



Høringsmottakere

Norge

**Saksbehandler:** Asgeir Fløgum Vågan  
**Telefon:** +47 75585000  
**Vår dato:** 21.12.2017  
**Vår referanse:** 17/17315-3

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

## Høring - endring av forskrift om kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjeneste

### 1. Bakgrunn

Luftfartstilsynet har nå ute på høring endringer i forskrift 27. juni 2011 nr. 654 om kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjeneste (BSL G 6-1).

Endringene knytter seg til utvidelse av intervaller og intervalltoleranse for gjennomføring av kontrollflyging av anlegg for kommunikasjon, navigasjon og overvåking i lufttrafikkjenesten. Luftfartstilsynet har mottatt søknader om dispensasjon fra gjeldende krav til kontrollflyintervaller. I den forbindelse har Luftfartstilsynet foretatt en vurdering av gjeldende krav til intervaller og intervalltoleranse for kontrollflyging av anlegg.

Kontrollflyging er omhandlet i ICAO DOC 8071 Volum I. Siste versjon av ICAO DOC 8071 Volum I er gjort til norsk rett i forskrift 27. oktober 2015 nr. 1227 (BSL G 9-1) § 3. Dette er et internasjonalt dokument som omhandler gjennomføring av kontrollflyging, kontrollflyintervaller og intervalltoleranse, og Luftfartstilsynet har lagt dokumentet til grunn under utarbeidelsen av vedlegg om kontrollflyintervaller i BSL G 6-1.

"ICAO DOC 8071 sier blant annet følgende når det gjelder fastsettelse av intervaller:

#### 1.5 CATEGORIES AND PRIORITIES OF TESTS AND INSPECTIONS

1.5.1 It is difficult to define requirements for intervals between various types of testing/inspections due to many associated factors specific to different States. Factors such as stability of equipment, extent of monitoring, weather, quality of maintenance crews, standby equipment, etc., are all related."

Dokumentet åpner for at nasjonale myndigheter kan vurdere fastsetting og endring av intervaller ut fra ulike kriterier. Luftfartstilsynet ønsker at gjennomføring av kontrollflyging til enhver tid bør være tilpasset dagens utstyr, kontrollrutiner og mulighetene til å måle og verifisere flere sikkerhetskritiske parametere på bakken. Erfarings- og driftsdata gjennom de siste årene har vist at dagens utstyr er meget stabilt, og at sannsynligheten for at det oppstår kritiske signalfeil som ikke oppdages på bakken er meget lav. Bakkekontrollen har med nyeste generasjon instrumenter mulighet til å overta kontrollen av flere parametere som tradisjonelt har blitt utført med kontrollflyging.

Vår dato  
21.12.2017

Vår referanse  
17/17315-3

For å utføre vedlikehold på ILS anlegg er det omfattende kompetansekrav til FNT-personell. Det stilles også krav til periodisk faglig oppdatering (PFO). Luftfartstilsynet gjennomfører regelmessige revisjoner der det blant annet fokuseres på tjenesteyters kompetanse på disse områdene.

De ovenfornevnte momenter er tiltak og faktorer som medfører at dagens kontrollflyintervaller bør kunne utvides samtidig som sikkerheten ivaretas. På bakgrunn av dette ønsker Luftfartstilsynet å endre forskrift om kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjeneste ved å utvide gjeldende intervaller og intervalltoleranse for kontrollflyging.

## 2. Nærmere om forskriftsendringene

I § 2 i utkastet til forskrift som sendes på høring foreslås det at definisjonene i gjeldende bokstav b) til f) fjernes fra forskriften. Bakgrunnen for det er at dette er definisjoner av begrep som ikke lenger benyttes i forskriften.

Videre foreslås hele § 4 om SCAT-I (Specification for Special Category I Instrument Approaches) fjernet. Bakgrunnen for at denne bestemmelsen ønskes fjernet fra forskriften er at kravene tidligere er flyttet over til forskrift 27. oktober 2015 nr. 1227 om validerings- og kontrollflyorganisasjoner (BSL G 9-1).

Hoveddelen av de foreslåtte forskriftsendringene er i § 7 og Vedlegg 1. Luftfartstilsynet ønsker å endre bestemmelsen ved å ta inn en tekst om at tidsintervallene for kontrollflyging av anlegg for kommunikasjon, navigasjon og overvåking i lufttrafikkjenesten, er minimumskrav. I dette ligger at der anleggenes ytelse medfører at de spesifiserte minimumskravene til tidsintervaller for kontrollflyging ikke vil være tilstrekkelige, er yter av kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjeneste ansvarlig for at det blir gjennomført hyppigere kontrollflyginger enn hva minimumskravene tilsier. Tjenesteyter er selv ansvarlig for å foreta vurderingen av om det er behov for å foreta hyppigere kontrollflyginger enn det som følger av Vedlegg 1, «Minimumskrav til tidsintervaller for kontrollflyginger».

De konkrete endringene av intervaller og intervalltoleranser fremgår av utdraget av Vedlegg 1 under, hvor de intervallene som blir endret er markert med overstrykning, mens ny intervall, og intervalltoleranse er skrevet inn som ny tekst.

Utstyr/prosedyrer	Type kontroll	Intervall	Intervalltoleranse
LLZ + DME/MRK	K, P, S	<del>180</del> 365 dager	<del>21 dager</del> -7 til +21 dager
VOR	K, P, S	<del>365</del> 545 dager	<del>21 dager</del> -7 til +21 dager
ILS CAT I	K, P, S	<del>180</del> 365 dager	<del>21 dager</del> -7 til +21 dager
ILS CAT II/III	K, P, S	<del>90</del> 180 dager	<del>21 dager</del> -7 til +21 dager
VDF	K, P, S	<del>365</del> 900 dager	<del>21 dager</del> -7 til +21 dager
.			
.			

Vår dato  
21.12.2017Vår referanse  
17/17315-3

.			
SCAT-I	K, P, S	365 dager	21 dager -7 til + 21 dager

### 3. Økonomiske og administrative konsekvenser

#### Konsekvenser for yter av kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjeneste

Forskriftsendringene knytter seg til utvidelse av minimumskravene til tidsintervaller og intervalltoleranse for gjennomføring av kontrollflyging av anlegg for kommunikasjon, navigasjon og overvåking i lufttrafikk-tjenesten. En utvidelse av intervaller og intervalltoleranse vil medføre et mindre byrdefullt krav overfor yter av kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjeneste. Dette også som en konsekvens av at nyeste generasjon instrumenter har gitt en mulighet til å overta kontrollen av flere parametere som tradisjonelt hittil har blitt utført med kontrollflyging. Yter av kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjeneste plikter fortsatt å vurdere om minimumskravene til kontrollflyging er tilstrekkelige eller ikke, men forskriftsendringene vil i teorien kunne medføre økonomiske besparelser for tjenesteyter, uten at det er enkelt å kvantifisere dette.

Det antas at forskriftsendringen vil kunne medføre mindre administrative konsekvenser, ved at tjenesteyter må oppdatere sine prosedyrer / manualer som en følge av at minimumskravene til tidsintervaller og intervalltoleranse for kontrollflyging er forlenget.

#### Konsekvenser for kontrollflyorganisasjoner

En konsekvens av at minimumskravene til intervaller for kontrollflyging blir utvidet er at kontrollflyginger kan bli utført med en mindre hyppighet enn tidligere. Dette kan medføre at kontrollflyorganisasjoner kan få færre oppdrag med å kontrollfly anlegg, noe som igjen vil kunne ha negative økonomiske konsekvenser for disse organisasjonene. Da fremtidig hyppighet av gjennomføring av kontrollflyginger er avhengig av en rekke faktorer, er det vanskelig å kvantifisere eventuelt hvor mange færre kontrollflyginger det blir, og dermed de negative økonomiske konsekvensene dette medfører for kontrollflyorganisasjonene. For Luftfartstilsynet er det likevel avgjørende at kravene til gjennomføring av kontrollflyging av anlegg i forskrift om kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjeneste oppfyller kravene til sikkerhet, samtidig som at kravene til kontrollflyging ikke fremstår som unødvendig byrdefulle sammenholdt med dette.

### 4. Høringen

Høringsbrev og utkast til forskrift med Vedlegg 1 publiseres på Luftfartstilsynets nettside, under <http://www.luftfartstilsynet.no/aktuelt/hoeringer/> og «Nytt regelverk».

Kontaktpersoner for høringen er sjefingeniør flysikring Gunn Marit Hernes, epost: [gmh@caa.no](mailto:gmh@caa.no), telefon: 98261779, og juridisk seniorrådgiver Asgeir Fløgum Vågan, epost: [afv@caa.no](mailto:afv@caa.no), telefon: 93861691.

Eventuelle høringskommentarer kan sendes til [postmottak@caa.no](mailto:postmottak@caa.no) og merkes med ref. 17/17315. Høringsfrist er 1. mars 2018.

Med vennlig hilsen

Nina Beate Vindvik  
Juridisk direktør  
Direktoratsavdelingen

Asgeir Fløgum Vågan  
Juridisk seniorrådgiver

Vår dato  
21.12.2017

Vår referanse  
17/17315-3

---