

Referanse
18/12000-9

Saksbehandler

Sandra Eilertsen, tf.

Kopi til
Nina B. Vindvik/Direktorat

Høringsnotat – utkast til endring i forskrift om gjennomføring av forordning (EU) 2011/1178 – forskrift om sertifisering av besetningsmedlemmer

1. Høring

Luftfartstilsynet har utarbeidet utkast til endring av forskrift om sertifisering av besetningsmedlemmer. Saken sendes herved på høring. Eventuelle svar på høringen må være Luftfartstilsynet i hende 04/10/2019. Høringssvar 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: 18/12000.

2. Bakgrunn

Forordningsforslaget endrer forordning (EU) nr. 1178/2011 og handler om: opprydding og redigering av uklare samt utdatert regler, bedre tilpasning av reglene til utdanningsbehovet, samt styrke tilsynet med instruktører som driver virksomhet fra tredjeland.

3. Dagens regulering på området

Forordning (EU) 1178/2011 er EØS-gjennomført i Norge i forskrift 28. november 2015 nr. 1365 om sertifisering av besetningsmedlemmer (BSL C 1-1).

4. Luftfartstilsynets vurdering

Dette høringsnotatet er utarbeidet i tråd med de føringer som ligger i regjeringens utredningsinstruks. Et minimumskrav er da å besvare følgende 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?

4.1 Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?

Problemstillingen i denne saken er todelt:

- a. Opprydding og redigering av uklare samt utdatert regler

Bakgrunnen for endringene er at forordning (EU) nr. 1178/2011 i stor grad er en kopi av JAR-FCL regelverket. JAR-FCL har ikke den samme oppbygging som EASAs EU-regelverk med IR¹, AMC² og GM³. Dette gjorde at mange bestemmelser som burde vært AMC/GM endte opp som IR. Videre inneholdte forordningen utdatert frister og uklare regler. Saken utviklet seg likevel slik at det endelige resultatet har fokus på de tekniske endringene istedenfor en fullstendig revisjon av Part-FCL som opprinnelig planlagt.

- b. Bedre tilpasning av reglene til utdanningsbehovet, samt styrke tilsynet med instruktører som driver virksomhet fra tredjeland

Bakgrunnen for endringene er at det er mangel på piloter og instruktører, og mangelen vil fortsette å øke dersom det ikke iverksettes tiltak nå. Endringene vil gjøre det lettere å bli instruktør gjennom å fritta piloter fra kravet om å gjennomføre en fullstendig CPL-teoretisk utdanning.

4.2 Hvilke tiltak er relevante?

Forordning (EU) nr. 1178/2011 er allerede tatt inn i EØS-avtalen og gjennomført i Norge gjennom forskrift 28. november 2015 nr. 1365 om sertifisering av besetningsmedlemmer. Endringen i forordningen må derfor gjennomføres gjennom å endre denne forskriften.

4.3 Hvilket tiltak anbefales og hvorfor?

Det vises her som et utgangspunkt til det som fremkommer i punkt 4.2 ovenfor. Forskrift 28. november 2015 nr. 1365 om sertifisering av besetningsmedlemmer (BSL C 1-1) revideres slik at det harmoniseres med de felleseuropeiske reglene, som igjen er i samsvar med ICAO kravene. Det er generelt ønskelig at Norges regelverk er oppdatert og i samsvar med internasjonale standardene.

4.4 Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltaket?

Saken reiser ingen prinsipielle spørsmål slik dette er definert i utredningsinstruksen.

4.5 Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de, og hvem blir berørt?

- a. Opprydding og redigering av uklare samt utdatert regler

Forordning (EU) 1178/2011 i stor grad er en kopi av JAR-FCL regelverket. JAR-FCL hadde ikke den samme oppbygging som EASAs EU-regelverk med IR, AMC og GM. Dette gjorde at mange bestemmelser som burde vært AMC/GM endte opp som IR. Konsekvensen av dette er at forordningen er uhensiktsmessig tungvint å oppdatere. Forslaget tar også sikte på å skape et mer hensiktsmessig og brukervennlig regelverk, bl.a. rettes det opp i inkonsekvente formuleringer, skrivefeil og dårlige formuleringer.

¹ Implementing Rules

² Acceptable Means of Compliance

³ Guidance Material

- b. Bedre tilpasning av reglene til utdanningsbehovet, samt styrke tilsynet med instruktører som driver virksomhet fra tredjeland

Det er mangel på piloter og instruktører, og mangelen vil fortsette å øke dersom det ikke iverksettes tiltak nå. Endringene vil gjøre det lettere å bli instruktør gjennom å tilrettelegge for at piloter med PPL (private pilot licence) skal kunne bli instruktør etter de har bestått CPL-teoretisk kunnskap eksamen. For CPL instruktører skal krav om 500 timer flygerinstruktør-erfaring reduseres til 200 timer.

Endringene vil blant annet innføre regler som muliggjør:

- bruk av Anneks II (Anneks I etter ny basisforordning) luftfartøyer til skoleflyging i treningsorganisasjoner,
- bruk av flygeinstruktører som tilbyr trening fra tredjeland

Alle disse tiltakene for å hindre at mangel på piloter og instruktør øker.

4.6 Hva er forutsetningene for vellykket gjennomføring?

For gjennomføringen vil det være positivt om endringen kan tre i kraft samtidig som den nye forordningen trer i kraft i EU-landene. Det vurderes derfor nasjonal gjennomføring av den nye forordningen i påvente av EØS-prosessen.