

Utkast – forskrift om luftfartsoperasjoner i visse områder med særlig risiko

Fastsatt av Luftfartstilsynetmed hjemmel i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven) § 4-1, § 5-1, § 5-3, § 9-1, § 15-4 jf. delegeringsvedtak 10. desember 1999 nr. 1273 og delegeringsvedtak 10. desember 1999 nr. 1279.

Kapittel I. Innledende bestemmelser

§ 1. Formål

Formålet med forskriften er å fastsette særskilte krav for luftfartsoperasjoner slik at flysikkerheten ivaretas for flyginger i områder hvor geografiske og klimatiske forhold utgjør en særegen og særskilt risiko.

§ 2. Virkeområde

Forskriften gjelder i Norge.

Forskriften gjelder også for luftfart med norsk luftfartøy utenfor Norge når det er forenlig med fremmed rett som skal få anvendelse i henhold til overenskomst med fremmed stat eller for øvrig ut fra alminnelige rettsgrunnsetninger.

§ 3. Definisjoner

I forskriften menes med

- a) særlig ugjestmilde områder over vann: Områder over vann hvor luftfartøyet ikke kan nå land med å glidefly eller autorotere, og hvor varslet vanntemperatur er lavere enn 10 grader celcius.
- b) passasjerflyging: Flyging med personer om bord som ikke er del av besetningen.

Kapittel II. Tilleggskrav for passasjerflyging med helikopter over særlig ugjestmilde områder over vann

§ 4. Høyttaleranlegg

Helikopter som brukes til passasjerflyging over særlig ugjestmilde områder over vann, skal være utstyrt med fastmontert høyttaleranlegg. Høyttaleranlegget skal være dimensjonert slik at meldinger fra besetningen skal kunne høres tydelig for alle passasjerer om bord.

Kravet om høytaleranlegg gjelder likevel ikke når passasjerene er tilknyttet helikopterets intercom

§ 5. *Merking av nødutganger*

Nødutgangene på helikopter som brukes til passasjerflyging over særlig ugjestmilde områder over vann, skal være merket slik at nødutgangene er synlige i dagslys eller i mørke ved flyging under nattforhold.

§ 6. *Livvester m.m.*

Helikopter som brukes til passasjerflyging over særlig ugjestmilde områder over vann, skal være utstyrt med livvester til alle personer om bord. Barn under 24 måneder skal ha hensiktsmessig flyteutstyr. Overlevingsdrakt med nødvendige flyteegenskaper kan benyttes istedenfor livvest.

Utstyr som nevnt i første ledd skal ha egnet belysning for å lette lokalisering av personer.

Under flyging skal alle om bord ha på seg livvest eller overlevingsdrakt, og ha tilstrekkelig bekledning etter værforholdene. Kravet om å ha på livvest eller overlevingsdrakt gjelder likevel ikke dersom passasjerens tilstand gjør dette uhensiktsmessig.

§ 7. *Redningsflåter og overlevelsesutstyr*

Helikopter som brukes til passasjerflyging over særlig ugjestmilde områder over vann, skal være utstyrt med en redningsflåte med kapasitet til å bære besetningen og passasjerene. Dersom helikopteret har flere enn 12 personer om bord, skal det være utrustet med minst to redningsflåter. Hver flåte skal ha overlastkapasitet til å bære samtlige personer om bord.

Hver redningsflåte skal være utrustet egnet overlevelsesutstyr og minst en overlevelses ELT (ELT(S)).

Redningsflåter skal være plassert slik at de enkelt kan benyttes ved en evakuering av luftfartøyet.

§ 8. *Nødflyteutstyr*

Helikopter som brukes til passasjerflyging over særlig ugjestmilde områder over vann, skal enten være konstruert for landing på vann, eller være sertifisert for nødlanding på vann eller være utstyrt med nødflyteutstyr.

Kapittel III. Tilleggskrav for passasjerruteflyging med helikopter over særlig ugjestmilde områder over vann

§ 9. Ytelsesklasse

Til passasjerruteflyging med helikopter over særlig ugjestmilde områder over vann, skal det benyttes helikopter som kan opereres i ytelsesklasse 1 ved start, landing samt ut- og innflyging på aktuelle landingsplasser under normalt forekommende masse, trykk og temperaturforhold.

§ 10. Instrumentflyging

Passasjerruteflyging med helikopter over særlig ugjestmilde områder over vann, skal kunne utføres etter instrumentflygereglene, og det skal kunne gjennomføres LNAV, LNAV/VNAV og LPV innflyginger.

Lufftarsoperatøren skal ha godkjente prosedyrer for bruk av radar til innflygingsformål.

§ 11 Værradar

Helikopter som brukes til passasjerruteflyging over særlig ugjestmilde områder over vann, skal være utstyrt med værradar med bakkemodus (groundmapping) egnet for bruk til innflyging ved hjelp av radar (ARA).

§ 12. Vibrasjonsovervåking

Helikopter som brukes til passasjerruteflyging over særlig ugjestmilde områder over vann, skal være utrustet med vibrasjonsovervåking (VHM) som oppfyller kravene i forordning (EU) nr. 965/2012, SPA.HOFO.155 som gjennomført i forskrift 7. august 2013 nr. 956 om luftfartsoperasjoner.

§ 13. System for sporing av helikoptre

Lufftarsoperatør som driver passasjerruteflyging over særlig ugjestmilde områder over vann, skal sørge for at flygingene spores kontinuerlig fra start til landing på bestemmelsesstedet.

§ 14. Antikollisjonssystem

Helikopter som brukes til passasjerruteflyging over særlig ugjestmilde områder over vann, skal være utstyrt med et airborne collision avoidance system klasse II (ACAS II) versjon 7.1 eller bedre.

§ 15. *Automatisk terrengvarslingssystem*

Helikopter som brukes til passasjerruteflyging over særlig ugjestmilde områder over vann, skal være utstyrt med et helicopter terrain awareness warning system (HTAWS) som oppfyller kravene i forordning (EU) nr. 965/2012, SPA.HOFO.160 (c) som gjennomført i forskrift 7. august 2013 nr. 956 om luftfartsoperasjoner.

§ 16. *System for overvåking av flygedata (FDM).*

Ved passasjerruteflyging skal luftfartsoperatøren ha et system for overvåking av flygedata (FDM) som oppfyller kravene i forordning (EU) nr. 965/2012, SPA.HOFO.145 som gjennomført i forskrift 7. august 2013 nr. 956 om luftfartsoperasjoner.

§ 17. *Krav om to flygere*

Ved passasjerruteflyging over særlig ugjestmilde områder over vann skal besetningen bestå av minst to flygere.

§ 18. *Ekstra simulatortrening*

Luftfartsoperatør som driver passasjerruteflyging over særlig ugjestmilde områder over vann, skal påse at simulatortrening som gjennomføres etter bestemmelsen ORO.FC.230 i forordning (EU) nr. 965/2012, som gjennomført i forskrift 7. august 2013 nr. 956 om luftfartsoperasjoner, består av minst åtte timers besetningstid.

Kapittel IV. Tilleggsregler for flyging på Svalbard mv.

§ 19. *Forberedelse til flyging*

Den som skal utføre flyging på Svalbard eller i andre polare områder, skal gjøre en risikovurdering av den planlagte operasjonen før flygingen påbegynnes.

Ervervsmessige luftfartsoperatører skal utarbeide standard operasjonsprosedyrer basert på risikovurderingen, som dekker den aktuelle operasjonen.

§ 20. *Instrumentflyging*

Flyging på Svalbard i mørketiden skal kunne utføres etter instrumentflygereglene, med mindre flygingen skjer med bruk av nattbriller (NVIS).

§ 21. *Flight following*

Med mindre det er levert reiseplan til lufttrafikkjenesten, skal den som utfører flyging på Svalbard sørge for at noen på bakken er kjent med innholdet i den operative flygeplanen og følger med på flygingen.

Ervervsmessige luftfartsoperatører skal sørge for at flyvningene spores kontinuerlig fra start til landing på bestemmelsesstedet.

§ 22. *Radiohøydemåler*

Helikopter som brukes til ervervsmessig flyging på Svalbard eller i andre polare områder, skal være utrustet med radiohøydemåler som tilfredsstiller kravene i forordning (EU) nr. 965/2012, CAT.IDE.H.135 som gjennomført i forskrift 7. august 2013 nr. 956 om luftfartsoperasjoner.

§ 23. *Personlig utstyr*

Ved flyging på Svalbard eller i andre polare områder, skal besetningsmedlemmer og passasjerer ha med seg hensiktsmessige klær og øvrig utstyr i samsvar med ventede vær- og temperaturforhold. Besetningsmedlemmer skal ha refleksvest eller ytterklær med refleks som gir god kontrast til terrenget.

§ 24. *Rednings- og nødutstyr*

Ved flyging på Svalbard eller i andre polare områder, skal følgende tilleggsutstyr medbringes:

- a) Utstyr for å sende nødlyssignaler
- b) Ekstra kommunikasjonsutstyr med nødfrekvenser og ekstra batteri
- c) Automatisk nødpeilesender (ELT)
- d) Tilstrekkelig overlevelsesutstyr og proviant
- e) detaljkart som dekker det aktuelle området, såfremt dette finnes.

Alt utstyr skal være tydelig merket og plassert samlet på et hensiktsmessig sted i luftfartøyet. Før flygingen påbegynnes skal fartøysjefen informere alle passasjerer om utstyret og hvor det er plassert. Fartøysjefen skal forsikre seg om at passasjerene er kjent med bruk av ekstra kommunikasjonsutstyr.

§ 25. *Markering på luftfartøy*

Ved flyging på Svalbard eller i andre polare områder skal luftfartøyet enten ha en farge som gir god kontrast mot terrenget, eller være påmalt markering med rød, gul eller oransje fluorescerende maling, eller ha påheftet folie i en av disse fargene.

På fly skal markeringen finnes på over- og undersiden av vinger, og kroppen eller halepartiet. Den samlede markeringsflaten må ikke være mindre enn to kvadratmeter.

På helikopter kan markeringen tilpasses skrogets størrelse og fasong, men skal så langt som mulig være synlig fra alle hold.

§ 26. *Vinteropplæring*

Fartøysjef som skal utføre flyging på Svalbard eller i andre polare områder, skal ha gjennomgått nødvendig opplæring som er godkjent av Luftfartstilsynet.

Kapittel V. Særregler om trykkabin og kompassystemer

§ 27. Krav om bruk av fly med trykkabin

Fly som brukes til ervervsmessig ruteflygning, skal være utrustet med trykkabin når flygingen skjer langs planlagte ruter, samt ruter til relevante alternative landingsplasser, hvor Minimum Obstacle Clearance Altitude eller Grid Minimum Off-Route Altitude (MOCA/Grid MORA) er 8000 fot eller høyere. Dette gjelder flyging over terreng med 6000 fot høyde eller mer.

§ 28. Krav til visse kompassystemer

Luftfartsoperatører som skal drive ervervsmessig lufttransport til eller fra landingsplasser nord for 65. breddegrad med fly av typen de Havilland DHC-8 og med kompasskonfigurasjon AHRS AH-600, skal påse at fartøyet er utrustet med et kompassystem som kompenserer for effekten av magnetisk inklinasjon/dip.

§ 29. Varsling til Luftfartstilsynet

Luftfartsoperatører som benytter andre luftfartøy med kompasskonfigurasjoner med samme type teknologi som nevnt i § 28 skal varsle Luftfartstilsynet dersom de opplever kompassforstyrrelser når de opererer nord for 65. breddegrad.

Kapittel VI. Ikrafttredelse og andre bestemmelser

§ 30. Endring i andre forskrifter

I forskrift 17. september 2018 nr. 1339 om tilleggskrav for ervervsmessige luftfartsoperasjoner på kortbanelufthavner gjøres følgende endringer:

a) Ny § 4a skal lyde:

§ 4a. Høyde og værminima ved SET-IMC operasjoner

Flygingen skal planlegges slik at marsjhøyden og glideprofilen sikrer minimum 2000 fot AGL til et punkt VMC 3000 fot AGL over landingsplassen. Den delen av flygingen som skjer i marsjhøyde og nedstiging til 3000 fot AGL kan utføres som instrumentflyging.

I landingsområdet skal skybasen være minst 3000 fot AGL og sikten skal være minst 5 km.

b) Ny § 5a skal lyde:

§ 5a. *Krav om to flygere*

Ved flyging skal besetningen bestå av minst to flygere.

I forskrift 20. juni 2018 nr. 923 om helikopter offshoreoperasjoner gjøres følgende endringer:

a) Ny § 3a skal lyde:

§ 3a. *Trening i bruk av nødpuستهutstyr*

Besetning og passasjerer skal gis nødvendig instruksjon og trening i å benytte nødpuستهutstyr (EBS) sikkert i en nødsituasjon.

b) § 6 nytt annet ledd skal lyde:

Kravet om høytaleranlegg gjelder likevel ikke når passasjerene er tilknyttet helikopterets intercom.

I forskrift 7. august 2013 nr. 956 om luftfartsoperasjoner gjøres følgende endringer:

a) Ny § 2a skal lyde:

§ 2a. *Definisjoner*

a) **Kystlinje:** Rette linjestykker trukket opp mellom punkter på de ytterste nes og skjær som stikker opp over havet ved lavvann, men maksimalt 5 NM fra land.

b) § 4a nytt annet ledd skal lyde:

Lufftartilsynet kan når det anses som særlig samfunnsnyttig, eller for flyging av begrenset varighet på skip som brukes til forskning eller turisme, dispensere fra kravet om særskilt tillatelse i bestemmelsens første ledd. Dispensasjon kan bare innvilges hvis kravene til sikkerhet etter en konkret vurdering anses ivaretatt. Søknader om dispensasjon må inneholde en risikovurdering og forslag til kompenserende tiltak. Det kan settes vilkår for dispensasjonen.

c) § 5 fjerde ledd skal lyde

Operatører som utfører ikke-erhvervsmessig flyging med komplekse motordrevne luftfartøyer (NCC-operatører), og operatører som utfører ervervsmessig lufttransport med helikopter, seilfly eller ballong, samt operatører som utfører ervervsmessige spesialiserte luftfartsoperasjoner, skal

ha et flyge- og hviletidsystem som er godkjent av Luftfartstilsynet. Flyge- og hviletidssystemet skal ivareta kravene i forordning (EU) nr. 965/2012, ORO.FTL.110 og benytte begrepene ORO.FTL.105.

§ 30. *Ikrafttredelse*

Forskriften trer i kraft [dato seks måneder etter vedtakelse], med unntak av bestemmelsen i § 26 som trer i kraft [ett år etter vedtakelsen].