

Veiledning til forskrift om autorisasjon mv. for utøvelse av lokal flygeinformasjonstjeneste, AFIS og HFIS, BSL C 3-3

Veiledning for Luftfartstilsynet, tjenesteyter, kontrollant og sensor ved oppmelding og gjennomføring av førstegangs autorisasjonsprøve for AFIS/HFIS

1. Innledning

- 1.1. Veiledningen har som formål å sikre at relevante regelverk for førstegangs autorisasjonsprøve for AFIS/HFIS er oppfylt. Videre er den ment som et verktøy for å lette arbeidet for de involverte (Luftfartstilsynet, tjenesteyter, kontrollant og sensor) og sikre likebehandling av kandidatene ved førstegangs autorisasjonsprøve for AFIS/HFIS.
- 1.2. Veiledningen gir uttrykk for Luftfartstilsynets forståelse av regelverket, og er en anvisning på hvordan autorisasjonsprøvingen bør gjennomføres. Ordet «skal» benyttes for å signalisere at beskrevne fremgangsmåte anses nødvendig for å sikre oppfyllelse av de underliggende regelverkskravene. Ordet «skal» i veiledningen gir i så måte ikke anvisning på selvstendige forpliktelser for tjenesteyter. Dersom tjenesteyter finner at noen av kravene i veiledningen ikke er hensiktsmessige eller overkommelige må dette tilkjennegis overfor Luftfartstilsynet senest ved oppmelding av kandidat for nærmere avklaring.
- 1.3. Relevante lover, forskrifter og forordninger er blant annet:
 - Lov 10. februar 1967 om behandlingsmåten i forvaltningssaker ([forvaltningsloven](#))
 - forskrift 19. desember 2014 nr. 1913 om gebyr til Luftfartstilsynet mv. ([BSL A 1-2](#))
 - forskrift 10. desember 2003 nr. 1745 om kontrollantvirksomheten i norsk sivil luftfart (kontrollantforskriften, [BSL C 1-5](#))
 - forskrift 25. oktober 2003 nr. 1302 om utdanningsorganisasjoner for flygeinformasjonstjenestepersonell ([BSL C 3-2](#))
 - forskrift 19. desember 2008 nr. 1574 om autorisasjon mv. for utøvelse av lokal flygeinformasjonstjeneste, AFIS og HFIS ([BSL C 3-3](#))
 - forskrift 11. november 2003 nr. 1345 om etablering, organisering og drift av lufttrafikkjeneste ([BSL G 2-1](#))
 - forskrift 22. desember 2014 nr. 1902 om felles krav for yting av flysikringstjenester (gjennomføringsforordning (EU) nr. [1035/2011](#))
- 1.4. Før en kandidat kan meldes opp til førstegangs autorisasjonsprøve er det en forutsetning at følgende er godkjent av Luftfartstilsynet:
 - utdanningsorganisasjonen
 - autorisasjonsenheten
 - relevante treningsprogram
- 1.5. Det skal benyttes kvalifisert personell ved gjennomføring av autorisasjonsprøven.

2. Mål

- 2.1. Målet med gjennomføring av førstegangs autorisasjonsprøve AFIS/HFIS er å sikre myndigheten dokumentasjon på at nytt AFIS/HFIS-personell har den nødvendige kompetanse som kreves for yrket på autorisasjonstidspunktet, jf. BSL C 3-2 § 1 og BSL C 3-3 § 1. Dette regnes som en «godkjenning» til yrket.
- 2.2. Kompetansekrav til AFIS/HFIS-personell er beskrevet i forskrift, jf. BSL C 3-3 og BSL G 2-1, og Luftfartstilsynet skal godkjenne utdanningsorganisasjonene og enhetenes treningsprogram.

Kontrollant og sensor skal i forbindelse med autorisasjonsprøven kontrollere at:

- den skriftlige eksamen er i samsvar med BSL C 3-2, veiledning til § 17 tredje ledd
- kandidaten gjennom skriftlig eksamen har dokumentert de nødvendige teoretiske kunnskaper
- enheten kan dokumentere at opplæringen beskrevet i ETP er fulgt
- kandidaten gjennom muntlig eksaminasjon dokumenterer kunnskap og forståelse knyttet til yrket
- kandidaten gjennom den praktiske autorisasjonsprøven håndterer trafikken i henhold til gjeldende bestemmelser på en sikker, velordnet og effektiv måte

3. Habilitet og taushetsplikt

3.1. Habilitet

- 3.1.1. Kontrollant, sensor eller vakthavende AFIS/HFIS-fullmektig må ikke være inhabil, jf. forvaltningsloven § 6.
- 3.1.2. Kontrollant, sensor og vakthavende AFIS/HFIS-fullmektig må vurdere sin egen habilitet. De nevnte personene kan:
 - ikke være i familie med kandidaten
 - ikke ha nær personlig forbindelse med kandidaten
 - ikke på annen måte ha direkte interesse i utfallet av autorisasjonsprøven
- 3.1.2.1. Generelt kan enhetens ledelse og opplæringsansvarlig ikke opptre som vakthavende AFIS/HFIS-fullmektig ved en førstegangs autorisasjonsprøve. Disse vil pga. direkte interesse i utfallet normalt måtte betraktes som inhabile.
- 3.1.2.2. Personell fra enheten anses inhabil til å være sensor ved egen enhet.

3.2. Taushetsplikt

- 3.2.1. Kontrollanter og sensorer som omfattes av forvaltningsloven har taushetsplikt etter § 13 (forvaltningsmessig taushetsplikt) som blant annet sier:
«Enhver som utfører tjeneste eller arbeid for et forvaltningsorgan plikter å hindre at andre får adgang eller kjennskap til det han i forbindelse med tjenesten eller arbeidet får vite om:
Noens personlige forhold, eller
Tekniske innretninger...».
- 3.2.2. Taushetsplikten kan generelt defineres som «plikten til å sørge for at visse opplysninger ikke kommer ut, verken ved at det fortelles om kandidatene eller ved at dokumenter eller notater overlates til uvedkommende».

4. Administrative forhold

- 4.1. Luftfartstilsynet og tjenesteyter er selv ansvarlig for reise og opphold for sitt personell. Luftfartstilsynet vil i etterkant fakturere tjenesteyter i henhold til BSL A 1-2.

5. Oppmelding og koordinering

- 5.1. Tjenesteyter sender oppmelding til Luftfartstilsynet på fastsatt [skjema](#), jf. BSL C 3-3 § 11 («Oppmelding til førstegangs autorisasjonsprøve AFIS/HFIS» finnes på www.luftfartstilsynet.no selvbetjening/skjema/flysikringstjeneste).
- 5.2. Luftfartstilsynet tilbakemelder på e-post til tjenesteyter:
- oppnevnt kontrollant med e-post adresse og telefonnummer
 - forslag til:
 - o sted, dato og tidspunkt for forberedende møte
 - o dato for autorisasjonsprøve
- 5.3. Tjenesteyter oppnevner sensor og oversender direkte til kontrollant og sensor:
- aksept av:
 - o sted, dato og tidspunkt for forberedende møte
 - o dato for autorisasjonsprøve
 - kontaktperson ved autorisasjonsenheten med e-post adresse og telefonnummer
 - informasjon om oppnevnt sensor med e-post adresse og telefonnummer
 - kopi av:
 - o dokumentasjon på gjennomført institusjonell utdanning inkludert eksamensresultater
 - o teorieksamen
 - o bestått besvarelse som er:
 - rettet
 - poengsatt
 - o rettemal
- 5.4. Om utfylling av skjema «Oppmelding til førstegangs autorisasjonsprøve AFIS/HFIS»
- 5.4.1. Informasjon angående bakgrunnssjekk er tilgjengelig på: http://www.luftfartstilsynet.no/avdelinger/Security/Bakgrunnssjekk/Bakgrunns_sjekk
- 5.4.2. For å unngå bruk av søndag eller sen fredag til transport til/fra autorisasjonsenheten skal autorisasjonsprøver ikke planlegges lagt til mandag eller fredag.
- 5.4.3. Dato for autorisasjonsprøven vil bli avklart i hvert enkelt tilfelle og er avhengig av tilgjengelighet på kontrollant. Det er ingen garanti for at autorisasjonsprøven kan gjennomføres på ønsket dato selv om denne er en måned eller mer fram i tid.
- 5.4.4. Operativ leder er den personen som har beslutningsmyndighet og er leder på enheten der autorisasjonsprøven skal gjennomføres.
- 5.4.5. Det er krav til språkferdigheter i BSL C 3-3 § 5.
- 5.4.6. Kontrollant medbringer oppmeldingsskjemaet for signering av kontrollant, sensor og vakthavende etter autorisasjonsprøven.

6. Forberedende møte

6.1. Kontrollant leder det forberedende møtet og om ikke annet er avtalt gjennomføres det i autorisasjonsenhetens lokaler dagen før autorisasjonsprøven, se også punkt 5.2 og 5.3.

6.2. Tjenesteyter stiller:

6.2.1. Til rådighet et praktisk lokale for gjennomgang av dokumentasjon (det må være stort nok og muliggjøre fortrolig og uforstyrret samtale).

6.2.2. Til forberedende møte med følgende personell:

- enhetens leder
- opplæringsansvarlig
- kandidaten skal være tilgjengelig etter dokumentgjennomgangen for en samtale om den forestående autorisasjonsprøven, se punkt 6.4
- vakthavende fullmektig under autorisasjonsprøven skal delta i samtalen med kandidaten

6.2.3. Med all nødvendig dokumentasjon tilgjengelig.

6.3. Punkter som skal gjennomgås i det forberedende møtet:

6.3.1. At dokumentasjonen er tilfredsstillende, deriblant:

- bestått institusjonelt AFIS-kurs og/eller kurs for bruk av overvåkingsutstyr
- gjennomført nødvendig opplæring mellom institusjonell utdanning og enhetstrening
- krav i henhold til BSL C 3-3

6.3.2. At opplæringen er gjennomført i henhold til ETP, deriblant:

- bestått teorieksamen
- all teoriopplæring gjennomført
- antall simulatorøvelser i henhold til ETP
- faserapporter
- nok timer OJT
- sluttrapport
- hospitering (kun Avinor AS)

6.3.3. At bestått autorisasjonsprøve betinger aksept fra både kontrollant og sensor. I prosessen skal vakthavende fullmektig konsulteres.

6.3.4. Starttidspunkt, gjennomføring og ca. varighet for den praktiske autorisasjonsprøven.

6.3.5. At den praktiske autorisasjonsprøven starter med vaktovertagelse.

6.3.6. Om enheten kjenner til spesielle aktiviteter som er planlagt under autorisasjonsprøven (kontrollflyging, arbeider på lufthavnen, nytt regelverk eller nye prosedyrer som trer i kraft, vedlikehold av utstyr e.l.).

6.4. Som avslutning på det forberedende møtet skal det gjennomføres en samtale med kandidaten og vakthavende fullmektig. Samtalen skal minst inneholde følgende punkter:

- presentasjon av kontrollant, sensor, vakthavende og kandidat
- vakthavendes, sensors og kontrollants roller under autorisasjonsprøven, se punkt 7
- informasjon om at bestått autorisasjonsprøve betinger aksept fra sensor og kontrollant, og at vakthavende skal konsulteres
- kandidaten forventes å gjøre jobben som om han/hun var vakthavende AFIS/HFIS-fullmektig en normal dag på jobb
- pauser gjennomføres som normalt ved enheten og i trafikksvake perioder
- sensor, kontrollant og vakthavende vil notere underveis, men det betyr ikke at noe nødvendigvis er galt eller dårlig
- spesielle hendelser skal håndteres og vakthavende kan da benyttes som hjelp
- det er tillatt å «tenke høyt» under autorisasjonsprøven
- sykdom eller andre forhold som årsak til ikke å gjennomføre autorisasjonsprøven må dokumenteres med sykemelding fra lege eller egenmelding, ellers vil det betraktes som at ett forsøk er brukt, jf. BSL C 3-3 § 11 (2)
- starttidspunkt (jf. punkt 6.3.4), vaktoverlevering, muntlig prøving underveis (når mulig), stopptidspunkt (eventuelt at dette vurderes underveis, men hele dagen settes av)
- eventuelle uavklarte spørsmål

7. Kontrollants, sensors og vakthavendes roller under autorisasjonsprøven

7.1. Sensor skal lede den praktiske autorisasjonsprøven i tårnet. Kontrollant kan delta og stille egne eller oppfølgende spørsmål. Sensor skal dokumentere gjennomføringen med bruk av standardiserte sjekklister hentet fra tjenesteyters styringssystem.

7.2. Kontrollant skal påse at autorisasjonsprøven foregår etter de retningslinjer som gjelder og at kandidaten får en rettferdig og god behandling.

7.3. Med unntak av andre faste arbeidsposisjoner skal, ved den praktiske autorisasjonsprøven, i tillegg til kandidaten kun vakthavende AFIS/HFIS-fullmektig, kontrollant og sensor være tilstede i tårnet.

7.4. Vakthavende fullmektig skal:

- være ansvarlig for tjenesten så lenge autorisasjonsprøven pågår
- ha nødvendige kvalifikasjoner i henhold til BSL C 3-3
- ha aktivt medhør på radio og telefon
- ikke komme med innspill under autorisasjonsprøven med mindre det anses nødvendig for å ivareta sikkerheten eller på direkte forespørsel fra kontrollant eller sensor
- være til hjelp for sensor og kontrollant under autorisasjonsprøven og bistå dem i beslutningen om bestått eller ikke bestått prøve

7.5. Kontrollant og sensor skal:

- ikke delta eller involvere seg i utførelsen av jobben uten ved direkte forespørsel fra vakthavende
- ikke komme med forslag eller negative kommentarer til den utførte jobben, men kan stille oppfølgingsspørsmål
- benytte vakthavende fullmektig dersom det er nødvendig for å få en oversikt over trafikkbildet og om det er gjort avvik fra etablert metodikk eller gjeldende bestemmelser

8. Utsettelse av en autorisasjonsprøve

- 8.1. En autorisasjonsprøve kan utsettes dersom det på prøvedagen er unormalt lav trafikk med f.eks. stengning av luftrom og/eller det er stort avvik fra den trafikktype/mengde som enheten normalt har. Kontrollant og sensor kan i samarbeid bestemme at en autorisasjonsprøve må utsettes pga. unormalt lav trafikk og kan i samråd med enheten avtale ny prøvedato.
- 8.2. Dersom enheten pga. bemanningsproblemer ikke kan gjennomføre autorisasjonsprøven på en tilfredsstillende måte kan autorisasjonsprøven utsettes.
- 8.3. Det er ikke grunnlag for utsettelse av en autorisasjonsprøve pga. stor trafikk. Det må forventes at kandidaten kan håndtere slik trafikk eller at kandidaten kan iverksette nødvendige tiltak for å ivareta trafikken.
- 8.4. Dersom kandidaten ikke anser seg skikket for å gjennomføre sin autorisasjonsprøve pga. sykdom eller andre forhold, må han/hun framlegge dokumentasjon i form av sykemelding fra lege eller egenmelding. Dersom kandidaten ikke gjennomfører prøven uten slik dokumentasjon, anses autorisasjonsprøven som ikke bestått.

9. Gjennomføring av autorisasjonsprøven

- 9.1. Autorisasjonsprøven gjennomføres i løpet av vanlig arbeidsdag eller en normal vakts lengde.
- 9.2. Autorisasjonsprøven starter fortrinnsvis med vaktovertagelse (vaktovertagelse inngår som en del av prøven).
- 9.3. Kontrollant og sensor skal ha oversikt over trafikksituasjonen og hjelpemidler og skal finne en posisjon som ikke virker forstyrrende for kandidaten.
- 9.4. Kontrollant og sensor skal merke seg forhold som kan bli aktuelt å diskutere under gjennomgangen etter autorisasjonsprøven. Det innhentes også nødvendig informasjon fra vakthavende fullmektig.

- 9.5. I trafikksvake perioder skal:
- Kandidaten vise og forklare bruk av alt utstyr i tårnet
 - En samtale gjennomføres med kandidaten for å fastslå kompetanse og forståelse knyttet til:
 - o AFIS/HFIS sitt ansvarsområde og arbeidsoppgaver
 - o nasjonalt regelverk, organisasjonens sentrale og lokale regelverk
 - o vinteroperasjoner
 - o luftrom
 - o FUA
 - o bruk av NAIS
 - o FPL og NMOC
 - o fraseologi
- 9.6. Under autorisasjonsprøven skal minst følgende punkter vurderes:
- vaktvertakelse (brukes sjekklister, viser kandidaten initiativ?)
 - antall flybevegelser opp mot normal trafikk
 - bakketrafikk
 - samtidighet på trafikken
 - stripmarking
 - fraseologi
 - visuell overvåking av trafikk, manøvreringsområde og vær
 - værobservasjonstjeneste
 - bruk av teknisk utstyr
 - koordinering med tilstøtende enheter
 - koordinering med aktører på lufthavnen
 - forståelse og bruk av regelverk og prosedyrer
 - serviceinnstilling (luftroms- og flyplassbrukere, koordineringspartnere internt/eksternt, innkommende telefoner)
 - simultankapasitet
 - språkkunnskaper, engelsk og norsk
 - vaktoverlevering
- 9.7. Nød- og andre situasjoner
- 9.7.1. Dersom det oppstår en nødsituasjon er dette i seg selv ikke grunnlag for å stoppe en autorisasjonsprøve. Kandidaten skal få mulighet til å håndtere alvorlige situasjoner ut fra sin kompetanse. Kandidaten kan i slike situasjoner benytte vakthavende fullmektig for å løse de utfordringer som oppstår. Dersom kandidaten viser tegn til svikt i håndteringen av situasjonen skal vakthavende fullmektig gripe inn.
- 9.7.2. Kontrollant og sensor kan stoppe en pågående autorisasjonsprøve dersom spesielle situasjoner oppstår, men skal samrå seg med vakthavende fullmektig før dette gjøres.
- 9.7.3. Dersom en autorisasjonsprøve er avbrutt må kontrollant og sensor foreslå forlenget treningsperiode for kandidaten eller et tidspunkt for ny autorisasjonsprøve. Tjenesteyters hovedkontor skal involveres om nødvendig.
- 9.8. Etter at den praktiske autorisasjonsprøven i tårnet er avsluttet vurderer kontrollant og sensor, med støtte fra vakthavende, om autorisasjonsprøven er bestått eller ikke. Ved behov kan kandidaten gi sin vurdering av den utførte tjenesten.

- 9.9. Ved bestått autorisasjonsprøve:
- oppmeldingsskjema fylles ut, signeres og enheten får en kopi
 - følgende overleveres kandidaten:
 - o autorisasjonsbevis fra Luftfartstilsynet (enheten får kopi)
 - o enhetsspesifikt autorisasjonsbevis fra tjenesteyter
 - foretas en faglig gjennomgang av autorisasjonsprøven ledet av sensor. Kandidaten skal oppfordres til å fortelle om sine inntrykk fra autorisasjonsprøven
- 9.10. Ved ikke bestått autorisasjonsprøve:
- oppmeldingsskjema fylles ut, signeres og enheten får en kopi
 - det foretas en faglig gjennomgang med kandidaten og enhetens ledelse med begrunnelse for avgjørelsen
- 9.11. Luftfartstilsynet underretter tjenesteyter om utfallet av prøven og utsteder gebyr iht. BSL A 1-2.

10. Etter at autorisasjonsprøven er avsluttet

- 10.1. Vakthavende, kontrollant, sensor og eventuelt deltakere fra forberedende møte skal gjennomføre en de-brief etter autorisasjonsprøven for å fastslå:
- hver enkelt sin opplevelse av forberedende møte og autorisasjonsprøven
 - hva gikk bra, hva gikk mindre bra
 - hva kan forbedres til neste gang
- 10.2. Utkommet av de-briefen skal tas videre i egen organisasjon for å søke å forbedre prosessene rundt oppmelding og gjennomføring av førstegangs autorisasjonsprøver AFIS/HFIS.

11. Klage i forbindelse med en autorisasjonsprøve

- 11.1. Resultatet av en autorisasjonsprøve kan ikke påklages, jf. forvaltningsloven § 32.

12. Definisjoner og forkortelser

12.1. Definisjoner

Kontrollant (Luftfartstilsynets deltakelse ved autorisasjonsprøve)

Person som er kvalifisert for og utnevnt av Luftfartstilsynet til å avholde ferdighetsprøve og ferdighetskontroll med kandidater ved sertifisering eller autorisering av luftfartspersonell, jf. BSL C 1-5 § 3 og BSL C 3-3 § 3.

Merknad:

Kontrollant kan være en representant fra Luftfartstilsynet eller personell som er godkjent av Luftfartstilsynet som kontrollant.

Praksisinstruktør OJT

Lufttrafikkjenestepersonell som har gyldig autorisasjon til å utøve praktisk opplæring i flygekontrolltjeneste eller flygeinformasjonstjeneste, jf. BSL C 3-3 § 3 (k).

Sensor

En person som forestår prøving av teoretiske kunnskaper og praktiske ferdigheter i en utdanningsorganisasjon, jf. BSL C 3-2 § 3 (d).

12.2. Forkortelser

AFIS

Aerodrome Flight Information Service

BSL

Bestemmelser for Sivil Luftfart

ETP

Enhetens Trenings Program

FPL

Flight Plan

FUA

Flexible Use of Airspace

HFIS

Helicopter Flight Information Service

NAIS

Norwegian Aeronautical Information System

NMOC

Network Manager Operations Centre

OJT

On Job Training