

LUFTFARTSTILSYNET	
ARKIVKODE 600	DOK.NR. 76
17 AUG 2009	
SAKSNR. 200604875	
AVD. PAN	SAKSBEH.

Luftfartstilsynet
Postboks 243
8001 Bodø

Vår dato 12.08.09
Deres dato 26.03.09
Vår referanse saga
Deres referanse 200604875-8/
600/COI

Høring av utkast til ny forskrift om merking av luftfartshinder

NHO Luftfart viser til høringsbrev av 27.03.09 med forslag til ny forskrift om merking av luftfartshinder (BSL E 2-2). Landsforeningen organiserer de største operatørene innenfor sivil luftfart på områdene innlands helikopteroperasjoner, redningsoperasjoner, ambulanse- og syketransport, som alle opererer innenfor lave luftfartshøyder. Fra disse operatørene har vi fått fylldige, faglige kommentarer med forslag til ytterligere forbedringer, og som legges ved vår høringsuttalelser. For å illustrere de generelle hovedpunktene som vi tar opp, viser vi til disse kommentarene, samt kommentarene fra Fly Sikkerhets Forum (FSF) der våre medlemmer deltar.

NHO Luftfart støtter opp om samferdselsmyndighetenes nullvisjon i forhold til ulykker innenfor samferdselssektoren. Dette forskriftsforslaget representerer et godt grunnlag for bedret flysikring for denne typen flyoperasjoner som i dag har høyest ulykkesfrekvens innenfor norsk luftfart. Våre medlemmer er positive til intensjonene med det fremlagte forslaget, men har likevel forslag til flere forbedringer som vil kunne fremme flysikkerheten ytterligere.

Generelle kommentarer til forslaget

Vi ser det som positivt at det ryddes opp mellom forskriftene BSL E 2-2 og BSL E 3-2 slik at forskriftenes virkeområder presiseres og avklares. Det er for øvrig også behov for en begrepsavklaring mellom foreslåtte BSL E 2-2 og gjeldende BSL E 2-1 der definisjonene for luftfartshindre er ulike. De ulike definisjonene kan bidra til at hindre ikke blir rapportert.

Samtlige operatører viser til at forslaget i hovedsak rettes mot flyging i mørke, men at dette bare utgjør en liten del av de operasjonene de utfører. Av de ulykkene det vises til i høringsbrevet og som har funnet sted siden 1979, er det bare to som har funnet sted under mørkeflyging. Operatørene sier at hovedtyngden av oppdragene foregår i dagslys, og da i henhold til siktkrav som ofte er langt dårligere enn ved mørkeflyging. De ønsker derfor et like stort fokus på tiltak som kan bedre flyging på dagtid. Skjerpet dagmerking vil derfor gi størst reduksjon i antallet hinderulykker/-

hendelser. Den foreslåtte nattmerkingen er bra og bringer Norge opp på ICAO-nivå for denne typen operasjoner, men kravene til dagmerking må innføres parallelt. Vi viser her til de vedlagte høringsuttalelsene.

Våre medlemmer har også den erfaringen at hindre ikke meldes inn i henhold til kravene i BSL E 2-1. FSF har registrert at hovedtyngden av merkepliktige kabler fortsatt er umerket. Kravene til at eier av luftfartshindre plikter å melde inn dette til Luftfartstilsynet, bør derfor skjerpes; jfr. § 4 om rapporteringsplikt i BSL E 2-1. Dette er en forutsetning for at forskrift BSL E 2-2 får den ønskede forebyggende effekten.

Videre mener vi at det forebyggende fokuset bør utvides slik at det ikke bare er luftfartsulykker som bør unngås, men i like stor grad luftfartshendelser. Medlemmene våre mener at det knapt finnes en pilot innenfor denne typen flyginger, som ikke har opplevd luftfartshendelser knyttet til luftfartshindre, og som lett kunne fått et mer alvorlig utfall.

Et skille ved 1500 meters avstand i luftlinje har ingen operativ hensikt i følge våre medlemmer. Det er viktigere å merke hindre i forhold til høyde. Våre medlemsbedrifter begrunner dette, og fremmer konkrete forslag til merking og presisering av utgangspunktet for høydemålingene. Videre er det viktig at en ikke bare baserer seg på lyssignaler. Lyssignaler fungerer best ved nattflyging, men over 95 % av de aktuelle operasjonene foregår på dagtid. Her vil en kombinasjon av lys- og lydvarsling fungere best. Vi viser her til de vedlagte høringsuttalelsene.

Forskriften vil innebære relativt store kostnader for enkelte eiere av luftfartshindre. NHO Luftfart har ikke grunnlag for å vurdere høringsbrevets gjennomgang av de økonomiske konsekvensene, men vil bemerke at tiltakene ikke bare må vurderes i et bedriftsøkonomisk perspektiv, men også ses i et samfunnsøkonomisk perspektiv. FSF mener at i kostnadsbegrepet må en også ta med blant annet miljømessige gevinster, tap av menneskeliv og materiell, samt at fare for brudd i samfunnskritisk strømforsyning som følge av ulykker bør trekkes inn. NHO Luftfart er enig i dette, og forutsetter at tiltakene i et samfunnsøkonomisk perspektiv er fornuftige å gjennomføre. Vi støtter likevel forslaget om at implementeringen skal være fullført innen fem år fra forskriften trår i kraft for gamle anlegg og umiddelbart for nye. Dette gir eier av luftfartshindrene tid til å områ seg og fordele investeringskostnadene over fem budsjettår. Siden dette er det området som har høyest ulykkesfrekvens innen luftfart, kan vi ikke anbefale en lengre implementeringstid enn den foreslåtte.

Vi registrerer at Luftfartstilsynet mener at dette nye forskriftsforslaget vil innebære behov for en ny stillingsressurs. I den nylige fremlagte evalueringen av seks utflyttede statlige tilsyn, presiseres det flere steder at Luftfartstilsynet er ferdig

oppbemannet. NHO Luftfart kan vanskelig se at de endringer i forskriftsverket som her foreslås berettiger nye stillinger i tilsynet. Vi forutsettes derfor at oppgavene blir håndtert innenfor de rammene som Luftfartstilsynet allerede har til disposisjon.

Kommentarer til selve forskriftsteksten

§ 1 - NHO Luftfart foreslår at fokus for virkeområdet legges like mye på å forebygge luftfartshendelser som ulykker.

§ 3 – Begrepet "*særlig risiko for luftfartsuhell*" går igjen i teksten uten at dette er beskrevet nærmere. Her overlates det for mye skjønn til eier av et luftfartshinder om hvorvidt det skal rapporteres inn eller ikke. Når det kan bli relativt store kostnader knyttet til oppfølgingen av innrapporteringen, står vi i fare for at underrapportering kan finne sted; jfr. erfaringene per dato.

§ 4 – Operatørene mener at kravet til merking også bør omfatte 2 c) da de ofte må fly i lav høyde og starte og lande bl.a. ved skadesteder.

§ 5 – Merking av kabler. Vi viser her til operatørenes kommentarer til forskriftsforslaget med forslag til forbedringer både av hvilke lys som er mest hensiktsmessige, og at kombinasjonen av hinderlys og lydvarsling er å foretrekke. Det er også viktig å merke seg at største høyde sjelden vil være i buken av en linje, og at høydeforskjellene på en kabel kan variere signifikant avhengig av kabelens temperatur.

§ 6 – Om merking av bygninger viser vi igjen til mer detaljerte forslag fra operatørene som bl.a. forutsetter at vindparker skal være merket og ikke bare kan. Bygninger i henhold til § 6 3) og 4) bør etter operatørenes vurdering være merket både med lyd- og lysvarsel.

§ 9 – Operatørenes erfaring tilsier at kombinasjonen av to farger er mest hensiktsmessig fordi det har best varslings effekt. Vi viser til de vedlagte uttalelsene for mer detaljert beskrivelse og forslag.


§ 10 – NHO Luftfart støtter at kravet til merking av markører skjerpes som foreslått, men mener at Luftfartstilsynet bør gi nærmere presiseringer i forskriften om markørenes størrelse, utforming og plassering, eller at det blir utarbeidet en veiledning som gir en slik beskrivelse. Dette vil lette arbeidet for eier av luftfartshindre.

§§ 11 – 15 Vi viser her til konkrete forslag fra medlemsbedriftene.

§ 16 – NHO Luftfart mener at det er positivt at krav om lydvarsel innføres som en ekstra barriere. Operatørene ønsker at denne varslingsformen iverksettes i utstrakt grad, men det forutsetter at kravene til systemene fungerer iht. angjeldende spesifikasjoner for varsling, og at dette følges opp. Varsling utløst med for store marginer, kan fort medføre at tiltroen til systemet svekkes.

§ 19 – overgangsbestemmelser. Vi støtter de foreslåtte overgangsbestemmelsene, men presiseres at disse ikke bør forlenges.

Med vennlig hilsen
NHO Luftfart



Torbjørn Lothe
Direktør

3 vedlegg