

## Notat

Saksbehandler  
Finn Owen Meling

---

### **Høring - forslag om nye regler om allværsoperasjoner (all weather operations/AWO) og opplæring av flybesetning (flight crew training)**

Luftfartstilsynet sender med dette på høring et forslag fra EASA om endringer i reglene om allværsoperasjoner (all weather operations/AWO) og opplæring av flybesetning (flight crew training).

Forslaget fra EASA kan leses her: [Opinion 02/2021 | EASA \(europa.eu\)](#).

**Høringsfrist settes til 26. november 2021, men det anbefales at forslag til endringer i regelverket spilles inn til Luftfartstilsynet så snart som mulig, siden det er forventet at kommisjonen vil vedta regelverket i løpet av høsten 2021 eller vinteren 2022.**

Innspill til høringen kan sendes til Luftfartstilsynet på epost [postmottak@caa.no](mailto:postmottak@caa.no), og merkes saksnummer 19/18060.

Spørsmål av faglig karakter kan rettes til flyoperativ inspektør Ståle Rosland, [sta@caa.no](mailto:sta@caa.no). Øvrige spørsmål kan rettes til saksbehandler Finn O. Meling, [fom@caa.no](mailto:fom@caa.no).

#### **1. Bakgrunn**

EASA (EUs flysikkerhetsbyrå) har lagt frem et forslag til kommisjonen om endringer i følgende forordninger:

- (EU) nr. 965/2012 om luftfartsoperasjoner
- (EU) nr. 1178/2011 om sertifisering av besetningsmedlemmer
- (EU) nr. 139/2014 om sertifisering av flyplasser

Regelverksforslaget har som mål å modernisere det felleseuropeiske regelverket om allværsoperasjoner og trening for flybesetningsmedlemmer, og er utarbeidet etter prinsippene om - ytelsesbaserte («performance based») og teknologinøytrale regler, med tekniske krav fastsatt gjennom såkalt «soft law» - AMC, GM og CS.

- en «total system approach» – det vil si en helhetlig og tverrsektoriell regulering.

På *luftfartsoperasjonsområdet* vil reglene blant annet

- gjelde fly og helikoptre innen alle områder (CAT, NCC, NCO og SPO).
- innføre ICAOs konsept med “operational credits” fra ICAOs AWO-manual.
- innføre GBAS CAT I og GBAS CAT II.
- redusere kravet til operasjonell demonstrasjon for CAT I og CAT II.

- innføre 75 meter lavsikts take-off.

På *flyplassområdet* vil reglene blant annet

- samordne en del definisjoner med ICAOs, bla. definisjonene av PA CAT III rullebaner
- sikre tilgjengeligheten av visuelle og ikke-visuelle hjelpemidler og MET-utrustning
- sikre at lufthavnene utsteder nødvendig informasjon, bl.a. klassifisering og ytelsesdata for navigasjonshjelpemidler, om lysene har blitt erstattet med LED-lys, tilgjengelige kart, m m.

I reglene om *treningskrav* – «crew training» - har man blant annet

- i reglene for helikopter lagt til rette for
  - IFR «point-in-space» avganger og landinger til destinasjoner med liten flyplassinfrastruktur
  - å muliggjøre multi-pilot operasjoner på single-pilot helikoptre uten krav om ATPL-sertifikat
  - å muliggjøre kreditering av OPC på tvers av ulike helikoptertyper, samt tilsvarende kreditering av linjesjekk på tvers av typer
- i reglene for fly laget omskrivninger for å gjøre reglene klarere og for å rette redaksjonelle feil, og foreslått innført regler med økt fleksibilitet i OCC («operator conversion course») for nye AOCer, nye typer luftfartøyer m.m. etter tilbakemelding fra statene
- i reglene for spesielle operasjoner (SPO) gjort en full revurdering av kravene.

For nærmere detaljer vises det til EASAs fremlagte forslag.

Status i regelverksprosessen er at det nå foregår drøftinger gjennom komitologiprosess (EASA-komitéen) basert på forslaget til regelverk som EASA har fremmet gjennom sin Opinion 02/2021. Luftfartstilsynet er representert i EASA-komitéen, og har således anledning til å påvirke hvordan det endelige regelverket vil bli. Det endelige regelverket vil bli vedtatt av kommisjonen.

## 2. Overordnet vurdering av regelverket

Ved vurderingen av om de nye foreslåtte reglene skal tas inn i norsk rett, 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?

### a. Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?

Det nye regelverksforslaget har grovt sett to hovedhensikter:

- Det ene er å oppdatere og modernisere de felleseuropeiske reglene om allværsoperasjoner («all weather operations»/AWO) med luftfartøyer.

- Det andre er å forbedre reglene knyttet til treningskrav for flybesetninger («flight crew training»).

Problemstillingene som ligger til grunn for regelverksinitiativet er for det første et stadig ønske om å forbedre flysikkerheten. I tillegg er det registrert et behov for å samkjøre regler på tvers av de forskjellige luftfartsreguleringene (eksempelvis regler for lufthavner og regler for luftfartsoperasjoner), og et behov for å lage regler som gir mer fleksibilitet i stedet for høy grad av detaljering. Høy grad av detaljerte krav vil eksempelvis kunne blokkere for effektiv utnyttelse av ny teknologi, særlig fordi felleseuropeiske lovgivningsprosesser tar forholdsvis lang tid. Tanken er at detaljeringskrav i stedet kan fastsettes gjennom veiledningsmateriale og «anbefalt beste praksis», men slik at det åpnes for at man i de enkelte medlemsstatene kan stille tilpassede krav knyttet til konkrete behov.

*b. Hvilke tiltak er relevante?*

Siden Norge allerede har implementert de forordningene som det nå foreslås å gjøre endringer i, så bør nye tilpasninger til forordningene gjøres gjennom endringer i nasjonal gjennomføringsforskrift. Siden det eksisterende regelverket er bygd opp som en felleseuropeisk struktur, anses den eneste hensiktsmessige løsningen å være å følge de tilpasninger som gjøres til dette regelverket også på et nasjonalt nivå.

*c. Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltakene?*

Regelverket reiser etter Luftfartstilsynets vurdering ingen spørsmål av prinsipiell karakter slik dette er beskrevet i utredningsinstruksen.

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

Den viktigste positive siden av det foreslåtte regelverket er at man får et mer samkjørt og oppdatert regelverk på de områdene som er nevnt under punkt a ovenfor. Reglene blir mer ytelsesbaserte, hvilket vil si at det blir mer rom for å tolke reglene ut fra formål og lokale forhold.

Det anses ikke å være noen vesentlige negative sider ved regelverksforslaget.

De som blir berørt av regelverket er først og fremst flyoperatører og deres besetninger. Regelverksforslaget er av permanent karakter, og antas ikke å ville få vesentlige økonomiske eller administrative konsekvenser for noen parter.

*e. Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?*

Luftfartstilsynets foreløpige vurdering av regelverksforslaget er at det er akseptabelt slik det nå foreligger, men vi tar forbehold knyttet til at vi ennå ikke har gjort en detaljert analyse av alle sider av forslaget.

Forutsatt at regelverket blir vedtatt av kommisjonen slik det er foreslått, anbefaler Luftfartstilsynet at de nye forordningene tas inn i norsk rett gjennom tilpasning av de nasjonale forskriftene som

gjennomfører de aktuelle forordningene. Luftfartstilsynet antar at nasjonal gjennomføring av forordningen blir det beste tiltaket i påvente av at ny EASA-basisforordning tas inn i norsk rett.

Påkrevde endringer i nasjonale forskrifter gjøres rede for under punkt 3 nedenfor.

*f. Hva er forutsetningene for en vellykket gjennomføring?*

Forutsetningene for en vellykket gjennomføring er at aktørene gjøres kjent med regelverket i tilstrekkelig tid før det trer i kraft, slik at de får anledning til å innrette seg etter dette.

### **3. Forskriftsendringer**

Forslaget fra EASA består av tre forordninger som hver for seg gjør endringer i forordningene:

- (EU) nr. 965/2012 om luftfartsoperasjoner
- (EU) nr. 1178/2011 om sertifisering av besetningsmedlemmer
- (EU) nr. 139/2014 om sertifisering av flyplasser.

En gjennomføring av det nye regelverket i norsk rett vil medføre behov for endringer i de forskriftene som gjennomfører de aktuelle forordningene i norsk rett. Dette gjelder henholdsvis

- forskrift om luftfartsoperasjoner (BSL D 1-1)
- forskrift om sertifisering av besetningsmedlemmer (BSL C 1-1)
- forskrift om sertifisering av flyplasser mv (BSL E 1-3).

Disse forskriftene vil endres ved at det gjøres tilpasninger i gjennomføringsbestemmelsene, eventuelt ved at det foretas en direkte gjennomføring i norsk rett utenom EØS-avtalen. Det siste alternativet kan anses nødvendig som følge av at Norge ennå ikke har gjennomført den overliggende basisforordningen (EU) 2018/1139 i norsk rett.