

Veiledning til forskrift om validerings- og kontrollflyorganisasjoner (BSL G 9-1)

Til § 1 Virkeområde

Ingen veiledning

Til § 2 Definisjoner

Ingen veiledning

Til § 3 Gjennomføring i norsk rett

Ingen veiledning

Til § 4 Krav til godkjenning som validerings- og kontrollflyorganisasjoner

Luftfartstilsynets prosess for godkjenning av en validerings- og kontrollflyorganisasjon vil bestå av en dokumentgjennomgang av søknaden, revisjon av organisasjonen på operatørens hjemmebase i tillegg til at det må gjennomføres praktisk flyging på en av kortbaneplassene i Norge.

I Luftfartstilsynets prosess for godkjenning av en validerings- og kontrollflyorganisasjon vil en godkjenning fra annen lands myndighet bli tatt med i vurderingen sammen med den øvrige dokumentasjonen fra organisasjonen. Krav til en validerings- og kontrollflyorganisasjon som vil bli vektlagt i godkjenningen står i ICAO DOC 8071 Volume I og II kap 1.11 og 1.12.

For å forenkle prosessen for Luftfartstilsynet anbefales det at søker utarbeider en samsvarsmatrise med CAP 670 FLI 02 30 April 2013 (CAA-UK ATS Safety Requirements) som en del av søknaden.

Til § 4 bokstav a)

Kravet til driftstillatelse etter luftfartslovens § 8-8 er erstattet med krav til selverklæring for operatører som utfører spesialiserte luftfartsoperasjoner, jf forordning (EU) nr. 965/2012, ORO.DEC.100. Forordningen er gjennomført ved forskrift 7. august 2013 nr. 956 om luftfartsoperasjoner (BSL D 1-1). Nærmere informasjon kan finnes i AIC-N 16/15.

Til § 4 bokstav b)

Ingen veiledning

Til § 4 bokstav c)

Kontrollflyet må være egnet til å kunne operere på alle norske stamruteplasser og kortbanelufthavner både sommer og vinter. Dette innebærer følgende godkjenninger:

1. Short Landing Operations
2. Steep Approach Operations
3. Cat C Operations

1. Short Landing Operations

Kravene til denne typen operasjoner fremgår av CAT.POL.A.250 / 350. Approval of short landing operations. Godkjenningen gis av luftfartsmyndigheten i det land hvor flyselskapet som søker om godkjenningen er registrert iht forskriftens § 4 bokstav a). Godkjenningen er en spesiell operasjonell tillatelse (SPA) som krever at en del elementer må være på plass hos selskapet. Imidlertid må også den enkelte flyplass være godkjent av Luftfartstilsynet for «Short Landing Operations».

2. Steep Approach Operations

Kravene til denne typen operasjoner fremgår av CAT.POL.A.245 / 345. Approval of steep approach operations. Dette er en operasjonell tillatelse som også utstedes av operatørens

nasjonale myndighet. Luftfartstilsynet vil sjekke at selskapet innehar en slik tillatelse fra hjemlandet.

3. Cat C Operations

Kravene til denne typen operasjoner fremgår av ORO.FC.105(C). Designation as pilot-in-command. Flyplasser i kategori B og C utløser en del tilleggskrav til besetnings- og operatørkompetanse. Kravene til landing på den enkelte lufthavn er beskrevet i AIP AD pkt 2.23. Blant annet er det krav om simulatortrening alternativt familiariseringsturer med kvalifisert besetning til de aktuelle plassene, etterfulgt av krav om recurrent trening for å opprettholde sertifiseringen til å fly kommersielt der.

Henvisingene ovenfor er fra EU-forordning nr. 965/2012.

Til § 4 bokstav d)

For utøvelse av valideringsflyging har Luftfartstilsynet utarbeidet en egen veiledning som detaljerer de gjeldende kravene i Doc 8071 Volum II og Doc 9906 Volum V. (Ref Validation of Instrument Flight Procedures, Guidance Material BSL G 9-1)

Kravene til validerings- og kontrollflyging av SCAT-I er endret fra FAA Order 8200.41 fordi dette ikke lenger er et gyldig FAA-dokument. I tillegg er DOC 8071 Volum II oppdatert med retningslinjer for kontrollflyging av GBAS. Luftfartstilsynet likestiller SCAT-I med GBAS når det gjelder kontrollflyging.

Luftfartstilsynet legger til grunn at alle prosedyrer som skal kontrollflys, automatisk skal lastes inn i FMSen, og ikke legges inn manuelt.

Til § 4 bokstav e)

Kravet i forskriftens § 4 bokstav e) innebærer at spesielle besetningsmedlemmer som skal utføre validerings- og kontrollflyging skal ha dokumentert kompetanse før de kan utføre de aktuelle funksjonene. Krav til kompetanse og opplæring står i ICAO DOC 8071 Volume I kap. 1.11.2 og 1.12.7 i tillegg til Volume II 1.11.8.

For å møte de kravene som følger av forskriftens § 4 bokstav e) er Luftfartstilsynets praksis at validerings- og kontrollflyorganisasjoner:

- fører register over kompetansen til hver enkelt ansatt
- påser at periodisk faglig oppdatering (PFO) for spesielle besetningsmedlemmer blir gjennomført. Med PFO menes regelmessig vedlikehold og kontroll av teoretiske kunnskaper og praktiske ferdigheter (i Doc 8071 pkt 1.12 brukes begrepet «recurrent training»).
- dokumenterer at personell som utfører vedlikehold oppfyller de fastsatte kompetansekravene.

Til § 5 Krav til godkjenning av kontrollflyutstyr

Krav til utstyr står i ICAO DOC 8071 Volume I 1.11.5 – 1.11.15, 1.12.8. – 1.12.12.

I tillegg vektlegges UK CAP 670 FLI 02.

Til § 6 Krav til godkjenning av valideringspiloter

Kravet i forskriftens § 6 innebærer at valideringspiloter som skal utføre validerings- og kontrollflyging skal ha dokumentert kompetanse i samsvar med ICAO DOC 9906 Volume VI før de kan utføre de aktuelle funksjonene.

Til § 7 Krav til godkjenning av kontrollflyhåndbok

Kontrollflyhåndboken bør minst inneholde beskrivelse av

- a) organisasjon og ansvarsforhold,
- b) kvalitetssystem,
- c) utdanning og kvalifikasjonskrav til spesielle besetningsmedlemmer, herunder periodisk faglig oppdatering,
- d) prosedyrer for utførelse av validerings- og kontrollflyging,
- e) kontrollflyets tekniske og operative spesifikasjoner
- f) utstyr som benyttes til kontrollmåling, herunder utstyrets målenøyaktighet og polardiagram for kontrollflyets måleantenner
- g) maler for alle validerings- og kontrollflyrapporter

Til § 8 Validerings- og kontrollflyging

Ingen veiledning

Til § 9 Suspensjon og tilbakekall

§ 9 gir Luftfartstilsynet en hjemmel til å helt eller delvis begrense, suspendere eller tilbakekalle en godkjenning gitt i henhold til forskriften. En godkjenning utstedes med ulike vilkår som må være oppfylt i løpet av den perioden godkjenningen gjelder for. Dersom vilkårene for godkjenningen ikke er oppfylte, vil grunnlaget for godkjenningen kunne endres. Avhengig av hvilke vilkår som ikke lengre er oppfylte kan Luftfartstilsynet dermed begrense, suspendere eller tilbakekalle godkjenningen.

Ved å begrense en godkjenning kan Luftfartstilsynet redusere omfanget av godkjenningen, typisk begrense hvilke type kontrollflyginger som virksomheten kan utføre.

Dersom en godkjenning suspenderes, blir godkjenningen midlertidig inndratt for en kortere eller lengre periode. Ved tilbakekall trekker Luftfartstilsynet tilbake den godkjenning som er gitt. Dette kan gjøres helt eller delvis.

Det understrekes at validerings- og kontrollflyorganisasjonen selv har et ansvar for å melde til Luftfartstilsynet dersom ett eller flere av vilkårene ikke lengre er oppfylte i perioden godkjenningen gjelder for. Dette vil også bli spesifisert i selve godkjenningsdokumentene.

Til § 10 Overtredelsesgebyr

I 2012 ble det tatt inn et nytt kapittel XIII a. i luftfartsloven om håndheving, tvangsmulkt, overtredelsesgebyr, innkreving mv. Etter luftfartsloven § 13a-5 nr. 6 kan luftfartsmyndigheten gi pålegg om et overtredelsesgebyr til staten for brudd på nærmere angitte bestemmelser, dersom det er bestemt i vedkommende forskrift at overtredelsen skal kunne sanksjoneres etter bestemmelsen. Mens hjemmelen for tvangsmulkt følger direkte av luftfartslovens § 13a-4, må hjemmel for å ilegge overtredelsesgebyr for brudd på en bestemmelse tas inn i den enkelte forskrift.

I § 10 i forskriftsutkastet tas det inn en hjemmel for Luftfartstilsynet til å ilegge overtredelsesgebyr etter luftfartsloven § 13a-5 for brudd på reglene i forskriftens §§ 4, 5 og 7.

Begrunnelsen for dette er at Luftfartstilsynet ser behov for å ha en hjemmel for å ilegge overtredelsesgebyr i tilfeller hvor virksomheter utfører validerings- og kontrollflyging i strid med bestemmelsene, og hvor andre virkemidler for å sikre oppfyllelse av kravene ikke er effektive eller tilstrekkelige.

Til § 11 Dispensasjon

I § 11 er det tatt inn en bestemmelse om at Luftfartstilsynet kan dispensere fra bestemmelsene i § 6 om krav til godkjenning av valideringspiloter. Bakgrunnen for at denne dispensasjonsadgangen er tatt inn er at det i dag er mange piloter som har lang erfaring som valideringspilot uten å inneha tilstrekkelig formalkompetanse.

Forutsetningen er likevel som det fremgår av § 11, at dispensasjon bare kan gis når det er nødvendig for å få gjennomført valideringsflyging og det ikke medfører at flysikkerheten reduseres under akseptabelt sikkerhetsnivå. Dette kan for eksempel være i situasjoner hvor virksomheten for en begrenset periode ikke har tilgjengelig personell med tilstrekkelig formalkompetanse på grunn av sykdom eller andre uforutsette hendelser. Luftfartstilsynet legger til grunn at dispensasjonsadgangen vil bli snevert praktisert, og forventer at virksomhetens validerings- og kontrollflyorganisasjon sikrer at kompetansekravene til valideringspiloter er oppfylte.