

Jf. høringsliste

**Saksbehandler:** Finn Owen Meling  
**Telefon direkte:** 45427874  
**Vår dato:** 27.09.2019  
**Vår referanse:** 17/07088-25

Norge

## **Høring - endring i forskrift om felles krav til ytere av luftrafikkstyrings- og flysikringstjenester og andre nettverksfunksjoner for luftrafikkstyring samt tilsyn med disse (BSL G 1-3), og i enkelte andre forskrifter om flysikringstjenesten**

### **1. Bakgrunn**

Samferdselsdepartementet vedtok 24. september 2018 forskrift om felles krav til ytere av luftrafikkstyrings- og flysikringstjenester og andre nettverksfunksjoner for luftrafikkstyring samt tilsyn med disse (heretter kalt BSL G 1-3). Forskriften gjennomfører kommisjonsforordning (EU) 2017/373 i norsk rett. Denne forordningen gir et sett felles regler for tjenesteytere på flysikringsområdet, samt at den stiller krav til tilsynsmyndighetene. Reglene i forordningen gis i all hovedsak ikke virkning før ved inngangen til år 2020.

Forordning (EU) 2017/373 er omfattende, og stiller en del nye krav til tjenesteyterne og tilsynsmyndighetene sammenlignet med den tidligere rettstilstanden. En annen side ved forordningen er at den stort sett gjelder for alle tjenesteytere på flysikringsområdet, og at den derfor erstatter regelverk som tidligere var spredd over flere forordninger, og over flere nasjonale forskrifter. Dette har medført et behov for gjennomgang av en rekke nasjonale forskrifter, med sikte på å få disse oppdatert og i samsvar med reglene i den nye forordningen. Forordning (EU) 2017/373 legger også opp til at statene på enkelte områder må ta en del egne valg med hensyn til individuelle nasjonale løsninger.

Arbeidet med å beslutte nasjonale tilpasninger og individuelle tilpasninger var ikke sluttført på det tidspunktet BSL G 1-3 ble vedtatt. Luftfartstilsynet har nå gjort sin vurdering av hvilke tilpasninger vi ser behov for i nasjonal rett som følge av forordning (EU) 2017/373. I denne høringen legger vi frem våre forslag til forskriftsendringer. Dette innebærer en del endringer i BSL G 1-3, men også endringer i enkelte øvrige nasjonale forskrifter.

Når det gjelder AFIS (flygeinformasjonstjenester), så er det et eget nasjonalt forskriftsarbeid på gang vedrørende særskilte krav til disse. Luftfartstilsynet har hatt som mål å få dette arbeidet gjennomført slik at forskriften vil kunne iverksettes samtidig som forordning (EU) 2017/373 får virkning, det vil si fra årsskiftet mot 2020. Dette har vi dessverre ikke rukket. Av den grunn vil en del av de forskriftsmessige tilpasninger som ellers ville ha vært hensiktsmessige, måtte bli utsatt. Dette gjelder blant annet endringer i forskrift om etablering, organisering og drift av luftrafikkstjeneste (BSL G 2-1). I denne omgang vil det derfor kun bli foreslått enkle, og de mest nødvendige, endringer i BSL G 2-1, først og fremst med hensyn til henvisninger til annet

regelverk. Luftfartstilsynet tar sikte på å få gjennomført en full revisjon av BSL G 2-1 i løpet av 2020.

## 2. Behovene for forskriftsendringer

Ved vurderingen av behovet for forskriftsendringer, har Luftfartstilsynet tatt utgangspunkt i de føringer som ligger i regjeringens utredningsinstruks. Et minimumskrav er å besvare følgende seks spørsmål:

- Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?
- Hvilke tiltak er relevante?
- Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltakene?
- 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?

Forordning (EU) 2017/373, gjennomført i norsk rett gjennom BSL G 1-3, stiller krav til tjenesteyterne på flysikringsområdet, samt til tilsynsmyndighetene. En del av disse kravene er nye, sammenlignet med tidligere rettstilstand.

Forordningen medfører at en rekke nasjonale forskrifter må endres eller oppheves. De viktigste av disse tilpasningene er allerede tatt inn i § 6 i BSL G 1-3. Det har imidlertid vært behov for en mer omfattende gjennomgang av flere tilknyttede nasjonale forskrifter. En del av dette arbeidet omfatter også etterslep fra tidligere regelendringer. Målet er å få et samlet, oppdatert og konsistent regelverk på flysikringsområdet som følge av de endringene som inntreffer i forbindelse med (EU) 2017/373.

Forordning (EU) 2017/373 legger også opp til at enkelte løsninger kan besluttes på nasjonalt nivå. Spesielt på meteorologiområdet er det åpnet for en rekke slike nasjonale valg. Et av målene med denne høringen er å komme med forslag til nasjonale løsninger i tråd med handlingsrommet som gis gjennom forordning (EU) 2017/373.

### 2.2 Hvilke tiltak er relevante?

I hovedsak anses de relevante tiltakene å være forskriftsendringer. I den grad det ikke er nødvendig med nasjonal regulering, så har man søkt å unngå dette.

### 2.3 Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltakene?

Etter Luftfartstilsynets vurdering reiser ikke de foreslåtte regelendringene noen prinsipielle spørsmål.

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

Den positive virkningen av tiltaket er at man får et mer oppdatert og konsistent regelverk på flysikringsområdet. Tiltaket anses ikke å ha noen klare negative virkninger.

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

Luftfartstilsynets anbefaler at det gjøres endringer i en rekke forskrifter, se punkt 3 nedenfor, slik at rettstilstanden blir oppdatert og i tråd med EU-forordninger som er gjort til norsk rett gjennom EØS-avtalen.

## **2.6 Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?**

Den vesentligste forutsetningen for en vellykket gjennomføring er at den foreslåtte nasjonale forskriftsendringen gjennomføres innen 2. januar 2020, slik at reglene er i kraft på det tidspunktet reglene i forordning (EU) 2017/373 får virkning i norsk rett.

## **3 Forslag til forskriftsendringer**

Som nevnt i innledningen, så er det behov for endringer i BSL G 1-3 (forskrift 24. september 2018 nr. 1407 om felles krav til ytere av lufttrafikkstyrings- og flysikringstjenester og andre nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring samt tilsyn med disse).

I tillegg vil det bli behov for endringer tilknyttet følgende forskrifter:

- forskrift 21. august 2003 nr. 1068 om bruk av system for sikkerhetsstyring innen flysikringstjenesten og bakketjenesten (BSL A 1-9)
- forskrift 26. september 2005 nr. 1074 om bruk av system for sikkerhetsvurdering og sikkerhetsoppfølgingsplaner innen flysikringstjenesten (BSL A 1-10)
- forskrift 11. november 2003 nr. 1345 om etablering, organisering og drift av lufttrafikkjeneste (BSL G 2-1)
- forskrift 28. januar 2008 nr. 81 om flyværtjeneste (BSL G 7-1)

Forslagene til endring presenteres nedenfor.

### **3.1 Endring i virkeområdebestemmelsen for BSL G 1-3**

I dagens § 2 i BSL G 1-3 fastsettes virkeområdet for forskriften. Etter Luftfartstilsynets oppfatning kan bruken av enkelte begreper i denne forskriften skape uklarhet om hvilke fagområder forskriften gjelder for. Luftfartstilsynet mener eksempelvis at det er uklart hva som ligger i å «styre luftrommet».

For å bringe virkeområdet for forskriften i samsvar med vanlig benyttet terminologi, foreslår Luftfartstilsynet følgende ordlyd for bestemmelsen:

**«§ 2. Virkeområde**

*Forskriften gjelder i Norge, herunder på Svalbard, og for øvrige områder hvor Norge i henhold til internasjonale konvensjoner og avtaler er forpliktet til å yte flysikringstjenester så langt dette er i overensstemmelse med Norges folkerettslige forpliktelser.»*

Luftfartstilsynet vil i tillegg vurdere en ytterligere forenkling av virkeområdebestemmelsen, etter nærmere drøfting med Samferdselsdepartementet.

**3.2 Nytt kapittel i BSL G 1-3 om særskilte nasjonale bestemmelser for tjenesteytere**

I BSL G 1-3 foreslås det tatt inn to nye bestemmelser i et nytt kapittel som omhandler særskilte nasjonale bestemmelser for tjenesteytere. Nedenfor gjøres rede for disse bestemmelsene, samt for Luftfartstilsynets vurdering av behovet for regler knyttet til enkelte andre spørsmål som oppstår som følge av reglene i (EU) 2017/373.

**3.2.1 Særskilte regler for tjenesteytere med begrenset sertifikat**

Vedlegg III til forordning (EU) 2017/373, det såkalte «Part-ATM/ANS.OR», stiller felles krav til alle flysikringstjenesteytere som er regulert under forordningen. Bestemmelsen ATM/ANS.OR.A.010 omhandler krav til tjenesteytere som søker om et *begrenset sertifikat*. Luftfartstilsynet forstår denne bestemmelsens punkt (c) slik at det er opp til den enkelte medlemsstats myndigheter å fastslå hvilke krav som også skal gjelde for tjenesteytere med begrenset sertifikat, utover de minimumskrav som bestemmelsen stiller.

Luftfartstilsynets vurdering er at forordningens generelle krav om *påvisning av ansvar, tilrettelegging og samarbeid, avvik og korrigerende tiltak, umiddelbar reaksjon på et sikkerhetsproblem og krav til anlegg*, også bør gjelde for tjenesteytere med begrenset sertifikat. Dette er først og fremst bestemmelser som tilrettelegger for effektivt og håndhevbart tilsyn med tjenesteyterne, og som stiller krav om tilpassede anlegg for å utføre tjenesteytingen.

I tillegg mener Luftfartstilsynet at man etter en konkret vurdering av den enkelte tjenesteyter også kan kreve at forordningens krav til *beredskapsplaner, driftshåndbøker, sikkerhetsstyring, og erstatningsansvar og forsikringsdekning* skal gjelde for tjenesteytere med begrenset sertifikat. Dette er bestemmelser som kan være av betydning alt etter karakteren av den tjenesten som ytes.

Videre viser Luftfartstilsynet til at vedlegg XIII (Part-PERS) til forordning (EU) 2017/373 inneholder regler som spesifikt gjelder ATSEP («air traffic safety electronics personnel»). I bestemmelsen ATSEP.OR.100 punkt (b) fremkommer det at ansvarlig myndighet kan beslutte hvilke minimumskrav som skal stilles til trening og kompetansevurdering av ATSEP for tjenesteytere med begrenset sertifikat.

Luftfartstilsynet foreslår en egen regel som gir grunnlag for at Luftfartstilsynet, etter en konkret vurdering, kan bestemme at enkelte krav i Part-PERS skal gjelde for tjenesteytere som skal operere med et begrenset sertifikat. Dette gjelder regler om opplæringsprogram, dokumentasjon og vurdering av kompetanse, journalføring og krav til at tjenesteyteren skal vurdere sine ATSEP som kompetente. Der det ilegges krav om opplæringsprogram, foreslås det at dette skal godkjennes av Luftfartstilsynet. Luftfartstilsynet vil utarbeide veiledning for hva som vil kreves av innhold i et slikt opplæringsprogram.

Følgende ordlyd til nye bestemmelser i BSL G 1-3 foreslås dermed:

**«§ 5. Særskilte regler for tjenesteytere med begrenset sertifikat**

Tjenesteytere som benytter muligheten til å søke om et begrenset sertifikat skal, i tillegg til de minimumskrav som er gitt i bestemmelsen ATM/ANS.OR.A.010 i forordning (EU) 2017/373, overholde kravene i følgende bestemmelser:

1. ATM/ANS.OR.A.035 (Demonstration of compliance)
2. ATM/ANS.OR.A.050 (Facilitation and cooperation)
3. ATM/ANS.OR.A.055 (Findings and corrective actions)
4. ATM/ANS.OR.A.060 (Immediate reaction to a safety problem)
5. ATM/ANS.OR.B.025 (Facilities requirements)

I tillegg til de kravene som følger av punkt 1. til 5. i første ledd kan Luftfartstilsynet, etter en konkret vurdering, bestemme at også kravene i følgende bestemmelser skal overholdes:

6. ATM/ANS.OR.A.070 (Contingency plans)
7. ATM/ANS.OR.B.035 (Operations manuals)
8. ATM/ANS.OR.D.010 (Security management)
9. ATM/ANS.OR.D.020 (Liability and insurance cover).

**§ 6. Tjenesteytere med begrenset sertifikat som sysselsetter ATSEP**

Luftfartstilsynet kan, etter en konkret vurdering, bestemme at tjenesteytere med begrenset sertifikat som sysselsetter ATSEP (air traffic safety electronics personnel), skal overholde kravene i følgende bestemmelser i forordning (EU) 2017/373:

1. ATSEP.OR.105 (Training and competence assessment programme)
2. ATSEP.OR.110 (Record-keeping)
3. ATSEP.OR.300 (Competence assessment — General) bokstav (a)

Program for opplæring og kompetansevurdering som nevnt i ATSEP.OR.105 skal aksepteres av Luftfartstilsynet.»

**3.2.2 Bruk av egenerklæring for ytere av flygeinformasjonstjenester**

Forordning (EU) 2017/373 artikkel 7 åpner for at statene skal kunne tillate at tjenesteytere gjør bruk av egenerklæring som dokumentasjon på deres evne til å yte tjenesten, dersom tjenesten i hovedsak planlegges utøvd fra kun én arbeidsposisjon, eller der tjenesten er av en midlertidig karakter.

Luftfartstilsynet foreslår at ytere av flygeinformasjonstjenester ikke skal kunne benytte seg av muligheten til å utstede slik egenerklæring som dokumentasjon på deres evne til å yte tjenesten. Begrunnelsen for at Luftfartstilsynet ikke foreslår å tillate bruk av egenerklæring er at det anses kompliserende og uhensiktsmessig å innføre en slik regel for tilfeller som kun vil antas å inntreffe unntaksvis.

Siden forordningen legger opp til at bruk av egenerklæring kun tillates dersom medlemsstatene eksplisitt åpner for det, så anser Luftfartstilsynet at forordningens utgangspunktet er at bruk av egenerklæring ikke er tillatt. Vi ser derfor ikke behov for å regulere forbudet mot bruk av egenerklæring særskilt i nasjonal forskrift.

**3.2.3 Innsyn i forretningsplaner, årsplaner og årsrapporter**

Punktene ATM/ANS.OR.D.005 og 025 i forordning (EU) 2017/373 omhandler innholdet i forretnings-, års-, og ytelsesplaner, og årsrapporter, for flysikringstjenesteytere og ytere av lufttrafikkstyring, samt krav til offentliggjøring av disse. Bestemmelsene legger opp til at

ansvarlige myndigheter skal sette vilkårene for offentliggjøring og publisering av disse planene/rapportene.

Kravet i ATM/ANS.OR.D.005 (c) og 025 (e) første punktum er at flysikringstjenesteytere og ytere av lufttrafikkstyring på forespørsel skal gi kommisjonen *innsyn i ytelsesdelen av foretakenes respektive forretningsplan og årsplan, samt innsyn i årsrapportene*. For Norges del vil det relevante organet som skal gis innsyn ikke være kommisjonen, men ESA (EFTAs overvåkingsorgan). Etter Luftfartstilsynets vurdering har imidlertid ESA allerede denne innsynsretten gjennom artikkel 6 i avtalen mellom EFTA-statene om opprettelse av et Overvåkingsorgan og en Domstol. Det anses dermed ikke nødvendig å regulere dette særskilt i BSL G 1-3.

Kravet i ATM/ANS.OR.D.025 (e) andre punktum er at flysikringstjenesteytere og ytere av lufttrafikkstyring skal gjøre *årsrapportene tilgjengelige for offentligheten*, på vilkår satt av tilsynsmyndigheten og i samsvar med nasjonal lovgivning. Luftfartstilsynet anser at kravene i regnskapsloven til offentliggjøring av årsberetninger i tilstrekkelig grad dekker det behovet for offentlighet som fremgår av ATM/ANS.OR.D.025 (e) andre punktum. Luftfartstilsynet ser derfor ikke et behov for å regulere slik innsynsrett særskilt i BSL G 1-3.

### **3.3 Nytt kapittel i BSL G 1-3 om særskilte nasjonale bestemmelser for ytere av meteorologiske tjenester**

Det fagområdet der det i forordning (EU) 2017/373 gis størst anledning til å foreta nasjonale tilpasninger, er meteorologiske tjenester. De særskilte kravene til meteorologiske tjenester omhandles i vedlegg (anneks) V i forordningen, også kalt «Part-MET». Luftfartstilsynet foreslår i denne høringen vedtakelse av enkelte nasjonale tilleggsbestemmelser ved siden av Part-MET.

Nedenfor går vi gjennom de ulike delene av flyværtjenesten og redegjør for bakgrunnen for forslagene til nasjonale bestemmelser. Vi har også tatt med noen områder hvor vi ikke foreslår nasjonale bestemmelser, for å synliggjøre sentrale krav i (EU) 2017/373 og for å redegjøre for hvorfor vi ikke har gjort nasjonale tilpasninger.

#### **3.3.1 Observasjonstjenesten**

Observasjonstjenesten reguleres gjennom bestemmelsene i seksjon 2 kapittel 1 i både Subpart A (MET.OR) og Subpart B (MET.TR) av Part-MET.

Hvilke elementer som skal observeres og rapporteres, følger av MET.OR.210 og 205, supplert med MET.TR.210 og 205. For lufthavner med internasjonal kommersiell trafikk skal alle elementer observeres og rapporteres, mens det for lufthavner uten internasjonal kommersiell trafikk kan gjøres nasjonale unntak.

#### *METAR og MET-REPORT*

I hvilken form observasjonene skal distribueres framkommer gjennom MET.OR.200 og MET.TR.200 og tilhørende skjemaer (templates). MET.OR.200 (a) innebærer et krav om både lokal rutinemessig observasjon (local routine report/MET REPORT), spesialrapporter (local special report/SPECIAL) og METAR. METAR distribueres via AFTN som METAR-kode. METAR gir været for hele lufthavnen og området rundt, og skal gjøres tilgjengelig for alle

luftromsbrukere for planleggingsformål. MET REPORT og SPECIAL skal formidles på den aktuelle lufthavnen og er beregnet på luftfartøy under avgang og landing.

I Norge har det i forskrift om flyværtjeneste (BSL G 7-1) § 10 vært krav om METAR på alle lufthavner, mens krav om MET REPORT og SPECIAL kun har omfattet CAT II- og CAT III-lufthavner. Norge har meldt avvik til ICAO om dette, se AIP Norge GEN 1.7-4. Med innføring av (EU) 2017/373 kan et slikt avvik ikke lenger opprettholdes. Vi innfører ingen nasjonale regler med krav om MET REPORT, SPECIAL og METAR, men hovedregelen i forordningen vil gjelde og stille krav til rapporteringen ved alle lufthavner. Forordningen gir en mulighet for unntak fra MET REPORT for lufthavner uten internasjonal kommersiell trafikk.

#### *Automatisk genererte observasjoner*

Part-MET skiller ikke mellom manuelle og automatisk genererte observasjoner. Luftfartstilsynet foreslår likevel at observasjonene i utgangspunktet skal gjøres manuelt, og legger derfor opp til at hovedregelen skal være at værobservasjonene i flyplassens åpningstid utføres av kvalifiserte værobservatører. AUTOMETAR kan benyttes utenom flyplassens åpningstid etter godkjenning fra Luftfartstilsynet.

Bakgrunnen for at Luftfartstilsynet foreslår METAR som hovedregel, er at AUTOMETAR har en del kjente svakheter som kan avhjelpes gjennom manuelle observasjoner. Dette gjelder særlig verdier som normalt observeres manuelt, som sikt, værtype, både type nedbør og om det er bygednebør eller vedvarende nedbør, passert vær (RExx) og skymengde. TCU og CB blir ikke tatt med på AUTOMETAR, og det samme gjelder vær (f.eks. tåke) på avstand (VCxx). Under enkelte værforhold gir imidlertid AUTOMETAR det beste bildet, og AUTOMETAR er et godt alternativ når det ikke er værobservatører til stede.

#### *Tidsintervaller og åpningstider*

Det følger av MET.OR.200 (a) (3) at METAR skal utarbeides og distribueres hver halvtime på lufthavner med internasjonal trafikk. De fleste lufthavner med lufttrafikkteneste i Norge sender i dag halvtimes-METAR. Luftfartstilsynet foreslår et nasjonalt krav om at det skal være METAR hver halvtime også på lufthavner uten internasjonal trafikk.

Utstedelse av METAR hver halvtime, istedenfor hver time, har vært et ønske fra flyoperatørene. Oppdatering av værobservasjonene hver halvtime er viktig i forbindelse med planlegging av flygninger, for ikke-regulære flygninger og for å få et mer helhetlig bilde for meteorologen som varsler for lufthavnen. Ved å utstede METAR hver halvtime faller kravet til SPECI vekk. Luftfartstilsynet foreslår derfor en forskriftsbestemmelse som fastslår at METAR skal utstedes hver halvtime i hele lufthavnens åpningstid, også for lufthavner som er åpne hele døgnet.

For lufthavner som ikke er døgnåpne, har EASA gjennom AMC1 MET.OR.200 (a) (3) lagt opp til at METAR skal sendes minimum 3 timer før lufthavnen gjenopptar sine operasjoner eller i tråd med avtale mellom lufthavnoperatøren og flyoperatørene. Luftfartstilsynet har fått tilbakemelding fra flyoperatører om at det er ønskelig med METAR fra 3 timer før første flygning finner sted, og foreslår derfor dette som utgangspunkt gjennom nasjonal forskrift. Vi foreslår også at det skal være mulig for lufthavn og flyoperatører å avtale andre tidspunkt for første METAR der lokale forhold tilsier det, i tråd med ovennevnte AMC.

For å tilfredsstille kravet til METAR minimum 3 timer før flyplassen gjenopptar sine operasjoner, foreslår Luftfartstilsynet at AUTOMETAR kan benyttes inntil 1 time før første rutefly tar av mot

eller fra flyplassen. Dette vil lette planleggingen for piloter som skal lande på flyplassen kort tid etter åpningstid.

Luftfartstilsynet foreslår etter dette følgende bestemmelse knyttet til observasjonstjenesten:

**«§ 7. Observasjoner og rapporter**

*I lufthavnens åpningstid skal observasjoner utføres av kvalifisert værobservatør. Automatisk genererte observasjoner (AUTOMETAR) kan kun distribueres utenom åpningstid og etter godkjenning fra Luftfartstilsynet.»*

*Flyplassoperatør skal sørge for at det utarbeides og distribueres METAR hver halvtime i lufthavnens åpningstid. For lufthavner som ikke er døgnåpne, skal METAR utarbeides og distribueres minimum 3 timer før lufthavnen gjenopptar sine operasjoner eller i tråd med avtale mellom den meteorologiske tjenesteyteren og relevante flyoperatører. Frem til 1 time før første rute-fly tar av mot eller fra lufthavnen, kan METAR erstattes av AUTOMETAR.»*

### **3.3.2 Varslingstjenesten**

Krav til varslingstjenesten følger av bestemmelsene i seksjon 2 kapittel 2 i både Subpart A (MET.OR) og Subpart B (MET.TR) av Part-MET.

#### *Landingsplassvarsel (TAF)*

Etter dagens regler i BSL G 7-1 § 15 første ledd skal det utstedes landingsplassvarsel (TAF) for alle landingsplasser på land der det utføres rutinemessig værobservasjon. I forordning (EU) 2017/373 reguleres TAF av MET.OR.220 og MET.TR.220.

I dag er det fortsatt noen lufthavner som ikke har TAF. Disse er gitt dispensasjon fra kravet i BSL G 7-1. Dispensasjonene vil ikke bli forlenget etter innføring av forordning (EU) 2017/373, og alle lufthavner som har rutinemessig værobservasjon må derfor også ha TAF. Fra flyoperatørene sin side er det et ønske om TAF på alle lufthavner. Lufthavner uten TAF kan ikke brukes som alternative landingsplasser. For flygninger til lufthavner uten TAF må det også beregnes nok drivstoff til to alternative landingsplasser. For flyoperatørene er det i tillegg viktig at TAF er gyldig både én time før og én time etter flygning, slik at de kan benytte seg av TAF for sin planlegging. Gjennom TAF gis det nyttig informasjon som også kan brukes i andre sammenhenger, f.eks. Aerodrome warning (se nedenfor).

Ettersom kravet om TAF følger direkte av forordningen, er det ikke nødvendig å ta inn en egen bestemmelse om dette i den nasjonale forskriften. Luftfartstilsynet foreslår derfor ingen nasjonal bestemmelse, men understreker at TAF skal utstedes for alle norske lufthavner der det utføres rutinemessig værobservasjon.

#### *Landingsvarsel (TREND)*

MET.OR.225 legger opp til at nasjonale myndigheter skal bestemme hvor det skal utstedes landingsvarsel (TREND). I Norge er det i dag krav til TREND for landingsplasser der TAF har gyldighet på over 9 timer (BSL G 7-1 § 15 andre ledd). I tillegg kan Luftfartstilsynet bestemme at det skal være TREND på andre landingsplasser med særskilte flyoperative behov.

TREND utstedes sammen med METAR og varsler signifikante endringer i vær-situasjonen to timer fram i tid. TREND er blant annet hensiktsmessig for lufthavner med mange korte



flygninger, der endringer i værdsituasjonen kan innebære at TAF ikke gir tilstrekkelig informasjon. Det er et arbeidsintensivt varsel som krever konstant overvåking. Hvilke lufthavner og perioder som skal dekkes av TREND-varsling bør bestemmes ut fra flyoperative behov og i samråd med lufttrafikkjenesten.

Det er i alt 11 lufthavner som har TREND i dag. Tre av disse har et militært værtjenestekontor på stedet som ivaretar TREND-varslingen, én har et sivilt værtjenestekontor, mens de syv andre ivaretas med fjern-TREND fra ett av de tre meteorologiske overvåkningskontorene. Ti av lufthavnene med TREND er kontrollerte lufthavner, mens én har AFIS.

Lufthavn	Tjeneste	Bakgrunn for TREND
Gardermoen	ATC	TAF > 9 timer
Rygge	ATC	TAF > 9 timer/Forsvaret
Torp	ATC	TAF > 9 timer
Stavanger	ATC	TAF > 9 timer
Bergen	ATC	TAF > 9 timer
Trondheim	ATC	TAF > 9 timer
Tromsø	ATC	TAF > 9 timer
Svalbard	AFIS	TAF > 9 timer
Bodø	ATC	TAF > 9 timer/Forsvaret
Ørland	ATC	TAF > 9 timer/Forsvaret
Bardufoss	ATC	TAF > 9 timer/Forsvaret

Luftfartstilsynet har foreløpig ikke utformet forslag til nasjonal bestemmelse om bruk av TREND. Dagens krav i BSL G 7-1 savner en god faglig begrunnelse, men ettersom forordningen legger opp til at det skal bestemmes nasjonalt hvilke lufthavner som skal ha TREND, ønsker Luftfartstilsynet høringsinstansenes innspill på hvilke kriterier som bør ligge til grunn for utforming av krav om TREND.

#### *Forecasts for take-off*

Dette varselet har ikke vært i bruk i Norge, og Luftfartstilsynet mener at det ikke er behov for et slikt varsel.

#### *Faremelding for landingsplass (Aerodrome warning)*

Faremelding for landingsplass (Aerodrome warning) er et varsel som skal gis til lufthavnen når det oppstår værphenomen som kan utgjøre en fare for parkerte fly og annet utstyr på bakken. Plikten til å utstede Aerodrome warning framkommer i MET.OR.235 (a), og det er ikke lagt opp til at nasjonale myndigheter kan bestemme at det ikke skal utstedes slike. I Norge utstedes Aerodrome warning i dag kun for CAT II/III-lufthavner.

I dialog med Avinor AS har Luftfartstilsynet fått tilbakemelding på at Aerodrome warning ikke er avgjørende for lufthavnenes håndtering av vanskelige værdsituasjoner. Lufthavnene henter informasjon fra en rekke kilder, og er således godt forberedt lenge før disse meldingene kommer. Dersom det f.eks. er forventet ekstra stort snøfall vil dette framkomme av generelle varsler, og lufthavnen er nødt til å bruke slik informasjon for å kunne sette på ekstra brøytekapasitet i tide. Aerodrome warning er ikke avgjørende i slike sammenhenger, og kommer som regel for sent til at man kan ta avgjørelser basert på disse.

Luftfartstilsynet mener derfor at det ikke er nødvendig med spesielle farevarsler for at lufthavnene skal kunne forberede seg på vær-situasjoner av betydning for forholdene på bakken. Gjennom TAF og andre offisielle værinformasjonskilder (som yr.no og halo) finnes den nødvendige informasjonen allerede. Det finnes godt utviklede nasjonale farevarsler (rød, gul) for situasjoner der mye/farlig vær ventes. Det sentrale for sikkerheten på bakken er at lufthavnen har prosedyrer for å hente inn og sammenstille informasjon som er nødvendig for å være forberedt på vær-situasjoner som kan få betydning for parkerte fly og annet materiell på bakken. Prosedyrene må sikre at nødvendig informasjon kommer dit den skal. Lufthavnens forpliktelse følger av forordning (EU) 139/2014, bestemmelsen ADR.OPS.B.050.

Luftfartstilsynet mener at kravet i forordning (EU) 2017/373 om Aerodrome warning overholdes i Norge ved å stille krav til at lufthavnene har prosedyrer som sikrer at informasjonen fra tilgjengelige varsler formidles dit den skal når forholdene på bakken krever det. Lufthavner som likevel ønsker et spesialvarsel om bestemte vær-fenomener kan selvsagt fremdeles bestille dette. Luftfartstilsynet foreslår følgende bestemmelse:

**«§ 8. Faremelding**

*Flyplassoperatøren og den meteorologiske tjenesteyteren skal ha prosedyrer som sikrer at nødvendige varsler mottas og distribueres til relevant personell på lufthavnen.»*

**Vindskjær**

Etter MET.OR.235 (b) skal det utstedes vindskjærvarsel på lufthavner der vindskjær «*is considered a factor*». I Norge har vi hatt en lignende bestemmelse som sier at vindskjærvarsel skal utstedes når værforholdene krever det der vindskjær utgjør en «*risiko ved landing, avgang og sirkling opp til 1600 fot over rullebanens høyde.*» I Norge utstedes vindskjærvarsel ved Bergen lufthavn, Flesland og Bodø lufthavn.

Luftfartstilsynet legger ikke opp til nasjonale bestemmelser når det gjelder vindskjær. Bestemmelsen i forordningen er tilstrekkelig og innebærer at lufthavnoperatørene må gjøre nødvendige vurderinger for å avgjøre om vindskjær er en faktor.

**AIRMET**

AIRMET er et varsel om vær-fenomener som kan påvirke sikkerheten for lavnivå flyoperasjoner, dersom disse ikke allerede er inkludert i et varsel for området. Etter MET.OR.255 er det opp til nasjonale myndigheter å avgjøre om trafikk tettheten er tilstrekkelig stor til at det skal utstedes AIRMET. I Norge har vi ikke benyttet AIRMET, med unntak av varsel om moderat ising. Norge har meldt avvik til ICAO om dette. AIRMET for moderat ising blir i dag utstedt som et farevarsel, uavhengig av om fenomenet allerede er varslet på områdevarsel eller ikke. Russisk havarikommisjon klagde på manglende AIRMET (redusert sikt) i forbindelse med helikopterulykken ved Barentsburg i oktober 2017.

Trafikk tettheten i Norge er etter Luftfartstilsynets vurdering ikke tilstrekkelig til at det utløser et krav om AIRMET etter MET.OR.255. Luftfartstilsynet mener fortsatt det er mest hensiktsmessig at det ikke stilles krav om bruk av AIRMET i Norge. Mye variasjon i vær-situasjonen gjør at det ville blitt sendt ut svært mange AIRMET, dersom det hadde vært krav om det. Det ville blitt uoversiktlig for aktørene, og ikke bidratt til økt sikkerhet. Når trafikk tettheten i tillegg ikke er spesielt stor, gir forordningen mulighet til å unnlate bruk av denne.

Det er imidlertid gode grunner for at det fortsatt bør gis varsel om moderat ising. Det er mye variert topografi i Norge, og moderat ising er derfor et fenomen som forekommer forholdsvis ofte. Et varsel om moderat ising gir sikkerhetskritisk informasjon. Norske aktører er fra tidligere vant til å få et farevarsel for områder med moderat ising, noe som også taler for at det er hensiktsmessig at et slikt varsel fremdeles blir utarbeidet.

Spørsmålet blir da i hvilken form et slikt varsel skal sendes. Tidligere ble det utarbeidet varsel om moderat ising i form av ICE MESSAGE. Siden Luftfartstilsynet definerer at trafikk tettheten i Norge ikke er tilstrekkelig til at det skal være et krav om AIRMET etter MET.OR.255, kan det være uhensiktsmessig å benytte dette formatet for å varsle om moderat ising. Det tidligere ICE MESSAGE-formatet kan være aktuelt å bruke, og vi har foreslått dette i den norske forskriftsbestemmelsen.

Luftfartstilsynet ber om innspill på om vi bør ha nasjonale bestemmelser som setter krav til varsel om moderat ising og i tilfelle på hvilken form dette bør sendes. Luftfartstilsynet foreslår i utgangspunktet følgende bestemmelse:

**«§ 9. AIRMET**

*Meteorologisk overvåkningskontor skal utstede varsel og melding om moderat ising (ICE MESSAGE) når værforholdene krever det.»*

**Områdevarsel**

Når vi for MET.OR.255 (AIRMET) legger til grunn at trafikk tettheten ikke er tilstrekkelig, vil det samme sannsynligvis måtte gjelde for kravet i MET.OR.260 om områdevarsel. Det er likevel i denne bestemmelsen ikke lagt opp til at myndigheten skal bestemme om trafikk tettheten er tilstrekkelig høy, så det er opp til tjenesteyter å avgjøre om trafikk tettheten tilsier at det skal utstedes områdevarsel for lavnivåflygninger.

Luftfartstilsynet mener imidlertid det bør produseres områdevarsel for norsk luftrom. Vi ønsker ikke at disse skal begrenses til lavnivåflygninger, og foreslår derfor en bestemmelse som innebærer krav om at områdevarsel skal utstedes minst til flygenivå 450, slik at også skytopper etc. kan gis som informasjon på kartet. SIGWX-kart bør gjenspeile brukerønsker, og kan gjerne lages i samarbeid med andre nordiske land.

Luftfartstilsynet er kjent med de automatiske grafiske kartdataene som Meteorologisk institutt produserer for offshore flygninger. Et tilsvarende produkt anses som nyttig også for flygninger over land, og bør derfor gjøres tilgjengelig for alle, f.eks. på IPPC. Som en overgangsperiode frem til dette er på plass, og frem til piloter har vent seg til dette nye produktet, bør IGA fremdeles produseres. Luftfartstilsynet foreslår følgende bestemmelse:

**«§ 10. Områdevarsel**

*Meteorologisk overvåkningskontor skal utarbeide områdevarsel til minst flygenivå 450. Signifikant værkart (SIGWX) skal utstedes hver 6. time eller oftere. Kartet skal oversiktlig beskrive flyværet i norske FIR. Opplysninger om signifikante værforhold og forhold som foranlediger SIGMET, skal alltid oppgis.*

*Grafisk områdevarsel for norske FIR, i form av automatiske modelldata, skal gjøres tilgjengelig og oppdateres når nye modelldata foreligger.»*

**3.3.3 Endringer i forskrift 28. januar 2008 nr. 81 om flyværtjeneste (BSL G 7-1)**

Sammen med Part-MET vil de foreslåtte nasjonale tilleggsbestemmelsene i BSL G 1-3 gjøre dagens forskrift om flyværtjeneste (BSL G 7-1) overflødig. Det vil imidlertid fortsatt være et behov for en nasjonal forskrift om flyværtjeneste på norsk kontinentalsokkel. Arbeidet med en slik forskrift er pågående, og forslag til forskrift om flyværtjeneste på norsk kontinentalsokkel vil komme på høring i løpet av høsten 2019. Luftfartstilsynet vil imidlertid ikke rekke å ha denne forskriften klar til 1. januar 2020. Vi foreslår derfor at dagens BSL G 7-1 ikke oppheves før den nye forskriften om flyværtjeneste på norsk kontinentalsokkel er vedtatt.

For å unngå for mye dobbeltregulering i perioden før BSL G 7-1 kan oppheves, foreslår Luftfartstilsynet at bestemmelser som nå reguleres i (EU) 2017/373 og BSL G 1-3, tas ut av BSL G 7-1. Hensikten er at kun bestemmelsene myntet på flyværtjeneste på norsk kontinentalsokkel blir stående igjen. Presumptivt vil det ikke være motstrid mellom dagens regelverk og det nye regelverket, og i alle tilfeller vil kravene i BSL G 1-3 og forordning (EU) 2017/373 være gjeldende for flyværtjenesten som ikke er knyttet til virksomheten på norsk kontinentalsokkel.

Vi foreslår følgende endringer i forskrift 28. januar 2008 nr. 81 om flyværtjeneste (BSL G 7-1):

- § 1:

Formålet endres slik at det kommer fram forskriften bare skal omfatte luftfart *til og fra innretninger på kontinentalsokkelen*.

- § 2:

Første ledd endres slik at det kommer fram at virkeområdet nå begrenses til *flyværtjeneste i tilknytning til petroleumsvirksomhet på norsk kontinentalsokkel*.

I andre ledd første punktum endres henvisningen til § 8 i samsvar med endringene som gjøres i denne paragrafen (se nedenfor). I andre ledd andre punktum erstattes dagens henvisning til forskrift om kontinentalsokkelflygning (BSL D 5-1), som følge av at denne forskriften er erstattet med en ny forskrift (som overtar den uformelle benevnelsen BSL D 5-1).

- § 4:

Bestemmelsen endres slik at utgangspunktet er at yter av observasjonstjeneste på innretninger og fartøy til havs må være sertifisert etter (EU) 2017/373 på lik linje med andre tjenesteytere, men likevel slik at det understrekes at slike tjenesteytere kan søke om begrenset sertifikat. I så fall gjelder også de samme nasjonale reglene som gjelder for øvrige tjenesteytere som søker om begrenset sertifikat. Begrenset sertifikat antas i praksis å bli hovedregelen for ytere av observasjonstjeneste på innretninger og fartøy til havs.

- § 5:

Dagens henvisning til et utgått felleseuropeisk regelverk om felles krav for yting av flysikringstjenester, endres slik at det henvises til forordning (EU) 2017/373.

- § 8:

Første og femte ledd oppheves, og andre til fjerde ledd blir første til tredje ledd. I tredje ledd oppdateres forskriftshenvisningen til gjeldende forskrift. Vi beholder HFIS-begrepet i første ledd selv om dette vil bli faset ut, ettersom BSL G 7-1 kun vil gjelde en kort periode før ny forskrift om flyværtjeneste på norsk kontinentalsokkel overtar.

- § 9:

I andre ledd oppdateres forskrifthenvisningen til gjeldende forskrift. Forordningen (EU) nr. 552/2004 er opphevet gjennom ny basisforordning (EU) 2018/1139. Denne er imidlertid ikke gjort gjeldende i EØS-avtalen ennå. Vi beholder referansen ettersom forordningen formelt er gjeldende fram til ny basisforordningen gjøres gjeldende. Regelen vil bli endret med ny forskrift om flyværtjeneste på norsk kontinentalsokkel.

- §§ 10, 13 – 14 og 16 – 17:

Paragrafene oppheves ettersom disse ikke gjelder flyværtjeneste knyttet til kontinentalsokkelen og dermed reguleres gjennom BSL G 1-3 og (EU) 2017/373.

- § 15:

Andre og tredje ledd oppheves, ettersom disse ikke gjelder flyværtjeneste knyttet til kontinentalsokkelen og dermed reguleres gjennom BSL G 1-3 og (EU) 2017/373. Første og fjerde ledd beholdes som første og andre ledd. Disse gjelder for flyværtjenesten på norsk kontinentalsokkel.

### **3.4 Endringer i forskrift om bruk av system for sikkerhetsvurdering og sikkerhetsoppfølgingsplaner innen flysikringstjenesten (BSL A 1-10)**

Forskrift 26. september 2005 nr. 1074 om bruk av system for sikkerhetsvurdering og sikkerhetsoppfølgingsplaner innen flysikringstjenesten (BSL A 1-10) foreslås opphevet i sin helhet. Grunnen til dette er at kravene i forskriften i tilstrekkelig grad dekkes av de nye reglene i (EU) 2017/373, og at man vil få en unødvendig og uheldig dobbeltregulering ved å beholde forskriften.

### **3.5 Endringer i forskrift om bruk av system for sikkerhetsstyring innen flysikringstjenesten og bakketjenesten (BSL A 1-9)**

Forskrift 21. august 2003 nr. 1068 om bruk av system for sikkerhetsstyring innen flysikringstjenesten og bakketjenesten (BSL A 1-9) foreslås endret, ved at de delene som angår *flysikringstjenesten* tas ut. Dette gir behov for følgende endringer:

Vår dato  
27.09.2019

Vår referanse  
17/07088-25

---

- Navnet på forskriften:

Navnet på forskriften endres til: «Forskrift 21. august 2003 nr. 1068 om bruk av system for sikkerhetsstyring innen bakketjenesten».

- § 1:

Første ledd endres ved at flysikringstjenesten tas ut. Andre ledd fjernes fordi ESARR kun har relevans for flysikringstjenesten.

- § 2:

Andre ledd oppheves, ettersom denne kun knytter seg til flysikringstjenesten.

Dagens tredje ledd blir nytt andre ledd.

Dagens fjerde ledd blir nytt tredje ledd, og innholdet endres slik at det kun refereres til bakketjenesten.

- § 3:

Første ledd bokstav b oppheves, da denne gjelder definisjon av flysikringstjenesten.

Første ledd bokstav f, som gjelder definisjon av begrepet «tjenesteleverandør», endres slik at den kun omhandler foretak som er ansvarlig for etablering og drift av bakketjenester.

- § 4:

Andre ledd første punktum endres slik at man fjerner henvisningen til tjenesteleverandør som utøver flysikringstjeneste.

- § 7:

Siste punktum i bestemmelsen, som sier at bestemmelsen gjelder alle deler av flysikringstjenesten, oppheves.

- § 9:

Andre og tredje punktum i andre ledd oppheves. Disse viser til at detaljerte krav for undersøkelse og oppfølging av uønskede hendelser innen flysikringstjenesten framgår av vedlegg 1, og at bestemmelsen gjelder alle deler av flysikringstjenesten.

- § 13:

Andre ledd tredje punktum og tredje ledd andre punktum oppheves. Disse viser til at bestemmelsen gjelder alle deler av flysikringstjenesten.

- § 16:

Andre ledd andre punktum oppheves. Denne viser til at bestemmelsen gjelder alle deler av flysikringstjenesten.

- § 17:

Siste punktum oppheves. Denne viser til at bestemmelsen gjelder alle deler av flysikringstjenesten.

- Vedlegg 1 til forskriften:

Vedlegg 1 oppheves. Vedlegget knytter seg til undersøkelse og oppfølging av uønskede hendelser innen flysikringstjenesten.

### **3.6 Endringer i forskrift 11. november 2003 nr. 1345 om etablering, organisering og drift av lufttrafikkjeneste (BSL G 2-1)**

I forskrift 11. november 2003 nr. 1345 om etablering, organisering og drift av lufttrafikkjeneste (BSL G 2-1) foreslås enkelte endringer og tilpasninger. Det foreslås følgende endringer:

- § 4 første ledd:

Bestemmelsen bør i utgangspunktet endres slik at den tilpasses ny forordning (EU) 2017/373, i stedet for (EF) 2096/2005. Luftfartstilsynet mener imidlertid at hele bestemmelsen isolert sett er overflødig, ettersom den kun inneholder en påpekning av at andre gjeldende regler skal gjelde. Fra et regulatorisk ståsted er ikke dette nødvendig. Luftfartstilsynet foreslår derfor at bestemmelsen strykes i sin helhet. Dette medfører at dagens § 4 andre ledd blir første ledd, etc.

- § 13:

Bestemmelsen endres slik at den tilpasses ny forordning (EU) 2017/373, i stedet for (EF) 2096/2005.

- § 14:

Bestemmelsen endres slik at den tilpasses ny forordning (EU) 2017/373, i stedet for (EF) 2096/2005.

Vår dato  
27.09.2019

Vår referanse  
17/07088-25

---

- § 17 første ledd:

Bestemmelsen bør i utgangspunktet endres slik at den tilpasses ny forordning (EU) 2017/373, i stedet for (EF) 2096/2005. Luftfartstilsynet mener imidlertid at hele bestemmelsen isolert sett er overflødig, ettersom den kun inneholder en påpekning av at andre gjeldende regler skal gjelde. Fra et regulatorisk ståsted er ikke dette nødvendig. Luftfartstilsynet foreslår derfor at bestemmelsen strykes i sin helhet. Dette medfører at dagens § 17 andre ledd blir første ledd, etc.

- § 19 første ledd:

Kravene til program for opplæring og vedlikeholdstrening for *flygeledere* som fremgår av dagens bestemmelse, kan fjernes, ettersom kravene blir overflødige hensyntatt kravene i forordning (EU) 2015/340, gjennomført i norsk rett i forskrift 17. juni 2016 nr. 710 om utdanning og sertifisering av flygeledere. (Henvissningen i dagens bestemmelse er dessuten feil, ettersom de viser til en opphevet forskrift.) Kjernen av bestemmelsen, det vil si kravet til opplæring og vedlikeholdstrening, beholdes med tanke på AFIS-enheter.

- § 24:

Her fjernes henvisningen til forskrift 3. desember 2002 nr. 1342 om flynavigasjonstjenesten, siden denne forskriften ikke lenger eksisterer. Det anses ikke nødvendig å henvise til ny forskrift 27. juni 2011 nr. 652 om kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjeneste.

- § 26:

Bestemmelsen endres slik at den tilpasses ny forordning (EU) 2017/373, i stedet for (EF) 2096/2005.



#### 4 Høringen

Høringssvar bes sendt per e-post til: [postmottak@caa.no](mailto:postmottak@caa.no). Merk høringssvaret med saksnummer: 17/07088. Også andre enn høringsinstansene kan sende svar på høringen.

Spørsmål om høringen kan rettes til saksbehandler Finn O. Meling, [fom@caa.no](mailto:fom@caa.no). Spørsmål særskilt knyttet til meteorologi kan rettes til Torgeir Øines, [tor@caa.no](mailto:tor@caa.no).

**Høringsfristen er satt til 18. november 2019.**

Med vennlig hilsen

Nina B. Vindvik  
juridisk direktør  
Direktoratsavdelingen

Svein J. Pedersen  
seksjonssjef  
Flyplass og flysikring

*Dokumentet er elektronisk godkjent og krever derfor ikke signatur.*

#### Vedlegg:

Utkast til forskrift om endring av forskrift 24. september 2018 nr. 1407 om felles krav til ytere av lufttrafikkstyrings- og flysikringstjenester og andre nettverksfunksjoner for lufttrafikkstyring samt tilsyn med disse, og endringer i andre forskrifter