

Information till utbildningsorganisationer.

Kontakt: flygutbildning@transportstyrelsen.se

Information från sektionen för flygutbildning

Sektionen för flygutbildning vill innan sommaresemestern inträder informera om följande nedanstående områden som berör flygutbildning i allmänhet.

Registrering av e-postadresser vid elevantmälning

Vi har mottagit många önskemål om att PEXO automatiskt ska e-posta examensbevis när sista provet har skrivits med godkänt resultat. Vi för en dialog med leverantören av PEXO om införande av en dylik funktion och hoppas att vi ska kunna få denna lösning på plats. För att ligga i framkant inför denna funktion så kommer blanketten för elevantmälan att ändras så att elevernas e-postadress också ska anges. Vi vill därför be er att alltid använda den senaste blanketten som finns på Transportstyrelsens hemsida.

Inget temporärt certifikat efter flygprov, kommande ändring

Transportstyrelsen har i koordination med Danmark och Norge beslutat att ta bort möjligheten att utfärda ett temporärt certifikat. Detta då EASA har konstaterat att det inte är i enlighet med regelverket. Dock kommer fortsatt möjligheten till att få en temporär behörighet att finnas kvar. Det innebär att man efter godkänt flygprov för LAPL, PPL, CPL, MPL eller ATPL inte kan erhålla ett temporärt certifikat. För instrument-, instruktörs-, typ- och klassbehörigheter finns fortfarande möjligheten till att erhålla en tillfällig behörighet efter godkänd kompetenskontroll, kompetensbedömning eller flygprov. Ytterligare information kommer inom kort.

IR med Prestandabaserad navigering(PBN)

Från och med den 25 augusti 2017 kommer en svensk certifikatinnehavare med IR behörighet (Instrument Rating) att kunna inkludera PBN, Performance Based Navigation, som befogenhet i sin IR.

Från och med den 25 augusti 2018 måste piloten inneha PBN-befogenhet om man flyger i sådan luft där denna kompetens krävs.

Från och med den 25 augusti 2020 måste PBN-befogenhet innehas av piloten om denne ska kunna behålla sin IR-behörighet. Detta då PBN, från detta datum, är en obligatorisk del av en IR-behörighet.

För att få PBN-befogenhet krävs att piloten genomgår teoretisk och praktisk utbildning vid en godkänd utbildningsorganisation (ATO). När detta är genomfört skall piloten bli prövad på detta vid en kompetenskontroll (PC) eller ett flygprov (Skill Test).

Om piloten kan påvisa kännedom om PBN eller tidigare erfarenhet av PBN, krävs ingen utbildning. Kompetenskontroll eller flygprov inkluderandes PBN måste dock alltid genomföras innan befogenheten kan användas.

Vid prövningen av PBN ska en deklARATION fyllas i. Denna har blankettnummer BSL-14254. Deklarationen ska fyllas i av den prövade och kontrollanten på kompetenskontrollen eller flygprovet. Detta görs vid pilotens första prövning av PBN. På denna blankett finns även en checklista som ger en anvisning om vad som krävs för att piloten och kontrollanten ska kunna hävda tidigare erfarenhet av eller kännedom om PBN. Den är inte obligatorisk att fylla i utan enbart en hjälp för kontrollanten. Efter framgångsrik prövning av PBN, vid kompetenskontroll eller flygprov, ska kontrollanten skriva in behörigheten i den prövades loggbok. Hur detta noteras framgår av blanketten.

För att behålla PBN-behörigheten krävs att piloten prövas på sina PBN-kunskaper och PBN-färdigheter vid den årliga kompetenskontrollen för sin IR-behörighet.

Kontrollanter med tidigare erfarenhet av PBN eller kännedom om PBN har möjlighet att examinera piloter innan de själva blivit examinerade. De måste dock även själva genomgå examination för sin egen IR-behörighet i enlighet med ovan datum.

Blanketterna för flygprov och kompetenskontroll kommer uppdateras i samband med implementeringen 25 augusti 2017. Transportstyrelsen kommer inom kort publicera en vägledning för ATO:er gällande vad som ska ingå, om PBN, i IR-utbildningen.

Från och med den 25 augusti 2017 kommer Transportstyrelsen att erbjuda teoretisk examination för dels IR utan PBN men även IR med PBN. Under ett år kommer det att finnas två parallella IR-kurser och blanketten för elevanmälan kommer att uppdateras för detta. Vi ber teoriansvariga på skolorna att vara uppmärksamma på detta. Blankett för elevanmälan är uppdaterad.

Transportstyrelsen rekommenderar att ansvarig på ATO:et läser följande publikationer vid implementering av PBN i sin verksamhet:

- Kommissionens förordning (EU) 2016/539 av den 6 april 2016 om ändring av förordning 1178/2011 vad gäller utbildning, testning och regelbunden kontroll av piloter för prestandabaserad navigering
- ICAO Doc 9613, Performance-based Navigation (PBN) Manual
- PBN-deklaration, BSL-14253
- Tillämplig flygprovs-/kompetenskontrollblankett

Tveka inte att höra av er till Transportstyrelsen vid frågor:
flygutbildning@transportstyrelsen.se

Skolchefsmöte

Vi har även detta år beslutat att hålla två separata möten, ett för ATO och ett för RF. För ATO:erna planeras ett möte under vecka 47 i Stockholmsområdet som tidigare.

För RF kommer ett möte hållas under slutet av november eller början av december i Norrköpingsområdet, mötet genomförs under en lördag.

Inbjudan och detaljer kommer under sommaren för både ATO och RF.

Önskemål om ämnen/områden som ska avhandlas på respektive möte sänds till flygutbildning@transportstyrelsen.se

Verksamhetskontroller

Sektionen för flygutbildning kommer även detta år, under verksamhetskontrollen, lägga stort fokus på kontroll av implementering och efterlevnad av ert säkerhetsledningssystem (SMS). En vanlig anmärkning vid verksamhetskontrollerna är fortfarande efterlevnad av regel ORA.GEN.200(a)(3). Fokus kommer även riktas mot de flygskolor som utbildar till klassbehörighet för tvåmotoriga luftfartyg och främst de procedurer som används vid träning av asymmetri och onormala lägen samt identifierade risker enligt ert säkerhetsledningssystem.

Transportstyrelsen har sedan årsskiftet, innan verksamhetskontrollen genomförs, sänt ut en korsreferenslista för ifyllnad av organisationen. Korsreferenslistans utgår från regelkraven enligt Del-ORA och efterfrågar en referens från er manual. När samtliga frågor har besvarats sänds korsreferenslistan åter till Transportstyrelsen.

Syftet är alltså att ni själva, innan verksamhetskontrollen, säkerställer att era manualer omhändertar de krav som ställs på er organisation. Vi har märkt att detta minskar vår tid på plats då många av våra kontrollfrågor besvaras innan det fysiska besöket och detta sparar tid för både oss och er.

Korsreferenslistan kan även användas som del av utbildningsorganisationens interrevision om ni så önskar.

Artikel 8 och konvertering

Artikel 8.2 i Del-FCL gör det möjligt för certifikatinnehavare som är innehavare av gällande certifikat och behörighet från tredje land att genom en utbildningsorganisation skolas till motsvarande certifikat och behörighet med reducerad kurslängd. För detta ändamål används blankett L-1772.

Sökande för konvertering av PPL och ATPL använder blankett BSL-14227 (Application form for conversion of ATPL or PPL).

Vi vill belysa följande för de fall en sökande önskar konvertera eller genomgå reducerad utbildning:

- Både ansökan om reducerad utbildning enligt artikel 8.2 (L-1772) och konvertering (BSL-14227) omfattas från och med den 1 juli 2017 av Transportstyrelsens avgiftsföreskrift. Den sökande blir debiterad handläggningsavgiften.
- Sökande måste ha gällande behörighet och certifikat. För sökande med certifikat utfärdat av FAA gäller FAR 61 section 61.56 och 61.57 gällande behörighetens giltighet. I övriga fall gäller nationella regler från utfärdandestat.

- Vi måste verifiera certifikatets äkthet genom certifikatutfärdande myndighet. Verifikationen måste alltid sändas direkt till Transportstyrelsen, den får alltså inte passera via den sökande.
- För sökande som innehar certifikat utfärdande av FAA verifierar vi äktheten genom den publika databasen.
- Bedömning för varje behörighet måste ske enligt artikel 8.2. För CPL/ME/IR måste även mörker kontrolleras. Glöm inte heller att kontrollera om sökande vill ha med SEPL i sin reducerade skolning samt att utöka skolning med eventuell skillnadsutbildning.

När skolning sker genom reducerad utbildningstid måste samtliga utbildningsmoment som ingår i er träningsmanual kontrolleras.

För dig som inte längre nyttjar ditt certifikat

Fakturering av årsavgifter sker vid ingången av varje nytt kalenderår. För dig som inte nyttjar ditt certifikat och som inte vill få årsavgiften debiterad, måste ansöka om att få certifikatet återkallat, tillfälligt upphävt eller förvarat. Ansökan bör skickas i god tid då samtliga certifikatinnehavare som har giltiga certifikat den 1/1 varje kalenderår kommer debiteras årsavgift för samma kalenderår. Det innebär att en ansökan som inkommer från 1 januari och framåt inte kommer undantas någon årsavgift förrän året därpå.

Under tiden som ditt certifikat är tillfälligt upphävt, får du inte använda någon av de behörigheter som certifikatet ger. Du får heller inte göra kompetenskontroll för att förlänga behörighet.

För dig som inte längre nyttjar ditt certifikat finns följande alternativ till ansökan:

Återkallande eller tillfälligt upphävande av certifikat på egen begäran

För piloter som innehar ett certifikat enligt Del-FCL:

[Begäran om tillfälligt upphävande eller återkallande av certifikat enl. ARA FCL 250b](#)

Begäran om förvaring av nationellt certifikat

För piloter som innehar ett nationellt certifikat:

[Begäran om förvaring av nationella certifikat eller behörighetsbevis](#)

Certifikatet i original ska bifogas anmälan om återkallande, tillfälligt upphävande eller förvaring. Frågor rörande ert certifikat ställs till luft.certifikat@transportstyrelsen.se

Information från Flygöverläkaren

Under hösten träder en uppdatering av de medicinska reglerna i kraft. Bland annat skärps kraven på utredning vid fetma och vid nedsatt psykisk hälsa. Även kraven vid förstagångsundersökning klass 1 skärps på flera punkter. En del av förändringarna är en direkt konsekvens av Germanwings-katastrofen 2015. Ett övergripande Europeiskt flygmedicinskt register kommer sannolikt också att starta under hösten, syftet är att förhindra medicinsk "shopping".

DTO

KSAK i samarbete med Transportstyrelsen arbetar med att skapa mallar för ansökan och tillhörande dokument så att övergången från RF till DTO blir så tidseffektiv som möjligt för båda parter. Enligt vår senaste information från EASA träder reglerna för DTO i kraft under sommaren 2017.

Hur många timmar ska genomföras i luftfartyget respektive FNPTII vid en modulkurs för instrumentbehörighet enligt tillägg 6, 10.3?

Bakgrund: Enligt Tillägg 6 A IR(A) – Modulkurs för flygutbildning, 10.2 kan en innehavare av en IR(H) få det totala antalet utbildningstimmar som föreskrivs i punkterna 7 eller 8 minskat till 10 timmar. Enligt 10.3 ska den totala utbildningen i instrumentflygning i flygplan uppfylla kraven under punkt 7 eller 8, enligt vad som är tillämpligt.

Frågeställning: Hur många av dessa timmar (10) kan vara i FNPTII respektive flygplan?

Transportstyrelsen har efter samtal med andra medlemsstater enats i den gemensamma tolkningen att samtliga utbildningstimmar (10) ska genomföras i flygplanet.

Transportstyrelsens ställningstagande gällande base training i de fall ett ATO inte själva genomför base training?

Bakgrund: Enligt AMC2 ORA.ATO.125(c)(3) så ska ett ATO som inte själv har base training kontraktera ett annat ATO som kan genomföra start och landning. I praktiken kan detta innebära att ATO skriver in AOC/företagets flygplan i sitt tillstånd. Vissa ATO som bedriver utbildning till typbehörighet har ej egna eller kontrakterade flygplan för att genomföra start och landning efter genomförd utbildning i simulator.

Frågeställning: Kan ett flygbolag (AOC) använda sig av en kvalificerad TRI i bolaget och följa egen syllabus för base training vilket beskrivs i bolagets träningsmanual. Det har kommit till Transportstyrelsens kännedom att andra medlemsländer medger undantag att genomföra start och landning utanför ett ATO

Transportstyrelsen har efter samtal med andra medlemsstater beslutat att medge undantag från kravet om att start och landningar genomförs genom ett ATO under förutsättning att dessa genomförs under kontrollerade former dvs. med en kvalificerad TRI i ett AOC vilket har beskrivit formen för genomförande i bolagets träningsmanual. Beslut om undantag sker individuellt.

Allmänt

Vi vill påminna om att all ärendehantering, som inte ingår i årsavgifter, debiteras enligt Transportstyrelsens avgiftsföreskrift. Detta gäller exempelvis vid dispensansökan från organisation eller person, avgift debiteras för nedlagt arbetstid även vid avslag för ansökan.

Ansökningshandlingar ska alltid sändas direkt till registraturen och aldrig till enskilda medarbetare. Om handlingar sänds direkt till enskilda medarbetare så riskerar man förlängd handläggningstid då vi ofta är på resande fot.

Generella frågor ställs till flygutbildning@transportstyrelsen.se och inte till enskilda medarbetare på grund av ovanstående anledning.

Glöm inte heller att alltid ange ärendenummer om ni fått sådant tilldelat(ex TSL 2017-xxxx) vid all kommunikation med Transportstyrelsen.

Med vänlig hälsning

Sektionen för flygutbildning

Bilaga

Information från EASA rörande UPRT