

20 AUG 2009

AVINOR

Luftfartstilsynet  
Postboks 243  
8001 BODØ

LUFTFARTSTILSYNET	
ARKIVKODE 600	DOK.NR. 84
20 AUG 2009	
SAKSNR. 200604875	
AVD. PAN	SAKSBEH.

Vår saksbehandler  
Tarald Johansen

Vår dato  
14. august 2009  
Deres dato  
2009.03.26

Vår ref.  
200803199-11  
Deres ref.  
200604875-14

### Høring - Forskrift om merking av luftfartshinder

Det vises til Luftfartstilsynets brev av 26. mars og 24. juni 2009 hvor utkast til ny forskrift om merking av luftfartshinder sendes på høring.

Avinor har følgende kommentarer til utkastet:

I dag er det et skille i anvendelsesområdet for BSL E 2-2 Forskrift om merking av luftfartshinder og BSL E 3-2 Forskrift om utforming av store flyplasser i de områdene som omfattes av lufthavnenes hinderflater, slik at BSL E 2-2 bare gjelder utenfor dette området og BSL E 3-2 innenfor. Slik utkastet til ny forskrift nå lyder så skal BSL E 2-2 også gjelde innenfor det området som omfattes av hinderflatene. Dette kan kanskje være gunstig rent sikkerhetsmessig, men vi er noe usikre på hvordan dette vil slå ut rent ansvarsmessig. Kan dette medføre et uklart og uheldig skille mellom flyplasser og "hinder-eier"? Dersom hinderet skal merkes etter BSL E 2-2 er det eier av hinderet som har plikten og bærer kostnadene, mens det for hinder som skal merkes etter BSL E 3-2 er det flyplassoperatøren som er ansvarlig. Det antas at dette ikke får den helt store betydningen på eksisterende hindre, da de fleste hinder innenfor flyplassen allerede er merket etter BSL E 3-2.

Avinor tar ansvaret for merking av hinder og de objekter vi eier, men objekter (konstruksjoner) utenfor flyplassområdet som klassifiseres som hinder kan vi (eller kommunene) pålegge eier å merke. Problemet har vært hjemmel til å gi slike pålegg når det ikke er fastsatt en restriksjonsplan. Ansvaret i BSL E 3-2 for at det skal være merket ligger helt klart på flyplassoperatør, men uten hjemmel til å sende regningen videre. Det kan tilføyes at Avinor nå vurderer å igangsette arbeidet med å få hjemlet restriksjonsplanene på flere lufthavner etter luftfartsloven. Etter vår oppfatning vil dette styrke vår mulighet til å forby at det etableres nye hinder som er i strid med BSL E 3-2. Videre vil dette gi oss øket mulighet til å få merket, eventuelt fjernet, eksisterende hindre som kan utgjøre en fare for flysikkerheten.

I forhold til ovenstående er det imidlertid viktig at kommunenes planmyndigheter også kjenner til forskriften, og pålegger eier å merke slik forskriften krever.

Avinor AS Postboks 150 NO-2061 Gardermoen  
Telefon 815 30 550 Telefaks 64 81 20 01  
post@avinor.no www.avinor.no

NO 985 198 292 MVA

Definisjonen av "luftfartshinder" i BSL E 2-1 Forskrift om rapportering og registrering av luftfartshindre og E 2-2 Forskrift om merking av luftfartshinder er ulik. I BSL E 2-1 skal alle objekter som rager mer enn 15 m over bakken/vannet utenfor tettbebygde strøk og mer enn 30 m innenfor tettbebygde strøk klassifiseres som hinder. I BSL E 2-2 er objekter over 60 m over bakken klassifisert som "luftfartshinder". Det er en forskjell i virkeområdene for forskriftene (2-1 er for klassifisering og 2-2 er for merking), men begrepet "luftfartshinder" er det samme. Det er vår oppfatning at definisjonen av begrepet "luftfartshinder" bør være lik i forskriftene og at forskjellen i anvendelseområde må komme til uttrykk på en annen måte.

Slik vi leser dette så går forslaget lenger enn anbefalingene i Annex 14 pkt. 4.3.2 I I følge anbefalingen i dette punktet skal objekter utenfor de områdene som omfattes av hinderflatene for en flyplass bare klassifiseres som hinder dersom de rager mer enn 150 m over terrenget. Det bør også vurderes om de nye endringene bør tilpasses eller innarbeides i bestemmelsene i BSL E 3-2.

BSL E 3-2 kap 11 beskriver ikke behovet for en ytre horisontalflate slik ICAO Airport Services Manual Part 6 - Control of Obstacles anbefaler at man gjør dersom behovet tilsier det. En ytre horisontalflate ihht. ASM Part 6, pkt. 1.2.2.5 sier at objekter bør defineres som hinder dersom de strekker seg mer enn 30 m over bakkenivå eller mer enn 150 m over lufthavnenes referanse høyde i et område med radius 15 000 m fra et "sentrum" på flyplassen for rullebaner kode 3 og 4. Videre sies det at dette området kan utvides for å samsvare med hinderrelevante områder for de individuelle PANS-OPS innflygingsprosedyrene for hver enkelt flyplass. Avinor forsøker å holde seg til disse retningslinjene.

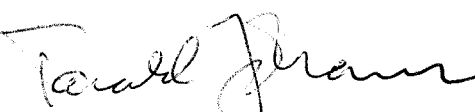
Det er heller ikke samsvar med forslaget til ny hinderforskrift §11 og A14 når det gjelder plassering og type hinderlys.

I så måte kan det også nevnes at GASR (Group of Aerodrome Safety Regulators) har tatt inn ICAO's anbefalinger i sitt forslag til nytt Europeisk regelverk for flyplasser.

Forslaget i BSL E 2-2 om at objekter over 60 m over bakkenivå skal klassifiseres som luftfartshinder, ser for Avinor ikke ut til å ha noen tilknytning til anbefalingene fra ICAO. Dette står også i den tidligere versjonen av forskriften, men det er vår oppfatning at det bør tilstrebes interoperabilitet når det gjelder hinderklassifisering, spesielt når ICAO's anbefalinger syntes noe strengere. Spesielt bør revisjoner av norske forskrifter samordnes nøye med det arbeidet som skjer i regi av EASA/GASR eller utsettes til nye europeiske forskrifter foreligger (1.1.2013).

Med vennlig hilsen  
AVINOR AS

  
Signe Astrup Arnesen  
Konserndirektør Flysikkerhet og HMS

  
Tarald Johansen  
Seksjonsleder