



Publisert på Luftfartstilsynets hjemmeside

**Saksbehandler:** Torgeir Øines  
**Telefon direkte:** 90638699  
**Vår dato:** 04.10.2017  
**Vår referanse:** 17/06264-7

**Deres dato**  
**Deres referanse:**

## Høring - endrede krav til språkferdigheter flygeledere og AFIS/HFIS-fullmektiger

Luftfartstilsynet sender med dette på høring forslag om endring av språkkrav for flygeledere, flygelederelever og AFIS/HFIS-fullmektiger.

### 1 Bakgrunn

I forbindelse med EASAs<sup>1</sup> Standardization Inspection i mai 2015 ble det gitt et avvik vedrørende norsk fraseologi for flygeledere. Avviket vil på et senere tidspunkt også kunne berøre AFIS/HFIS-fullmektiger (Aerodrome/Helicopter Flight Information Service Officers). Bakgrunnen for avviket er at nasjonale bestemmelser åpner for at piloter kan bruke norsk fraseologi, uten at det er etablert et tilfredsstillende system for språktesting og enhets- og vedlikeholdstrening i bruk av norsk fraseologi for flygelederne og luftrafikk tjenesteenhetene. I dag benyttes Bergenstesten for norsk hverdagspråk, men det finnes ingen egnet språktest for å teste både hverdagspråk og fraseologiferdigheter i norsk. Det er heller ikke dokumentert at norsk fraseologi ivaretas gjennom enhets- og vedlikeholdstrening.

For at Norge skal tilfredsstillende EASAs krav må det utvikles egnet språktest for norsk fraseologi og gis pålegg om å gjennomføre norsk fraseologitrening for flygeledere og AFIS/HFIS-fullmektiger. Alternativet er at muligheten til bruk av norsk fraseologi mellom luftrafikk tjenesten og luftfartøy fjernes. Tas tilbudet om norsk fraseologi bort, er språktesting og enhetstrening i norsk fraseologi ikke lenger nødvendig.

Luftfartstilsynet har vurdert at utvikling av egnet språktest for norsk fraseologi og pålegg om å gjennomføre norsk fraseologitrening for flygeledere og AFIS/HFIS-personell er en uforholdsmessig ressursmessig og økonomisk byrde for tjenesteyter. Etter Luftfartstilsynets vurdering er bruken av norsk fraseologi blant piloter svært lite utbredt, og det er derfor grunnlag for å gjennomføre en forskriftsendring der norsk fraseologi mellom luftrafikk tjenesten og luftfartøyer fjernes og bruk av engelsk fraseologi blir gjeldende standard.

Vi presiserer at vi med dette forslaget kun ønsker å fjerne kravet om å kunne benytte den norske oversettelsen av engelsk fraseologi mellom luftrafikk tjenesten og luftfartøy. Vi ønsker

<sup>1</sup> European Aviation Safety Agency  
**Luftfartstilsynet / Civil Aviation Authority**

ikke å fjerne norsk fraseologi som kan benyttes mellom lufttrafikkjentesten og bakkepersonell. Forslaget tar heller ikke sikte på å ta bort muligheten til å benytte vanlig norsk hverdagspråk mellom bakke og luft når dette måtte være nødvendig.

## 2 Konsekvensen av endrede språk-krav

### 2.1 Bruk av norsk fraseologi

Etter det Luftfartstilsynet kjenner til brukes det i all hovedsak engelsk fraseologi i kommunikasjonen mellom luftfartøy og lufttrafikkjentesten. I følge Avinor er det sjelden behov for norsk fraseologi til piloter ettersom de fleste piloter behersker standard engelsk fraseologi. Norsk fraseologi brukes imidlertid av noen få piloter i GA-miljøet. Her finnes det fortsatt piloter med mindre erfaring og som tidvis ikke er komfortable med eller behersker engelsk godt nok. Selv om store deler av GA-miljøet benytter engelsk går de ofte over på norsk når de skal formidle noe som ikke er helt standard. Hverdagspraten på sambandet, hvor det ikke brukes fraseologi, går ofte på norsk.

Selv om det fortsatt kan være piloter som bruker norsk fraseologi, antar Luftfartstilsynet at omfanget er svært lite. Norge ligger langt foran resten av Europa på generelle engelskkunnskaper, noe som reflekteres i stor bruk av engelsk i flyging i Norge, selv i GA-miljøet. Vi skal ikke lenger enn til Sverige og Danmark før GA-flygere i stor grad bruker sitt nasjonale språk. Lenger sør i Europa ser vi dette i enda større grad.

Luftfartstilsynet har registrert 271 sertifikatnehavere som kun har norsk språkpåtegning. Blant disse er det kun 15 som aldri har hatt engelsk – 4 PPL(A), 3 PPL(H) og 8 flytelefonistsertifikat. De øvrige 256 sertifikatnehaverne har tidligere hatt engelsk, men har unnlatt å forlenge dette. Blant disse må vi anta at det er god mulighet til å gjenoppta engelsk dersom de skulle finne det nødvendig og ønskelig. Piloter som kun har norsk språkpåtegning vil fortsatt kunne operere i luftrom uten krav til to-veis radiokommunikasjon.

Når det gjelder kommunikasjon mellom tårn og bakkepersonell, går denne på norsk og i størst mulig grad med godkjent norsk fraseologi. Bakkepersonell som ferdes på manøvreringsområdet på lufthavnen, kurses i norsk fraseologi og det er heller ikke krav til engelske språkferdigheter for disse. Luftfartstilsynet ønsker å beholde norsk fraseologi mellom tårn og bakkemannskaper, slik at det for bakkepersonell og disse operasjonene ikke vil bli noen endring fra dagens situasjon.

### 2.2 Sikkerhetsaspekter

Begrunnelsen for at det tilbys mulighet til å bruke norsk fraseologi i dag er hensynet til sikkerheten for de som ikke behersker engelsk. I forbindelse med innføringen av den forrige flygelederforordningen (EU) nr. 805/2011 vurderte Luftfartstilsynet det som nødvendig at flygelederne har tilstrekkelige norskkunnskaper, både av hensyn til faggrupper som ikke er flygende personell, og fordi en del dokumenter som flygelederne må kjenne til, kun finnes på norsk. Norsk flygelederforening mente i sin høringsuttalelse den gang at krav til norsk var tvingende nødvendig for sikkerheten for både flygende og ikke-flygende personell.

Ved gjennomføring av gjeldende flygelederforordning (EU) 2015/340 gjennom forskrift om sertifisering av flygeledere (BSL C 3-1) ble det foreslått å utvide kravet til norsk språk for flygeledere i tårnkontrolltjenesten til også å gjelde for flygeledere som utfører innflygningskontrolltjeneste. Dette ble imidlertid ikke gjennomført i den endelige forskriften gitt av Samferdselsdepartementet. For innflygningskontroll- og underveistjenesten ble kravet til organisatorisk tilrettelegging opprettholdt. Kravet innebærer at underveis- og

innflygingskontrolltjenesteenheter som benytter personell uten norskkunnskaper, må legge til rette for at kommunikasjon med luftfartøy kan foregå på norsk ved behov. I praksis innebærer det at det må være norskspråklige flygeledere tilgjengelig på jobb til enhver tid. Det ble i høringsbrevet fra Luffartstilsynet pekt på at det var noe uklarhet om hvordan norske språkferdigheter skal kunne testes og dokumenteres i tråd med gjeldende standarder, men Luffartstilsynet la opp til å klargjøre dette i veiledningsmateriell. Det ble imidlertid ikke diskutert særlige problemstillinger knyttet til sikkerhetsaspektene ved språkferdighetene til flygelederne. Avinor Flysikring AS ba i sin høringsuttalelse om at engelsk skal være kommunikasjonsspråket mellom luftfartøy og lufttrafikkjentesten i Norge, idet de mente en slik endring ville berøre et svært lite antall flygere.

Hensynet til personell som ikke behersker norsk må veies opp mot andre sikkerhetsaspekter knyttet til språkferdigheter. Mens det i land med strengere krav til nasjonalt språk gjerne finnes egne flyplasser for GA-trafikk, betjener hoveddelen av flyplasser i Norge både kommersiell og ikke-kommersiell luftfart. Det innebærer at utenlandske piloter i kommersielle flyselskaper bruker det samme luftrommet og de samme radiokanalene som norske GA-piloter. Ved krav om engelsk fraseologi vil alle luftromsbrukere få større situasjonsforståelse både i luften og på bakken. Standardisert fraseologi på engelsk vil medføre økt sikkerhet for andre luftromsbrukere i samme område/luftrom, og det må antas at det ligger en klar sikkerhetsgevinst i dette.

Videre er det slik at sikkerheten for de få pilotene som i en nødsituasjon helst ønsker å bruke norsk, vil ivaretas av at lufttrafikkjentesten fremdeles har et krav om å kunne kommunisere på norsk hverdagspråk. Det er kun fraseologidelen på norsk som ikke lenger vil være påbudt.

### **2.3 Hvem berører endringsforslaget**

Lufttrafikkjentesten må kunne ytes på engelsk, så flygelederne og AFIS/HFIS-fullmektiger må beherske engelsk fraseologi. En utfasing av norsk fraseologi vil ikke skape problemer for dem.

For piloter i kommersiell luftfart benyttes kun engelsk, så det er kun GA-piloter som vil berøres av endringer i språkkravene. Dette vil kun gjelde når disse flyr i kontrollert luftrom eller i radiopåbudssoner. Vi legger også til grunn at det ved inn- og utflyging til en flyplass kun vil være et begrenset antall standard fraseologier som benyttes.

For bakkemannskaper vil det ikke bli noen endringer all den tid norsk hverdagspråk samt norsk fraseologi mellom tårn og bakke opprettholdes.

### **2.4 Ressursbruk test og trening**

Ferdigheter i norsk språk hos flygeledere og AFIS/HFIS-fullmektiger dokumenteres i dag enten med karakteren 3 eller bedre i norsk fra videregående skole («native speaking»), eller gjennom at Bergenstesten er bestått i muntlig norsk. Bergenstesten tester kun ferdigheter i normalt hverdagspråk og ikke bruken av norsk fraseologi. Det finnes i dag ingen tilgjengelig språktest for norsk fraseologi. Det er heller ikke dokumentert at norsk fraseologi ivaretas gjennom enhets- og vedlikeholdstrening.

Som følge av kravet fra EASA må det dermed utvikles tester og lages programmer for enhets- og vedlikeholdstrening dersom norsk fraseologi skal opprettholdes i kommunikasjonen mellom lufttrafikkjentesten og pilotene. Det vil være ressurs- og kostnadskrevende for tjenesteytere.

Utvikling av språktester krever spesiell kompetanse. Det er ikke mange tjenesteytere som utvikler disse selv, de kjøper i stedet tilgang til språktester (RMIT/RELTA, ELPAC). Språktesting for flygeledere gjennomføres av en godkjent Language Assessment Body (LAB). Universitetet i Bergen, som har utviklet Bergenstesten, har overfor Luffartstilsynet gitt uttrykk for at

godkjenning av en norsk språktest med fraseologi er omfattende og må gjennomføres som et forskningsprosjekt. En eventuell ny test vil måtte valideres (jf. ICAO Doc 9835) og testmetodene (Language Assessment Methods) må godkjennes av luftfartsmyndighetene.

Kostnadene for tjenesteyter forbundet med språktesting er knyttet til utarbeidelse av godkjente testmetoder (assessment methods), ressursuttak i administrasjon og blant flygeledere og AFIS/HFIS-personell for testingen, utarbeidelse av trening i enhets- og vedlikeholdstreningensprogram, design av egnede simulatorøvelser og økt bruk av ressurser særlig på vedlikeholdstreningen. Alt dette må gjennomføres også for norsk fraseologi for alle flygeledere og AFIS/HFIS-fullmektiger dersom tilbudet om norsk fraseologi skal opprettholdes.

Å opprettholde norsk fraseologi vil også kreve ressurser hos luftfartsmyndighetene. Deler av fraseologien er ikke oversatt til norsk, enten fordi den aktuelle fraseologien sjelden blir benyttet på norsk, eller fordi det ikke finnes gode norske oversettelser av enkelte engelske ord og uttrykk. For hovedtyngden av gjeldende fraseologi er det imidlertid etablert norske oversettelser, slik at de sentrale delene allerede er tilgjengelig på norsk. Det vil imidlertid kreve ressurser i form av vedlikehold og oppdateringer av norske oversettelser å opprettholde norsk fraseologi. Videre må Luftfartstilsynet godkjenne og føre tilsyn med språktestingen og vedlikeholds- og enhetstreningen, dvs. ha etablerte prosedyrer for kontroll av treningen i norsk språk. For kontrollantordningen må det være utarbeidet sjekklister og systemer i forbindelse med norsk fraseologi.

Det er altså ressurskrevende å få på plass og opprettholde et trenings- og testregime i norsk fraseologi som ivaretar EASAs krav. Sett i forhold til den begrensede bruken, som kun omfatter enkelte fraser for noen få GA-piloter, må det etter Luftfartstilsynets vurdering legges til grunn at det vil kreve uforholdsmessig store ressurser å opprettholde norsk fraseologi som beskrevet i ICAO Annex 10 Volume II, ICAO Doc 4444, ICAO Doc 7030 og ICAO Doc 9432.

## 2.5 Konkurransforhold

Isolert sett vil bortfall av norsk fraseologi kunne påvirke konkurransforhold ved at tjenesteytere lettere vil kunne rekruttere engelskspråklige flygeledere og ved at utenlandske tjenesteytere lettere vil kunne konkurrere om å levere lufttrafikkjenester i Norge dersom det åpnes for konkurranse.

Effekten vil imidlertid begrenses av behovet for norsk i kommunikasjonen mellom tårn og bakke og behovet for norsk hverdagsspråk i gitte situasjoner. For tårntjenesten foreslår vi derfor krav om kunnskaper i norsk hverdagsspråk hos flygelederne, slik at kommunikasjonen på norsk mellom tårn og bakke og i nødsituasjoner ivaretas. For innflygnings- og underveistjenesteeenheter stilles det ikke krav til norsk hos den enkelte flygeleder, og det vil fortsatt være mulig å benytte flygeledere uten kunnskaper i norsk. Tjenesteytere må imidlertid legge til rette for at kommunikasjonen kan gå på norsk ved behov. Dette innebærer at det må være norskspråklige flygeledere tilgjengelig, som dermed kan løse behovet for norsk språk dersom nødsituasjoner skulle oppstå. Luftfartstilsynet foreslår ingen endringer i det organisatoriske krav.

Luftfartstilsynet antar dermed at bortfall av norsk fraseologi ikke vil ha innvirkning på konkurransforholdene. Luftfartstilsynet ønsker imidlertid høringsinstansenes syn på hvordan dagens organisatoriske krav fungerer. Vi ønsker også høringsinstansenes syn på hvordan behovet for norsk hverdagsspråk best ivaretas i de ulike tjenesteeenheter.

## 2.6 Grensesnitt Luftsportstilsynet

Etter forskrift om sertifisering av besetningsmedlemmer (BSL C 1-1) § 3 andre ledd er Norges Luftsportforbund ansvarlig nasjonal luftfartsmyndighet for forordning (EU) nr. 1178/2011 for seilfly og ballong (med unntak av vedlegg IV (del MED)). Norges Luftsportsforbund utsteder gjennom Norges Luftsportstilsyn sertifikater for seil- og ballongflyging, og fører tilsyn med utdanning for seilfly og ballong.

Forordning (EU) nr. 1178/2011 stiller ikke språkkrav til piloter i seilfly og ballonger. I Norge er det krav til utdanning i kommunikasjon i kurs til seilfly og ballong, men kommunikasjon er ikke eget punkt på skill-test for disse sertifikatene. Språkferdigheter for seil- og ballongflygere sjekkes ved språkkontrollanter (godkjent av Luftfartstilsynet).

Så lenge flygningen foregår i ikke-kontrollert luftrom, hvor det ikke er krav om to-veis radiokommunikasjon, vil det være begrensede krav til språkferdigheter for seilfly- og ballongpiloter. Foregår flygningen derimot i kontrollert luftrom eller i radiopåbudssoner (RMZ) vil også piloter i seilfly og ballonger måtte ha flytelefonistsertifikat. De vil da måtte dokumentere språkferdigheter i norsk eller engelsk. En utfasing av norsk fraseologi vil dermed gjøre at også piloter i seilfly og ballonger må ha tilfredsstillende språkferdigheter i engelsk for å kunne ta flytelefonistsertifikat dersom de ønsker å fly i luftrom med krav til to-veis radiokommunikasjon.

Uavhengig av endringen i språkkrav må Luftfartstilsynet og Luftsportstilsynet gå opp grensene mht. hvem som gjør hva. Vi kan komme i situasjoner der flygere har både motorfly- og seilflysertifikat og får språkprøve og/eller flytelefonistsertifikat begrenset eller inndratt av én av myndighetene. Skal det meldes fra til den andre? Skal den andre også inndra? Kan en flyger som mister sitt RTL utstedt av Luftfartstilsynet kunne henvende seg til Luftsportstilsynet og få utstedt et derfra eller vice versa? Disse problemstillingene eksisterer allerede, men kan tenkes å forsterkes gjennom restriksjoner i bruk av norsk og dermed økte krav til bruk av engelsk.

## 3 Oversikt over gjeldende regelverk

### 3.1 Lufttrafikkjenesten

Forskrift 11. november 2003 nr. 1345 om etablering, organisering og drift av lufttrafikkjeneste (BSL G 2-1) inneholdt tidligere bestemmelser om at lufttrafikkjenesteenheter skulle legge til rette for at kommunikasjon med luftfartøy skal kunne foregå på norsk ved behov. Denne ble tatt ut ved innføring av ny forskrift 17. juni 2016 nr. 710 om utdanning og sertifisering av flygeledere (BSL C 3-1), men videreført her for underveis- og innflygningskontrollen (§ 5 tredje ledd).

Norsk oversettelse av fraseologi fremkommer i forskrift 1. juli 2011 nr. 732 om lufttrafikkledelse (BSL G 8-1) § 14 og i veiledningen til BSL G 8-1 knyttet til ICAO Doc 4444 kapittel 12, forskriften § 13 og ICAO Doc 7030 kapittel 10. Norsk fraseologi finnes også i forskrift 1. juli 2011 nr. 733 om radiotelefoniprosedyrer (BSL G 5-1) og i veiledningen til denne.

BSL G 8-1 åpner i § 16 andre ledd for at kommunikasjon mellom lufttrafikkjenesten og bakkepersonell kan foregå enten på norsk eller engelsk. Tjenesteyter skal dessuten sørge for at personell som utøver lufttrafikkjeneste, har påkrevde språkferdigheter.

Utover denne bestemmelsen er det ikke krav i BSL G 2-1 eller BSL G 8-1 om at lufttrafikkjenesten skal tilby tjenesten på norsk. Tjenesteyter har likevel valgt å opprettholde et tilbud om bruk av norsk språk, og har publisert dette i AIP for alle flyplassene i Norge.

Dersom tjenesteyter ikke skal måtte gjennomføre enhet- og vedlikeholdstrening for norsk fraseologi, må altså tilbudet om norsk språk tas bort fra AIP. For å opprettholde norsk som

språk i kommunikasjonen mellom tårn og bakkepersonell, må bestemmelsen i BSL G 8-1 § 16 andre ledd beholdes.

### 3.2 Flygeledere

Flygelederforordningen (EU) 2015/340 krever at flygeledere og flygelederelever skal ha tilfredsstillende ferdigheter i engelsk (ATCO B.030). I tillegg kreves tilfredsstillende ferdigheter i lokalt språk dersom lufttrafikkjenesteenheten har publisert i AIP at det gis tilbud om bruk av lokalt språk. Forordningen stiller altså ikke krav til norsk før dette er et etablert tilbud offentliggjort i AIP. Forordningen er imidlertid ikke til hinder for krav om norskkunnskaper hos flygelederne.

Flygelederforordningen (EU) 2015/340 er gjennomført i norsk rett gjennom forskrift 17. juni 2016 nr. 710 om utdanning og sertifisering av flygeledere (BSL C 3-1). I § 5 stilles særskilte norske språkkrav. Flygeledere og flygelederelever må ha tilstrekkelige språkferdigheter i norsk for å utføre tårnkontrolltjeneste. For underveis- og innflygningskontrolltjenesteenheter stilles det organisatorisk krav til at enheten skal ha personell tilgjengelig slik at kommunikasjon med luftfartøy kan foregå på norsk ved behov. I praksis innebærer det at det må være flygeledere med tilstrekkelige norskkunnskaper til stede på jobb til enhver tid.

Dersom muligheten til bruk av norsk fraseologi tas bort, må de særskilte norske språkkravene i BSL C 3-1 § 5 endres. Kravene til norskkunnskaper kan ikke knyttes til gjeldende ICAO-standard, ettersom det medfører krav om testing- og trening i både hverdagspråk og fraseologi. Luftfartstilsynet vil derfor heller knytte kravet til norsk hverdagspråk til en CEFR-godkjent språktest eller vitnemål fra videregående skole.

### 3.3 AFIS/HFIS

For AFIS/HFIS-fullmektiger følger det av § 5 i forskrift 19. desember 2008 nr. 1574 om autorisasjon mv. for utøvelse av lokal flygeinformasjonstjeneste, AFIS og HFIS (BSL C 3-3) at de må ha språkferdigheter på minimum nivå 4 både i norsk og engelsk. Det er i dag ikke standardisert regelverk på ICAO- eller EU-nivå for denne tjenesten. I NPA 2016-09 foreslår imidlertid EASA å inkludere krav til yting av AFIS. Dette er første steg på veien mot en standardisering av denne tjenesten i Europa.

Når tilbudet om norsk fraseologi tas vekk, må AFIS-/HFIS-fullmektiger ha tilstrekkelige engelskkunnskaper for å utøve i tjenesten. Denne kunnskapen må testes og vedlikeholdes, og det må derfor være et krav til engelsk for utstedelse av autorisasjonsbevis. For å unngå krav til testing og trening i norsk fraseologi når EASA-regelverket kommer på plass, bør kravet til norsk språkrettighet tas ut. Luftfartstilsynet vil imidlertid foreslå en bestemmelse som sikrer at AFIS-/HFIS-fullmektiger har tilstrekkelige norskkunnskaper til hverdagspråk og kommunikasjon med bakkepersonell.

### 3.4 Piloter

Forskrift 28. november 2015 nr. 1365 om sertifisering av besetningsmedlemmer (BSL C 1-1) inneholder ingen norske språkkrav for piloter. Forskriften gjennomfører forordning (EU) nr. 1178/2011, som i FCL.055 stiller krav om at piloter i fly, helikoptre, VTOL-fly og luftskip skal beherske engelsk eller språket brukt i radiokommunikasjonen for den aktuelle flygningen. Pilotene kan altså velge å bruke norsk dersom dette benyttes i radiokommunikasjonen. Etter ICAO Annex 10 Volume II kapittel 5, punkt 5.2.1.2.1 er det det første anrop fra fartøysjefen som er bestemmende for hvilket av språkene norsk eller engelsk som skal benyttes i luft-bakke-kommunikasjonen.

Forskrift 30. november 2015 nr. 1404 om luftfartøy som ikke har fører om bord mv. (BSL A 7-1) regulerer bruk av ubemannede luftfartøy (RPAS eller droner). Det er ikke krav til sertifikat eller flytelefonistsertifikat for piloter av RO 1 og RO 2 (jf. §§ 28 og 36), dvs. fartøy på inntil MTOM 25 kg og maks hastighet inntil 80 knop. For å kunne foreta landing eller avgang på lufthavner med RO 3 (se § 37) må pilot og fartøysjef inneha flysertifikat (LAPL, PPL, CPL eller ATPL). Pilot og fartøysjefen må ha tilstrekkelig kunnskap til å kunne kommunisere med lufttrafikkjentesten ved bruk av gjeldende radiotelefoniproedyrer, og inneha flytelefonistsertifikat for å benytte radio (jf. § 46). Dette innebærer følgelig krav til språkferdigheter, se nedenfor.

Det er ikke nødvendig å gjøre endringer i regelverket for piloter. Tas muligheten til bruk av norsk fraseologi bort, faller også pilotenes mulighet til å velge dette bort. Pilotene må da ha tilstrekkelig kunnskap i engelsk fraseologi for å kunne operere i kontrollert luftrom og i radiopåbudssoner.

### 3.5 Bakkepersonell

For bakkepersonell følger det av forskrift 27. juni 2003 nr. 935 om bakketjeneste ved flyplasser (BSL E 4-1) § 4 første ledd bokstav b at flyplassjefen skal sørge for at bakkepersonellet er teoretisk og praktisk skikket til å gjennomføre de oppgaver de blir satt til. Med hjemmel i EU-forordning (EU) nr. 139/2014, gjennomført ved forskrift om sertifisering av flyplasser (BSL E 3-1), er det innført en AMC som fastslår at operatører av kjøretøy må beherske fraseologi, uten at det er presisert nærmere hvilket språk som skal benyttes.

Som nevnt følger det av forskrift om lufttrafikkledelse (BSL G 8-1) § 16 andre ledd at kommunikasjon mellom lufttrafikkjentesten og bakkepersonell kan foregå enten på norsk eller engelsk. Samme bestemmelse inneholder den aktuelle fraseologien som benyttes.

### 3.6 Flytelefonistsertifikat og radiotelefoniproedyrer

Det er nødvendig å inneha flytelefonistsertifikat for å gjennomføre flygninger i kontrollert luftrom og radiopåbudssoner. Det følger av § 5 i forskrift 18. november 2009 nr. 1383 om flytelefonistsertifikat (BSL C 5-2a) at innehaver av eller søker til flytelefonistsertifikat skal gjennomføre en prøve i språkferdigheter i norsk eller engelsk, og at kravene til språkferdigheter gjelder bruk av fraseologi og vanlig språk. Hvis søkeren ikke består språkprøven i engelsk, begrenses sertifikatet til å gjelde kun i norsk luftrom. Hvis søker ikke består språkprøven i norsk, må vedkommende bestå i engelsk.

Tas muligheten til bruk av norsk fraseologi bort vil et flytelefonistsertifikat med kun norsk språkpåtegnning ikke kunne brukes i kontrollert luftrom eller i radiopåbudssoner. For de fleste vil det derfor være mest aktuelt å ta flytelefonistsertifikat med engelsk språkpåtegnning. Det kan likevel tenkes at noen vil ta flytelefonistsertifikat med norsk språkpåtegnning til bruk i ikke-kontrollert luftrom utenfor radiopåbudssoner.

Forskrift 1. juli 2011 nr. 733 om radiotelefoniproedyrer (BSL G 5-1) inneholder norske særbestemmelser knyttet til norsk fraseologi. Disse må endres dersom kravet til norsk fases ut.

## 4 Forslag til endringer

Hovedhensikten med endringsforslagene nedenfor er å legge til rette for at det ikke skal være nødvendig for tjenesteyterne i lufttrafikkjentesten å etablere testing og enhets- og vedlikeholdstrening i bruk av norsk fraseologi for flygeledere, flygelederelever og AFIS-/HFIS-fullmektiger. Samtidig ønsker Luftfartstilsynet å opprettholde muligheten for bruk av norsk

fraseologi mellom tårntjenesten og bakkepersonell, og muligheten for bruk av norsk hverdagspråk i kommunikasjonen mellom luftfartøy og lufttrafikkjentenesten.

#### **4.1 BSL C 3-1 - Forskrift om sertifisering av flygeledere**

Luftfartstilsynet foreslår at det gjøres endringer i § 5 i forskrift om sertifisering av flygeledere (BSL C 3-1).

Dagens bestemmelse knytter kravene til norskkunnskaper til forordning (EU) 2015/340 og gjeldende ICAO-standard. Det innebærer krav til testing og trening både i norsk fraseologi og hverdagspråk. Ettersom norsk fraseologi nesten ikke benyttes, mener Luftfartstilsynet at tilbudet om bruk av norsk fraseologi kan tas ut av AIP, og at bruken av norsk språk mellom luftfartøy og lufttrafikkjentenestenehater begrenses til hverdagspråk. Dermed er det tilstrekkelig at norske språkkrav knytter seg til hverdagspråk. Luftfartstilsynet foreslår derfor at nødvendig kompetanse i norsk dokumenteres gjennom CEFR-godkjente språktester (f.eks. Bergenstesten) eller med vitnemål fra videregående skole med karakteren tre eller bedre i norsk. Flygeledere og flygelederelever som ikke har gjennomført norsk videregående skole må altså dokumentere norskkunnskaper gjennom f.eks. Bergenstesten.

I dag stilles det krav til kunnskap i norsk språk for flygeledere og flygelederelever som utfører tårnkontrolltjeneste. Luftfartstilsynet foreslår at kravet til å beherske norsk hverdagspråk for flygeledere og flygelederelever i tårntjenesten opprettholdes, men at det ikke lenger stilles krav om kunnskap i norsk fraseologi. Kravet til kunnskap i hverdagspråk begrunnes først og fremst i at kommunikasjonen med bakkepersonell går på norsk, men også i behov for kommunikasjon på norsk i nødsituasjoner. I kommunikasjonen med bakkepersonellet brukes noe godkjent norsk fraseologi. Luftfartstilsynet legger til grunn at det i dag er etablert treningsprosedyrer for fraseologien mellom tårn og bakkemannskaper.

Forslaget innebærer en justering i dagens § 5 andre ledd, der kravet nå knyttes til CEFR-godkjente språktester eller vitnemål fra videregående skole. Luftfartstilsynet foreslår å ta ut dagens § 5 første ledd, ettersom det bør være selvsagt at man ikke kan utøve lufttrafikkjenteneste på norsk uten kunnskaper i norsk språk.

For flygeledere og flygelederelever i underveis- og innflygningskontrolltjenesten stilles det ikke krav til norsk språkkunnskap. Dagens § 5 tredje ledd stiller imidlertid et organisatorisk krav til tjenesteyter om å legge til rette for at kommunikasjonen skal kunne gå på norsk ved behov. Bestemmelsen foreslås opprettholdt. Tjenesteyter skal legge til rett for at norsk hverdagspråk skal kunne benyttes ved behov, mens kravet ikke innebærer bruk av norsk fraseologi.

Vi ber om høringsinstansenes synspunkter på utformingen av språkkravene, særlig om hvordan dagens organisatoriske krav fungerer og om hvordan kravet til norsk hverdagspråk bør gjennomføres.

#### **4.2 BSL C 3-3 - Forskrift om autorisasjon mv. for utøvelse av lokal flygeinformasjonstjeneste, AFIS og HFIS**

Luftfartstilsynet mener det må stilles de samme språkkrav til AFIS-/HFIS-fullmektiger som til flygelederne.

Vi foreslår at kravet til norsk slik det er formulert i BSL C 3-3 § 5 første ledd bokstav c tas bort. Dermed stilles det krav til at AFIS- og HFIS-fullmektiger må ha språkferdigheter i engelsk på minimum nivå 4, uten at AFIS-/HFIS-fullmektiger må testes i norsk fraseologi. For å sikre at norsk hverdagspråk kan benyttes, foreslår vi i en ny § 5 a at AFIS-/HFIS-fullmektiger på



samme måte som flygeledere og flygelederelever i tårntjenesten må ha bestått norsk CEFR-språkttest eller dokumentert norskkunnskaper fra videregående skole med minimum karakter 3 for å kunne utøve tjeneste på norsk. Et slikt krav medfører at alle AFIS-/HFIS-fullmektiger må vise minimumskunnskaper i norsk hverdagspråk. Begrunnelsen er den samme som for flygelederne i tårnkontrolltjenesten, se punkt 4.1 ovenfor. Vi ber om høringsinstansenes syn også på kravet for AFIS-/HFIS-fullmektiger.

Luftfartstilsynet gjør oppmerksom på at det pågår et forskriftsarbeid som vil revidere alle forskrifter knyttet til AFIS-/HFIS-fullmektiger. Disse bestemmelsene vil videreføres i den nye forskriften.

#### **4.3 BSL G 8-1 - Forskrift om lufttrafikkledelse**

I forskrift 1. juli 2011 nr. 732 om lufttrafikkledelse (BSL G 8-1) § 14 første ledd foreslår Luftfartstilsynet å ta ut de norske oversettelsene av engelsk fraseologi som framkommer i forskriftsteksten. Disse oversettelsene vil ikke lenger være nødvendige, ettersom norsk fraseologi ikke skal benyttes mellom luftfartøy og lufttrafikkjenesten. Hovedtyngden av norske oversettelser framkommer imidlertid ikke i forskriftsteksten, men i veiledningen til BSL G 8-1. For oversikt og forståelse foreslår vi at de norske oversettelsene av begrep, ord og uttrykk som framkommer i veiledningen, fortsatt skal bestå.

Luftfartstilsynet foreslår videre å beholde de norske oversettelsene i BSL G 8-1 § 16, som regulerer kommunikasjonen mellom lufttrafikkjenesteenheter og bakkepersonell. Disse oversettelsene skal fortsatt benyttes i kommunikasjonen mellom tårntjenesten og bakkepersonellet, se punkt 4.1 ovenfor.

#### **4.4 BSL G 5-1 - Forskrift om radiotelefoniprosedyrer**

Forskrift 1. juli 2011 nr. 733 om radiotelefoniprosedyrer (BSL G 5-1) inneholder i § 3 en bestemmelse om den fonetiske uttalen av de norske bokstavene Æ, Ø og Å. Luftfartstilsynet foreslår at bestemmelsen oppheves, ettersom lufttrafikkjenesten nå skal foregå etter engelsk fraseologi. Bestemmelsen tas ikke inn i veiledningen til BSL G 5-1, ettersom uttale av norske bokstaver ikke lenger er aktuelt. Veiledningen inneholder andre norske oversettelser som foreslås beholdt for oversikt og forståelse.

Det gjøres oppmerksom på at § 4 også inneholder norske oversettelser. Bestemmelsen er opphevet med virkning fra 12. oktober 2017.

#### **4.5 BSL C 5-2a - Forskrift om flytelefonistsertifikat**

Når lufttrafikk- og flygeinformasjonstjenesten bare vil inneholde engelsk fraseologi, vil et flytelefonistsertifikat med norsk språkpåtegning ikke gi mulighet til å fly i kontrollert luftrom eller i radiopåbudssoner. Luftfartstilsynet har derfor vurdert å ta bort muligheten til å ta flytelefonistsertifikat på norsk, jf. BSL C 5-2a § 5.

Det kan likevel tenkes at det finnes piloter som bare flyr i ikke-kontrollert luftrom og utenfor radiopåbudssoner, men som ønsker å ha flytelefonistsertifikat med norsk språkpåtegning. For at dette fortsatt skal være mulig, foreslår vi ingen endringer i BSL C 5-2a i denne omgang.

## 5 Økonomiske og administrative konsekvenser

Piloter som ikke har engelsk språkpåtegning i sertifikatet, må skaffe dette om de skal fly i kontrollert luftrom eller i radiopåbudsoner. Dette gjelder etter det Luftfartstilsynet kjenner til 271 sertifikatnehavere. Disse må gjennomføre språk- og skilltest for å vise tilstrekkelig kunnskap i engelsk. Noen vil sannsynligvis ha behov for opplæring i engelsk fraseologi, som kan tas ved godkjente flyskoler. For hver enkelt innebærer dette kostnader til eventuell undervisning, samt gebyr for skilltest og utstedelse av nytt sertifikat.

For flyselskapene betyr ikke dette noe, ettersom de allerede har sine sjekklister og manualverk på engelsk.

For tilbyderne av lufttrafikkjenester vil en utfasing av norsk fraseologi innebære at de slipper å etablere og vedlikeholde et tilbud om norsk språktest og enhets- og vedlikeholdstrening for norsk fraseologi. Dette vil medføre en betydelig kostnadsbesparelse sammenlignet med en situasjon hvor tjenesteyter ble pålagt å bygge opp og drive et test- og treningsregime for norsk fraseologi i tillegg til den engelske. Ettersom det i siste instans er brukerne som dekker kostnadene med lufttrafikkjenesten vil denne kostnadsbesparelsen også komme brukerne til gode.

For myndighetene innebærer en utfasing av norsk fraseologi at man ikke trenger å oppdatere og vedlikeholde norske oversettelser. Dette gir noen besparelser. Myndighetene slipper også kostnadene med godkjenning av tester og treningsregimer. Dette er tjenester i stor grad er gebyrbelagt, og kostnadene ville blitt betalt av aktørene. Kostnadsbesparelsen kommer dermed disse til gode.

## 6 Høringen

Høringsuttalelser må være Luftfartstilsynet i [hende innen 15. desember 2017](#).

Vi ber særlig om høringsinstansenes syn på hvordan krav til norsk hverdagspråk kan ivaretas, og hvordan dagens organisatoriske krav fungerer i praksis.

Merknader bes sendt per epost til [postmottak@caa.no](mailto:postmottak@caa.no) eller til Luftfartstilsynet, Postboks 243, 8001 BODØ. Vennligst merk eventuelle innspill med referansenummer 17/06264-7.

Spørsmål til høringen kan rettes til flysikringsinspektør Gitte Viksaas på e-post [gvi@caa.no](mailto:gvi@caa.no) eller telefon 982 61 852, flygerinspektør Helge Rossebø på e-post [hro@caa.no](mailto:hro@caa.no) eller telefon 982 61 844 eller til juridisk seniorrådgiver Torgeir Øines på e-post [tor@caa.no](mailto:tor@caa.no) eller telefon 906 38 699.

Med vennlig hilsen

Nina B. Vindvik  
juridisk direktør  
Direktoratsavdelingen

Torgeir Øines  
juridisk seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk godkjent og krever derfor ikke signatur.*