

## Notat

Saksbehandler  
Finn Owen Meling

---

# Høring - forslag til ny forordning om "fuel/energy planning and management"

## 1. Bakgrunn

Europakommisjonen har lagt frem et forslag til ny forordning om «fuel/energy planning and management». Forordningen vil i sin helhet bestå av endringer i forordning (EU) nr. 965/2012 om luftfartsoperasjoner.

Regelverksforslaget bygger på en innstilling laget av EASA (EUs flysikkerhetsbyrå)<sup>1</sup>. I denne innstillingen skriver EASA at målet med regelverket er:

- å forbedre effektiviteten innen planlegging og styring av drivstoff/energi for fly som flyr kommersielt (CAT), samtidig som det opprettholdes et høyt sikkerhetsnivå,
- å innlemme de nyeste ICAO-reglene om drivstoffplanlegging og -styring (endringer i Chicagokonvensjonens Vedlegg/Annex 6, del I, II og III), og
- å klargjøre og forenkle reglene for planlegging og styring av helikopterdrivstoff, inkludert påfylling med gående rotor, hensyntatt dagens praksis i bransjen.

## 2. Innholdet i den nye forordningen

De nye reglene for drivstoffplanlegging introduserer konseptet «fuel schemes» for kommersiell lufttransport (CAT) i EU. Dette muliggjør en fullstendig ytelsesbasert drivstoffplanlegging og -styring hos operatørene, der man bygger på tre faktorer som må ses i sammenheng: drivstoffkalkulering før flyging, valg av lufthavner og drivstoffstyring under flygingen.

Reglene inneholder et omfattende og oppdatert sett med sikkerhetskrav for å utvikle og overvåke operatørenes drivstoffordninger. De vil også tette hullene som er identifisert i gjeldende policy på området, og de er laget slik at de er åpne for innovasjon som kan gjøre det mulig for operatører å dra nytte av den nyeste teknologien på området. De nye drivstoffordningene bygger på at operatørenes styringssystemer anses å være tilstrekkelig robuste, slik at sikkerheten er ivaretatt. Drivstoffordningene forventes å kunne forbedre effektiviteten av driften for operatørene, og derigjennom skape kostnads- og miljøfordeler.

---

<sup>1</sup> Se lenke: <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions/opinion-022020>. Denne innstillingen baserer seg igjen på regelverksutredningene NPA 2016-06 (A), (B og (C).

Reglene for andre typer operasjoner enn kommersielle endres tilsvarende. Drivstoffkravene for ikke-kommersiell drift (NCC) og for spesialisert virksomhet (SPO) blir bedre tilpasset reglene for CAT-operasjoner, mens drivstoffkravene til ikke-kommersielle operatører av andre enn komplekse motordrevne fly (NCO) er basert på sikkerhetsmål og på å tillate en ytelsesbasert tilnærming.

Nærmere bestemt innebærer dette at:

- Kravene i forordning (EU) nr. 965/2012 vedlegg VI (Part-NCC, "non-commercial air operations with complex motor-powered aircraft") og VIII (Part-SPO, "specialised operations") blir bedre tilpasset kravene til de nye drivstoffordningene i vedlegg IV (Part-CAT, "commercial air transport operations").

- I forordningens vedlegg VII (Part-NCO, "non-commercial air operations with other-than complex motor-powered aircraft") følger endringene av drivstoffplanleggingsreglene en ytelsesbasert tilnærming.

- Krav til drivstoffstyring under flyging i Part-NCC og Part-NCO er nå harmonisert med Chicagokonvensjonen («ICAO») Annex 6, del II.

- I Part-SPO endres den preskriptive regelen for «final reserve fuel» (FRF) som følge av den ytelsesbaserte tilnærmingen som er benyttet for Part-NCO.

Man erstatter også ordet «fuel» med «fuel/energy», for å synliggjøre at det kan være snakk om andre typer drivstoff enn det konvensjonelle karbonbaserte.

Kommisjonens siste utkast til forslag til nytt regelverk er vedlagt dette høringsnotatet.

### 3. Vurdering av regelverket

Ved vurderingen av om endringen til forordning (EU) nr. 965/2012 skal tas inn i norsk rett, har Luffartstilsynet 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?*

Problemene som ønskes løst med det nye regelverket er at man har manglende, lite samkjørte eller ikke-optimale regler knyttet til hvor mye drivstoff et luftfartøy bør ha med seg, hensyntatt forbruket underveis i flygingen og avstanden til aktuelle lufthavner som kan benyttes til landing.

Det er behov for forskjellige tilnærminger til dette alt etter type flyoperasjon. De tre faktorene *drivstoffkalkulering før flyging, valg av lufthavner og drivstoffstyring under flygingen* må vurderes samlet for de enkelte type operasjoner, og inngå i det som kalles et «fuel/energy scheme», som operatørene må utarbeide og få godkjent av luftfartsmyndigheten.

*b. Hvilke tiltak er relevante?*

Siden Norge allerede har implementert forordning (EU) nr. 965/2012 med senere endringer, så bør eventuelle tilpasninger til forordningen gjøres gjennom nytt regelverk. Det eksisterende regelverket er bygd opp som en felleseuropeisk struktur, og derfor anses den eneste hensiktsmessige løsningen å være å følge de tilpasninger som gjøres til dette regelverket på et felleseuropeisk 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 komplett, mer samkjørt og ytelsesbasert regelverk for styring av drivstoffbruk under flyginger. Dette vil gi økonomiske og miljømessige fordeler ved at man får bedre grunnlag for å optimalisere mengde drivstoff som fylles før flyging og forbrukes under flyging. Aller viktigst er likevel at regelverket styrker sikkerheten, ved at man får et tryggere verktøy for å vurdere hensiktsmessig mengde drivstoff under flyging.

Det anses ikke å være noen vesentlig negative sider ved regelverksforslaget, annet enn at det øker mengden regelverk og at det kan skape noe administrativt merarbeid for flyoperatører, i tillegg til økt arbeid for tilsynsmyndighetene, som må godkjenne drivstoffordningen til operatørene.

*e. Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?*

Luftfartstilsynets foreløpige vurdering av regelverksforslaget er at det vil være til fordel for aktørene i bransjen, og at det er i samsvar med det som til nå har vært praksis når det gjelder fylling av drivstoff på helikoptersiden. Forslaget antas ikke å få noen vesentlige administrative eller økonomiske konsekvenser, verken for flyoperatørene eller myndighetene.

Forutsatt at regelverket blir vedtatt av kommisjonen om lag slik det er foreslått, anbefaler Luftfartstilsynet at den nye forordningen tas inn i EØS-avtalen, og deretter tas inn i norsk rett gjennom tilpasning av den nasjonale forskriften som gjennomfører dagens regelverk forordning (EU) nr. 965/2012. Dersom oppdatering av EØS-avtalen tar tid, vil Luftfartstilsynet vurdere nasjonal gjennomføring av forordningen i påvente av EØS-prosessen.

Påkrevde endringer i nasjonal forskrift gjøres rede for under punkt 4 nedenfor.

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

Forutsetningene for en vellykket gjennomføring er at aktørene gjøres kjent med regelverket i god tid før det trer i kraft, slik at de får tilstrekkelig tid og anledning til å innrette seg til å praktisere og få godkjent de nye drivstoffordningene.

Luffartsmyndighetene må på sin side etablere prosedyrer for godkjenning av operatørens «fuel/energy schemes».

#### **4. Forskriftsendring**

En gjennomføring av det nye regelverket vil medføre behov for en endring i forskrift 7. august 2013 nr. 956 om luftfartsoperasjoner (BSL D 1-1). Ny forordning gjennomføres ved at den legges til oppramsingen i § 1 av forordninger som gjør endringer i forordning (EU) nr. 965/2012 om luftfartsoperasjoner.

#### **5. Høring**

Luffartstilsynet understreker at det foreliggende regelverksforslaget ennå ikke er vedtatt av kommisjonen. Det er uklart når slik vedtakelse vil skje, men ut fra positive tilbakemeldinger i EASA-komiteén tyder på mye på at vedtakelse vil kunne skje i løpet av inneværende halvår.

Høringsfristen settes til 23. mai 2021.

Det vil likevel være fordelaktig om innspill til regelverksforslaget er Luffartstilsynet i hende snarest mulig, dersom man ønsker å innvirke på hvordan regelverket vil bli utformet på EU-nivå.

Innspill til høringen kan sendes til Luffartstilsynet på epost [postmottak@caa.no](mailto:postmottak@caa.no), og merkes saksnummer 21/00386.

Spørsmål av faglig karakter kan rettes til flyoperativ inspektør Ørnulf Lien (helikopter), [lie@caa.no](mailto:lie@caa.no), eller flyoperativ inspektør Ståle Rosland (fixed wing), [sta@caa.no](mailto:sta@caa.no).

Spørsmål knyttet til den rettslige prosessen kan rettes til saksbehandler Finn O. Meling, [fom@caa.no](mailto:fom@caa.no).

#### Vedlegg:

- Utkast til forordning med vedlegg (anneks)