



Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Saksbehandler: Jørn Eirik Seljeås
Telefon direkte: +47 98261658
Vår dato: 31.03.2020
Vår referanse: 20/06185-14

Deres dato
Deres referanse:

Flyplassoperatørene – kononaviruset – presisieringer i forbindelse med bruk av fleksibilitet

Luftfartstilsynet viser til brev av 13.03.2020 med vår referanse 20/06185-3. Kommentarene i brevet var gitt gyldighet frem til 31. mai 2020, og både utfordringer og løsninger ville vurderes fortløpende.

Luftfartstilsynet har foretatt vurderinger av status på følgende 3 områder:

- 1) Brann og redningstjeneste – «Temporary Downgrade»
- 2) Parkering av fly
- 3) Vedlikehold av kvalifikasjonskrav for personell og «Proficiency Checks»

Regelverk

Forordning (EU) 139/2014 gjelder i medhold av forskrift 25. august 2015 nr. 1000 om sertifisering av flyplasser mv. (publisert som BSL E 3-1) § 1 som norsk rett. Gjennom forordningen stilles det i vedleggene III (ADR.OR) og IV (ADR.OPS) krav til hhv. driftsorganisasjon og driftstjenester.

1) Brann og redningstjeneste – Temporary Downgrade

Bakgrunn

Luftfartstilsynet har funnet grunn til å komme med en presisering når det gjelder (EU) 139/2014 angående reduksjon av brann- og redningskategori. Luftfartstilsynet registrerer en hyppigere bruk av «temporary downgrade», knyttet til utfordringene rundt utbruddet av koronaviruset.

Luftfartstilsynets vurdering

Luftfartstilsynet har full forståelse for at flyplassoperatørene er i en utfordrende situasjon når det gjelder bemanningen på sine lufthavner. Grunnet den økte bruken av «Temporary Downgrade», fremtreder det andre utfordringer.

I de rapportene Luftfartstilsynet har mottatt den siste tiden, fremgår det at kommunikasjonen mellom lufttrafikkjentesten og bakketjentesten ikke er tilstrekkelig godt nok implementert. Eksempelvis ser vi luftfartøy tar av uten brann- og redningskategorien er opprettet, samt at luftfartøy som krever brann- og redningskategori 7 tar av på brann- og redningskategori 4.

Luftfartstilsynets presisering

En forutsetning for bruk av fleksibilitetsmekanismene i regelverket er at flyplassoperatøren forsikrer seg om at rutinene for kommunikasjon mellom lufttrafikkjentesten og bakketjentesten er godt implementert i driften. Alle berørte parter må være klar over hva som er aktuell kategori til enhver tid.

2) Parkering av fly

Bakgrunn

Flyselskapene reduserer kapasiteten og parkerer store deler av flyflåten. Dette skaper utfordringer i forhold til tilgjengelig areal ved flyplassene.

Luftfartstilsynets vurdering

De henvendelser som Luftfartstilsynet har mottatt så langt har dreid seg om hvor man kan parkere fly på flyplassen. Svaret har vært at så lenge minsteavstander og hinderfrihet ivaretas, kan egnede arealer tas i bruk for langtidsparkering.

EASA sendte fredag 27.3.2020 ut en veiledning til myndighetene som Luftfartstilsynet finner hensiktsmessig å videreformidle til flyplassoperatørene.

EASA og Luftfartstilsynets presisering

Following the outbreak of COVID-19, the majority of European air operators decided to ground their fleets. This has created an excessive demand of parking places at aerodromes and in many cases taxiways and/or runways have been used for accommodating the grounded aircraft.

In order to ensure the safety of the flights which are still operating, EASA is recommending the following actions to the aerodrome operators and Air Navigation Service Providers, as appropriate and in coordination between them:

1. Priority should be given to park aircraft on aprons. (including isolated parking positions and de-icing stands if not required).
2. In case that there is no space available for aircraft parking at aprons, taxiways could be used. Nevertheless, the following should be considered:
 - a. Parked aircraft should not infringe obstacle limitation surfaces, critical and sensitive areas of radio navigation aids and line of sight of air traffic control, for operational runways;
 - b. A free route should be ensured between the operational runway(s) and apron(s);
 - c. Access of rescue and firefighting vehicles to the operational runway(s) should be ensured.
3. In case that parking of aircraft on runways cannot be avoided, then:

- a. Closure of the runway should be announced by NOTAM and through ATIS;
- b. Radio navigation aids associated with the closed runway(s) should be switched off;
- c. Runway lighting and approach runway lighting system should not be operated.
4. Closed areas of the aerodrome should be promulgated with NOTAM.

3) Vedlikehold av kvalifikasjonskrav for personell og «Proficiency Checks»

Bakgrunn

Etter hvert som unntakssituasjonen utvides i tid, vil mer og mer personell komme i utakt med sine treningsprogram. Luftfartstilsynet har fått signaler på at dette vil skape store utfordringer både med hensyn til avvikling av ferie, oppsett av turnusplaner og kapasiteten hos eksterne leverandører av kurs og treningsfasiliteter.

Luftfartstilsynets vurdering

Luftfartstilsynet ser at overgangen fra unntakssituasjon til normalsituasjon ikke vil kunne skje over natten. Det vil sannsynligvis være nødvendig med en viss fleksibilitet i forhold til regelverket i en overgangsperiode. Luftfartstilsynet ønsker å kartlegge hvor langt tidsrom flyplassoperatørene ser for seg en slik overgangsperiode vil være.

Luftfartstilsynets presisering

Luftfartstilsynet tilrår flyplassoperatørene å lage en plan for tilbakeføring til normalsituasjon. Eksempler på momenter:

- Tidsaspekt og eventuell faseinndeling.
- Eventuelle positive erfaringer fra midlertidige iverksatte tiltak under krisen som vil evalueres og videreføres i forhold til kvalifikasjonskrav og «Proficiency Checks»
- Eventuelle forhold som flyplassoperatørene ser krever godkjenning av Luftfartstilsynet.

Med vennlig hilsen

Wenche Olsen
avdelingsdirektør
Fagavdelingen

Henning R. Tennes
seksjonssjef
Flyplass og flysikring

Kopi til: Luftoperativt inspektorat