

Publisert på Luftfartstilsynet.no

Saksbehandler: Eirik Ivarrud
Telefon direkte: +47 41106255
Vår dato: 15.12.2017
Vår referanse: 17/19763-2

Høringsbrev - Forskrift om endring av forskrift 28. november 2015 nr. 1365 om sertifisering av besetningsmedlemmer

I. Innledning

a) Bakgrunn:

EU-Kommisjonen har utarbeidet utkast til nye regler om treningskravene for piloter og om automatisk validering av flysertifikatet. De to endringene er små, og har begrenset betydning for norsk luftfart. Reglene vil bli tatt inn i forordning (EU) nr. 1178/2011 og krever en endring av forskrift om sertifisering av besetningsmedlemmer 28. november 2015.

b) Om endringsforordningen:

Formålet med basisforordningen 216/2008 og de underliggende forordningene er å etablere et felles høyt flysikkerhetsnivå i EU/EØS-området, og dernest gjennom slike felles regler bidra til at aktørene i dette markedet får like konkurransebetingelser. Dette formålet gjelder også for reglene som er fastsatt i denne endringsforordningen. Forordningen inneholder derfor bare regler av flysikkerhetsmessig betydning.

Forordningen inneholder felleseuropeiske regler for sertifisering av besetningsmedlemmer som supplerer og endrer bestemmelser i forordning 1178/2011, annex I.

I likhet med de øvrige reglene i forordning 1178/2011, følger de nye reglene en funksjonsbasert oppbygging. Forordningen inneholder derfor bare det som omtales som «implementing rules» (IR). Dette er rettsreglene (hard law) som beskriver kravene luftfartsmyndigheter, luftfartsskoler og besetningsmedlemmer skal overholde. Bestemmelsene i IR er ofte generelle og angir bare det som skal oppnås gjennom reguleringen. Beskrivelsen av hvordan kravene kan oppfylles fastsettes i «certification specifications» (CS) og "acceptable means of compliance" (AMC). Hensikten med denne reguleringsformen er å gi de som anvender reglene en viss fleksibilitet i forhold til fremgangsmåten for å oppfylle reglene. Denne fleksibiliteten oppnås gjennom muligheten for godkjenning til å anvende andre CS og AMC enn de som fastsettes og utgis av EASA (European Aviation Safety Agency).

c) Utformings- og vedtakelsesprosessen i EU:

Endringsforordningen er utarbeidet av EASA og publiseres uten forutgående offentlig høring.

Utkastet var på en såkalt fokusert konsultasjon hos de ulike lands luftfartsmyndigheter og hos øvrige rådgivende organ («advisory bodies»). Endringene er drøftet i EASA-komiteens møter i februar, juni og oktober 2017. Luftfartstilsynet og Samferdselsdepartementet representerer Norge i EASA-komiteen. Diskusjonene i disse møtene har vist at forslaget støttes av medlemsstatene.

Opinion 03/2017 (automatisk validering) ble publisert 11. mai 2017. Opinion 16/2016 (kompetansebasert MPL) ble publisert 7. september 2016. At de to endringene skulle tas med i samme endringsforordning ble ikke kjent før i oktober 2017.

I siste vedlagte utkast til endringsforordning er overgangsregelen for automatisk validering falt ut av forordningsteksten. Det vil korrigeres i det endelige utkastet.

Forordningsutkastet vil bli sendt EASA Komiteens medlemmer for skriftlig avstemning så snart det er ferdigstilt. Forordningen er utarbeidet av EASA og har vært gjenstand for en offentlig høringsrunde som en del av NPA (Notice of Proposed Amendment) 2013-25, samt en høringsrunde for CRD (Comment Response Document) 2013-25.

d) Høring og gjennomføring i norsk rett:

Forordningen omfattes av EØS-avtalens virkeområde, og Norge vil derfor være forpliktet til å gjennomføre forordningen i norsk rett. Slik gjennomføring skjer ved fastsettelse av norsk forskrift med bestemmelse om at forordningen skal gjelde i Norge. Som ledd i gjennomføringen sendes herved utkastet til forordning og utkast til gjennomføringsforskrift på høring.

II. Nærmere om innholdet i endringsforordningen

a) Forslagets innhold og formål:

Endring av treningskravene for piloter

Endringsforordningen foreslår å endre reglene som omhandler landing og take off ved utdanning til MPL-sertifikat (multi-crew pilot license). Et MPL sertifikat gir innehaveren rett til å fly som styrmann (annenpilot) i et flerpilotcrew på fly. I motsetning til utdanningen til CPL (commercial pilot license) foregår det meste av utdanningen i det flyselskapet der piloten er ansatt. Bakgrunnen for forslaget er at gjeldene regelverk om MPL ikke korresponderer med de internasjonale standardene som følger av ICAO annek 1. Endringen gjør at de felleseuropeiske reglene om MPL harmoneres med de internasjonale standardene for MPL som følger av ICAO annek 1.

Endringsforordningen foreslår en mer kompetansebasert tilnærming til MPL. Det klareste utslaget av dette er at minimum antall take off og landinger foreslås redusert i MPL-utdanningen. Dette kompenseres med krav til en konkret kompetansebasert vurdering av hvorvidt det er behov for mer trening, herunder flere take off og landinger. Endringen gir sikkerhetsmessige gevinster og miljøgevinster (reduksjon i antall obligatoriske touch-and-go flyginger).

Automatisk validering av flysertifikatet

Endringsforordningen foreslår å innføre et krav om at piloter skal ha tilgang til et konkret vedlegg til flysertifikatet når de flyr ervervsmessig utenfor EASA-området. Tillegget til sertifikatet vil publiseres på EASA sine hjemmesider og skal medbringes (på papir eller elektronisk) når det flys utenfor EASA-området.

Det skal også skrives inn en ny «remark» i flysertifikatet for piloter som utfører slike luftfartsoperasjoner. Under «remarks» skal det stå følgende: «This licence is automatically validated as per the ICAO attachment to this licence.»

Bakgrunnen for forslaget er at det har vært tilfeller hvor flygebesetningen har blitt stoppet utenfor EU fordi de har hatt et sertifikat utstedt fra ett EASA-medlemsland, samtidig som de har operert et fly registrert i et annet EASA-medlemsland. I henhold til ICAO Annek 1 skulle sertifikatet da ha vært validert til å gjelde for landet der flyet er registrert. Det er ikke krav om dette i dagens EØS-regelverk. Endringen vil korrespondere med tilsvarende

endring av ICAOs standard for sertifikater. ICAO standarden krever at sertifikater utstedt etter 9. november 2017 skal overholde kravene. For allerede utstedte sertifikater vil fristen for å ha dette vedlegget være desember 2022.

b) Ikrafttredelse og overgangsregler

Endringsforordningen foreslås å tre i kraft i EU tjue dager etter at den publiseres i Official Journal of the European Union jf. forordningsutkastets artikkel 2. Endringsforordningen foreslås å gjelde fra samme dato.

III. Vurdering av konsekvenser ved gjennomføring av endringsforordningen

a) Hjemmel i EF-traktaten

Forordningen er gitt med hjemmel i EASA basisforordning (EF) nr. 216/2008, som igjen har hjemmel i TFEU artikkel 100.

b) Gjeldene regler på området

Regler om treningskravene for piloter følger av forordning (EU) nr. 1178/2011, implementert i Norsk rett gjennom forskrift om sertifisering av besetningsmedlemmer 28. november 2015. Det eksisterer ikke gjeldene regler om automatisk validering av flysertifikatet.

c) Rettslige konsekvenser

Som følge av endringsforslaget vil forordning (EU) nr. 1178/2011 endres. Forordning (EU) nr. 1178/2011 er implementert i Norge gjennom forskrift om sertifisering av besetningsmedlemmer 28. november 2015. Gjennomføring av endringsforordningen vil skje gjennom endring av forskrift om sertifisering av besetningsmedlemmer 28. november 2015. Rettsakten tilhører gruppe 2.

c) Økonomiske og administrative konsekvenser

De økonomiske og administrative konsekvensene av endringene er marginale. Endringene vil ikke kreve økte ressurser for noen part.

d) Vurdering

Endring av treningskravene for piloter

Endringen er ikke kontroversiell og det har ikke vært noen innsigelser til endringen fra medlemslandene eller «advisory bodies». Det er ingen skoler i Norge som utdanner til MPL, men både Norwegian og SAS vil bli berørt som operatører. Dette da de står for den praktiske delen med landingsrunder (i samarbeid med en svensk skole). Luffartstilsynet er positive til endringsforslaget og vurderer at en mer kompetansebasert tilnærming øker kvaliteten på utdanningen til MPL. Forslaget vil således gi en sikkerhetsmessig gevinst. Det vil også gi en miljøgevinst ved at forslaget antas å føre til mindre treningsflyging.

Automatisk validering av flysertifikatet

En «grounding» av et luftfartøy som skyldes utformingen av flygebesetningssertifikatet er nødvendig og har potensielt store økonomiske konsekvenser for den som rammes. Forslaget har dermed positive økonomiske konsekvenser for de som omfattes av regelverket. Administrativt vil gamle sertifikat uten ny påskrift skiftes ut når sertifikatnehaveren fornyer eller forlenger sine rettigheter.

Begge endringene fremstår som uproblematisk og de støttes av Luffartstilsynet.

IV. Oversettelse

Forordningen vil bli oversatt til norsk av Utenriksdepartementets seksjon for oversettelsestjenester. Da norsk oversettelse ikke foreligger ennå, er engelsk språkversjon publisert sammen med høringen.

V. Høring

Forordningen og utkast til gjennomføringsforskrift finnes tilgjengelig på Luftfartstilsynets internettside under fanen «Aktuelt»-«Høringer».

Eventuelle merknader må være Luftfartstilsynet i hende senest 2. februar 2018.

Vi gjør oppmerksom på at ikke alle forslag til endringer er kommentert i høringsbrevet, og vi ber derfor de enkelte høringsinstanser gjennomgå regelverket nøye.

Høringssvar bes sendt per e-post til postmottak@caa.no. Alternativt kan høringssvar sendes per post til Luftfartstilsynet, Postboks 243, 8001 Bodø. Vennligst merk høringssvaret med saksnummer: 17/19763.