

**MOTTATT**

**24 JAN. 2012**

Luftambulansetjenesten ANS  
Postboks 235  
8001 BODØ

Vår saksbehandler:  
Sverre Vebjørn  
Kjerpeseth

Vår referanse:  
201104710-4/603/SVK

Vår dato:  
19. januar 2012

Telefon direkte:  
98261881

Deres referanse:  
RIJ

Deres dato:  
31. oktober 2011

## **Luftambulansetjenesten – svar på forespørsel om avklaringer vedrørende krav til landingsplasser ved sykehus**

Luftfartstilsynet viser til dere brev av 31. oktober 2011, hvor det anmodes om noen prinsipielle avklaringer knyttet til bruk av landingsplasser for helikopter ved sykehus. Vi viser også til vårt foreløpige svar av 18. november 2011 hvor vi informerte om at vi av kapasitetsmessige årsaker, men også av behovet for å få avklart noen juridiske forhold, hadde behov for mer tid for å besvare spørsmålene dere tok opp i ovennevnte brev.

Luftfartstilsynet har vurdert de spørsmål som brevet stiller og vil i det følgende besvare disse. Fordi spørsmål 3 vil gi føringer for svarene på spørsmål 1 og 2 ønsker vi først å besvare det spørsmålet som ble reist til slutt i brevet av 6. oktober 2011.

*Sitat fra deres brev av 6. oktober, side 4: Med hensyn til det nasjonale regelverket for utforming av små helikopterplasser for helikoptre: Vil Norge implementere de anbefalinger som kommer i Annex 14, Vol II (tranche 1), samt de som kommer (tranche 2)? Hva er status i dette arbeidet i dag"*

Luftfartstilsynet har som mål å starte opp et arbeid med å revidere forskrift om utforming av små helikopterplasser, BSL E 3-6 så snart det kapasitetsmessig kan la seg gjøre. Vi ønsker i revisjonsarbeidet å foreslå endringer i BSL E 3-6 som skal tilpasse det nasjonale regelverket til de krav og anbefalinger som Chicagokonvensjonens Annex 14, Volume II Heliports legger opp til. Luftfartstilsynet tar sikte på å gi ut en Aeronautical Information Circular (AIC) for å informere om det forestående regelverksarbeidet knyttet til forskrift om utforming av små helikopterplasser.

Forutsatt at fremtidig forskrift om utforming av små helikopterplasser følger anbefalinger i Annex 14, Volume II, vil kravet til Final approach and take-off area, (FATO) bli satt til 1 ganger dimensjonerende helikopter. Luftfartstilsynet forutsetter at det ved etablering av nye helikopterplasser dimensjoneres for også å tilfredsstille krav til nåværende og framtidig redningshelikopter. Det innebærer at FATO for helikopterplasser til HEMS-operasjoner\* eksempelvis bør dimensjoneres med en diameter på 23 meter for å ta høyde for bruk av landingsplassen også for Forsvarets Sea King redningshelikopter, og for den helikoptertypen som på et senere tidspunkt skal avløse Sea King som redningshelikopter i Norge.

Luftfartstilsynet vil i forskriftsarbeidet foreslå at sikkerhetsområdet ikke nødvendigvis må bestå av fast materiale, men at hele eller deler av sikkerhetsområdet kan bestå av vann eller luft. En slik

regelendring vil forventningsvis lette utformingsarbeidet ved planlegging av nye landingsplasser for helikopter.

Fram til en revidert forskrift om utforming av små helikopterplasser er vedtatt og har trådt i kraft bør planer for etablering av nye landingsplasser til bruk i HEMS-operasjoner forelegges Luftfartstilsynet for vurdering.

Sitat fra deres brev av 6. oktober, side 3: *Kan Luftfartstilsynet bekrefte dagens praksis (hvor redningshelikoptre operert av Forsvarets 330 skvadron benytter landingsplasser ved norske sykehus) kan fortsette også med nye redningshelikoptre, uavhengig av type registrering?*

Legal status på fremtidige redningshelikoptre skal avklares i et pågående forskriftsarbeid som har som målsetting å definere og avklare hva som skal inngå i begrepet statsluftfart, jf. luftfartslovens annen del som omhandler militær luftfart og annen statsluftfart med offentligrettslig formål. Luftfartstilsynet viser til orienteringsmøte avholdt den 13. februar 2012, hvor også Luftambulansetjenesten ANS var representert. På møtet ble det orientert om status i arbeidet med å få utarbeidet og vedtatt forskrift om sivil statsluftfart med offentligrettslig formål (statsluftfartsforskriften).

Utkastet til statsluftfartsforskrift, § 12 vil, dersom den endelige forskriften blir slik utkastet nå foreligger, tilsynelatende løse problemstillingen knyttet til landing med store helikopter på landingsplasser som ikke er utformet og godkjent for slike helikoptertyper.

Utkastet til forskriftstekst lyder:

**§ 12. Bruk av landingsplass under politioppdrag, søk- og redning- og ambulanseoppdrag**

Fartøysjef kan uten samtykke fra konsesjonshaver benytte private landingsplasser i forbindelse med politi-, søk og redning og lignende operasjoner. Det samme gjelder utenfor kunngjort åpningstid ved bruk av landingsplass til offentlig bruk.

Fartøysjefen skal forsikre seg om at landingsplassen har nødvendig bæreevne, og ellers forvise seg om at landingen kan utføres tilstrekkelig trygt.

Konsesjonshaver kan, dersom landingsplassen har tilstrekkelig bæreevne samt at fartøysjef har vurdert sikkerheten for øvrig som tilstrekkelig, tillate operasjoner som nevnt i første ledd selv om fartøyet er større enn hva godkjenningen for landingsplassen tillater.

Luftfartstilsynet vil også anføre at de endringer vi ser for oss i forskrift om utforming av små helikopterplasser tilsynelatende vil medføre at det blir færre HEMS-landingsplasser som ikke vil kunne tilfredsstille fremtidens krav til størrelse på FATO.

Sitat fra deres brev av 6. oktober, side 3: *Kan Luftfartstilsynet gi en permanent dispensasjon som tillater at sivile operatører av offshore redningshelikoptre benytter landingsplasser på norske sykehus, oppdrag der direkte transport til sykehuset vurderes av legen som svært viktig?*

I påvente av at statsluftfartsforskriften blir vedtatt og har trådt i kraft vil Luftfartstilsynet ta til orientering at det sporadisk forekommer at store helikopter lander på en HEMS-helikopterplasse med godkjenning for helikopter med mindre D-verdi når det er nødvendig for å sikre at pasienter med akutt behov for medisinsk oppfølging får slik behandling så hurtig som mulig.

Luftfartstilsynet ønsker ikke å dispensere fra gjeldende regelverk, men legger til grunn at dagens praksis kan videreføres fram til statsluftfartsforskriften er vedtatt og har trådt i kraft. Sivile helikopteroperatører av offshore redningshelikopter kan med andre ord lande på en HEMS-

landingsplass når behandlende lege finner det medisinsk nødvendig for å gi pasienten(e) hurtig behandling, og helikopterpiloten (flykapteinen) vurderer at det flyoperativt er forsvarlig å lande på helikopterplassen.

Luftambulansetjenesten ANS er velkommen til å ta kontakt med oss dersom det er behov for ytterligere avklaringer.

Med vennlig hilsen



Jørn El-Segjes  
seksjonsleder  
Flyplass- og flysikringsavdelingen



Sverre Vebjørn Kjerpeseth  
flyplassinspektør

\*HEMS – Helicopter Emergency Medical Service