

Notat

Saksbehandler

Tom Egil Herredsvela, tlf. +47 98261848

Høringsnotat - Høringsnotat – Utkast til felleseuropeiske regler om evidence based training (EBT) for flygere

I. Høring

Det felleseuropeiske flysikkerhetsbyrådet EASA har utarbeidet forslag til regler for «evidence based training» (EBT) for flygere. Dette forslaget sendes herved på høring i Norge.

Eventuelle svar på høringen må være mottatt innen 31. januar 2020.

Hørings svar bes sendt per e-post til postmottak@caa.no. Alternativt kan høringssvar sendes per post til Luftfartstilsynet, Postboks 243, 8001 Bodø. Det bes om at svaret merkes med saksnummer: 19/18581.

II. Om forslaget til regler

Reglene skal innføre en nytt konsept for utviklende trening av flygere som utfører tjeneste hos luftfartsselskaper (også kalt operatører). Dette nye treningskonseptet kalles «evidence based training», forkortet til EBT.

De obligatoriske treningselementene i dagens konsept for trening er basert på et gammelt treningsregime som i løpet av mange ti-år har blitt oppdatert med nye treningselementer etter hvert som teknologien har utviklet seg (både for fly og tilhørende infrastruktur). Dette har resultert i et ganske omfattende treningspensum som til dels inneholder elementer som er utdaterte, og til dels inneholder overlappende elementer.

ETB-treningskonseptet er en innovativ metodikk for utviklende trening av flygere. I stedet for å basere treningen på programmer og elementer som er predefinerte i regelverket, skal EBT bidra til mer tilpasset trening. Treningen blir derfor mer oppdatert sett opp mot dagens teknologi og operative miljø, samtidig som den kan tilpasses og spisses mot den individuelle pilots treningsbehov. Et EBT-treningsprogram utvikles av luftfartsoperatøren. Input til EBT programmet hentes fra flere kilder til sikkerhetsdata slik som flight data monitoring, aktuelle hendelsesrapporter, tilbakemelding på treningsprogrammene fra elever og instruktører, spørreundersøkelser, selskapsinterne rapporter med mer. Dette skal synliggjøre de viktigste treningsbehovene for den enkelte operatørs flygere. Resultatet skal medføre at EBT-treningsprogrammet dekker de viktigste treningsmålene for operatøren etter analyse av de aktuelle sikkerhetsdataene. Treningen blir dermed mer effektiv og individuelt tilpasset det indentifiserte treningsbehovet, fremfor det mer skjematisk treningsopplegget som følger av dagens regler.

Reglene vil ikke pålegge operatørene å innføre EBT-trening. Isteden vil reglene gjøre EBT-trening tilgjengelig som et alternativt treningsregime. Det vil altså være valgfritt om operatørene vil gå over til EBT-trening, eller om de vil fortsette etter dagens regler for trening av flygere.

Reglene skal tas inn i eksisterende forordning (EU) nr. 965/2012 om luftfartsoperasjoner og i forordning (EU) nr. 1178/2011 om fastsettelse av tekniske krav og administrative framgangsmåter for flybesetning i sivil luftfart.

III. Bakgrunnen for forslaget

Utkastet til nye regler er basert på ICAO Doc 9995 "Manual of evidence based training". Dette skal sikre global harmonisering av reglene.

I det vedlagte forslaget fra EASA, pkt. 2, redegjøres det nærmere for bakgrunnen for forslaget, hvilke tiltak som er ansett relevante og hvilke tiltak som er anbefalt.

IV. Hva er konsekvensene av forslaget og hvem blir berørt?

De foreslåtte reglene vil gjelde for luftfartsoperatører som velger å benytte EBT-trening, for disse selskapenes flygere. Reglene vil også medføre konsekvenser for flyger- instruktører og -eksaminatorer, samt for Luftfartstilsynet.

EASA har foretatt en konsekvensanalyse som viser at de økonomiske og administrative konsekvensene av forslaget vil være positive for operatørene og flygerne ettersom man vil få et mer kostnadseffektivt treningssystem. Flyger-eksaminatorer vil kunne oppleve en redusert oppdragsmengde ettersom EBT ikke medfører samme behov for at flygere gjennomfører periodiske eksaminasjoner OPC/LPC. Instruktørene vil imidlertid ikke påvirkes negativt økonomisk av reglene. For Luftfartstilsynet vil reglene medføre økt ressursbruk til godkjenning av operatørers EBT-implementering. Denne ressursbruken vil imidlertid være forbigående. EASAs konsekvensanalyse finnes i forslagens pkt. 2.5.
