

Veiledning til forskrift om tilleggskrav for luftfartsoperasjoner på Svalbard og andre polare områder

Til § 1 – Virkeområde

Bestemmelsen angir forskriftens stedlige og saklige virkeområde.

Utrykket «luftfart på Svalbard og på Jan Mayen» er brukt for å angi at forskriften skal gjelde de som driver sivil flyging på disse øygruppene. Overflyging av øygruppene, samt flyging mellom fastlandet og anlagte landingsplasser på øygruppene omfattes ikke av forskriften.

Forskriften skal gjelde for både norske og utenlandske luftfartsoperatører som utøver slik luftfart. 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.

Med Svalbard menes i denne forskrift øygruppen og territorialfarvannet omkring.

Når det gjelder forskriftens virkeområde i polare områder utenfor Norge, skal den på samme måte forstås slik at den regulerer luftfartsoperasjoner som skal drives i disse områdene. Flyging til og fra disse områdene anses derfor ikke omfattet av forskriften.

Når det gjelder forskriftens virkeområde på den sørlige halvkule omfattes alle områder sør for 60 grader sør, jf. Antarktistraktatens virkeområde. Bouvetøya ligger nord for 60 grader sør, men er tatt med i virkeområdet på grunn av dens øde beliggenhet og krevende klima.

Til § 2 – Definisjoner

Bokstav a: Med is-lagt vann er ment 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 anse som del av besetningen.

Bokstav c: Definisjonen angir det stedlige virkeområdet for forskriften utenfor Svalbard. I Antarktistraktaten er Antarktis definert som området sør for 60. sydlig breddegrad.

Til § 3 – Vinteropplæring

Kurs i vinteropplæring bør gjennomføres som initiell trening og regelmessig oppfriskingstrening.

Opplæringen skal kunne tilpasses operatørens behov, men opplæringsprogrammet må være godkjent av Luftfartstilsynet. Minimumskravet vil være et teorikurs. Opplæringen bør inkludere utvidet kompetanse i førstehjelp, bruk av nød utstyr, ivaretagelse av passasjerer og overlevelse under vinterforhold. Mørkeopplæring og praktisk trening bør inkluderes.

Til § 4 – Forberedelse til flyging

Hensikten med risikovurderinger er å bevisstgjøre den som skal utføre flygingen om de aktuelle risikoforholdene som gjelder, og få vedkommende til å vurdere om flygingen krever egne sikkerhetstiltak utover minimumskravene i reglene og SOP. I andre sammenhenger kalles en slik analyse for sikker jobb analyse.

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.

Kravet om reiseplan vil medføre økt sikkerhet ved at det iverksettes søk og redning dersom luftfartøyet ikke kommer fram til bestemmelsesstedet. Dersom flygingen skal skje i områder hvor det ikke ytes lufttrafikkteneste med alarmtjeneste, vil dette måtte organiseres av operatøren selv slik som fastsatt i forskriftens § 10. Kravet om å sende reiseplan gjelder derfor ikke.

Til § 5 Personlig utstyr:

Bakgrunnen for kravet om refleksevest eller ytterklær med refleks er at dette kan lette søk etter personer når det brukes nattbriller (NVIS). Overlevingsdrakt med refleks anses å oppfylle kravet om ytterklær med refleks.

Til § 6 – Rednings- og nødutstyr

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 § 9 - Instrumentflyging:

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).

Til § 10 – Alarmtjeneste og sporing av luftfartøy

Ettersom det foreligger flere tekniske løsninger for slik sporing av luftfartøyer, stiller bestemmelsen kun et funksjonskrav. Kravet er også betinget av at det foreligger nødvendig satellittdekning. Bestemmelsen stiller heller ikke krav til hvem som rent faktisk utfører sporingen av luftfartøyene. Det kan utføres 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.

Til § 11- Værradar

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. Bruk av værradar bør være omhandlet i operatørens SOP jf. forskriftens § 4 annet ledd.

Til § 12 – Radiohøydemåler

Operatøren bør utarbeide prosedyrer for bruk av radiohøydemåler-markør (bug) innstillinger, som medfører en audio- og visuell alarmvarsling hvis ønsket flyhøyde fravikes i forhold til bakke eller sjø som utgjør en økt risiko for havari.

Til § 16 – Nødflyteutstyr

Ved ervervsmessig lufttransport (CAT) må det tas hensyn til varslet sjøgang og at denne i utgangspunktet ikke overstiger det som helikopterets nødflyteutstyr er konstruert for. Det vises her til AIC-N 24/19.

Til § 17 – Dispensasjon

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