

Sivil statsluftfart – særskilte flyoperative tjenester (anskaffelser/anbud)

1. Innledning

Staten har behov for sivile flyoperative tjenester som lyses ut på anbud. Slike oppdrag kan være del av myndighetsutøvelse og kan derfor falle inn under sivil statsluftfart med offentligrettslig formål etter BSL A 8-1 Forskrift om sivil statsluftfart med offentligrettslig formål mv.:

<https://www.luftfartstilsynet.no/lover-og-regler/bsl-a/forskrift-om-sivil-statsluftfart-med-offentligrettslig-formal-mv/>.

Dette sirkulæret informerer om hvordan Luftfartstilsynet vil regulere slike operasjoner, herunder når oppdrag kan kreve bruk av luftfartøy som ikke har normal luftdyktighet, og hvilke operative krav som da vil bli stilt.

2. Formål

Formålet er å gi operatører forutsigbarhet før deltakelse i anbud og før oppstart av oppdrag, og å tydeliggjøre:

- når oppdraget vurderes som sivil statsluftfart,
- krav til driftstillatelse etter BSL A 8-1, og
- at Luftfartstilsynet vil stille vilkår om at operasjonen gjennomføres i tråd med BSL D 1-1 forskrift om luftfartsoperasjoner som gjennomfører Part-SPO (og relevante deler av Part-ORO) i norsk rett. Reglene benyttes så langt det passer.

3. Virkeområde og avgrensning

3.1 Sivil statsluftfart (offentligrettslig formål)

Om en flyging er sivil statsluftfart beror på en konkret vurdering. At en offentlig aktør er kunde, er ikke i seg selv avgjørende. Flygingen må skje som ledd i myndighetsutøvelsen til oppdragsgiver, og Luftfartstilsynet vil tolke «lignende aktiviteter og tjenester» relativt snevert. Ordinære operasjoner som transport, frakt av gods eller

Civil state operations – special flight operations services (procurements/tenders)

1. Introduction

The Norwegian state requires civil flight operation services to be procured through competitive tendering. Such assignments may form part of the state's exercise of public authority and may therefore, for public-law purposes, fall under state operations pursuant to BSL A 8-1 Regulation on civil state aviation for public-law purposes, etc.:

<https://www.luftfartstilsynet.no/lover-og-regler/bsl-a/forskrift-om-sivil-statsluftfart-med-offentligrettslig-formal-mv/>.

This circular informs operators how the Norwegian Civil Aviation Authority (CAA Norway) will regulate such operations, including circumstances where an assignment may require the use of aircraft that do not hold normal airworthiness certification, and which operational requirements will then apply.

2. Purpose

The purpose is to provide operators with predictability prior to participating in tenders and before commencing an assignment, and to clarify:

- when an assignment is assessed as civil state aviation,
- requirements for an operating permit under BSL A 8-1, and
- that CAA Norway will set conditions requiring the operation to be conducted in accordance with BSL D 1-1 (Regulation on air operations implementing Part-SPO (and relevant parts of Part-ORO) into Norwegian law). The rules will be applied as far as applicable.

3. Scope and limitations

3.1 Civil state aviation (public-law purposes)

Whether a flight constitutes civil state aviation depends on a case-by-case assessment. The fact that a public entity is the customer is not decisive in itself. The flight must be carried out as part of the contracting authority's exercise of public authority, and CAA Norway will interpret "similar activities and services" relatively narrowly.

fallskjermoperasjoner behandles etter ordinært felleseuropeisk regelverk.

3.2 Hvem omfattes

BSL A 8-1 bruker begrepet «foretak», og forutsetter at foretaket er registrert i Norge slik at Luftfartstilsynet kan føre godkjennings- og tilsynsarbeid.

4. Regelverk og krav

4.1 Driftstillatelse etter BSL A 8-1

Operatører som skal utføre oppdrag som faller inn under BSL A 8-1 må påregne krav om driftstillatelse og vilkår knyttet til den aktuelle tjenesten/kontrakten.

4.2 Operativ gjennomføring – Part-SPO «så langt det passer»

BSL A 8-1 gjør i stor grad felleseuropeiske regler gjeldende som nasjonale regler for statsluftfart, med forbehold om at reglene gjelder «så langt de passer».

Luftfartstilsynet vil som utgangspunkt stille vilkår om at spesialiserte operasjoner planlegges og gjennomføres i samsvar med Part-SPO, og relevante organisatoriske krav i Part-ORO, tilpasset oppdragets art og risiko.

5. Luftdyktighet – luftfartøy uten normal luftdyktighet

Der oppdraget forutsetter bruk av luftfartøy som ikke har normal luftdyktighet, vil Luftfartstilsynet stille særskilte vilkår knyttet til luftdyktighet, vedlikehold og godkjenning for den konkrete bruken. BSL A 8-1 beskriver hvordan nasjonale godkjenninger kan være aktuelle, og hvordan vedlikehold/sertifisering må håndteres i statsluftfartssystemet. Dersom luftfartøyet ikke har normal luftdyktighet vil dispensasjonsregelen under BSL A 8-1, §17 bli benyttet:

<https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2020-05-26-1076/%C2%A717#%C2%A717>.

6. Søknad og forventet dokumentasjon (overordnet)

Operatører som vurderer å levere tilbud til staten anbefales å ta kontakt med Luftfartstilsynet for avklaring om operasjonen vil falle under BSL A 8-1 og evt. krav til søknad om driftstillatelse.

Som del av grunnlaget for driftstillatelse og vilkår vil operatør normalt måtte beskrive:

Ordinary operations such as passenger transport, cargo transport, or parachuting operations are handled under the ordinary pan European regulatory framework.

3.2 Who is covered

BSL A 8-1 uses the term “undertaking” and presupposes that the undertaking is registered in Norway so that CAA Norway can perform approval and oversight activities.

4. Regulations and requirements

4.1 Operating permit under BSL A 8-1

Operators performing assignments that fall under BSL A 8-1 must expect a requirement for an operating permit, including conditions related to the specific service/contract.

4.2 Operational conduct – Part-SPO “as far as applicable”

BSL A 8-1 largely makes pan European rules applicable as national rules for state aviation, subject to the reservation that the rules apply as far as applicable.

As a main rule, CAA Norway will set conditions requiring that specialized operations are planned and conducted in accordance with Part-SPO, and relevant organizational requirements in Part-ORO, adapted to the nature and risk of the assignment.

5. Airworthiness – aircraft without normal airworthiness

Where an assignment presupposes the use of aircraft that do not hold normal airworthiness, CAA Norway will set specific conditions related to airworthiness, maintenance, and approval for the concrete use. BSL A 8-1 describes when national approvals may be relevant and how maintenance/certification must be handled within the state aviation system. If the aircraft does not hold normal airworthiness, the exemption provision in BSL A 8-1, §17 will be used:

<https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2020-05-26-1076/%C2%A717#%C2%A717>.

6. Application and expected documentation (high-level)

Operators considering submitting a tender in state procurements are advised to contact the CAA Norway to clarify whether the planned operation falls under BSL A 8-1 and whether an operating permit is required.

As part of the basis for the operating permit and associated conditions, the operator will normally be required to describe:

- oppdragstype, område, tidsrom og grensesnitt mot oppdragsgiver,
- luftfartøytype(r) og luftdyktighetsstatus, inkl. plan for vedlikehold/utstedelse av relevant dokumentasjon,
- operasjonskonsept og risikovurdering, inkl. risikoreduserende barrierer,
- operativ organisering, ansvar og styringssystem/manualverk,
- kompetanse, trening og prosedyrer, inkl. evt. tilleggskrav fastsatt av operatøren.

7. Utenlandske operatører

Utenlandske operatører som ønsker å utføre samme type oppdrag vil også måtte søke om trafikktillatelse fra Luftfartstilsynet. Tilsvarende vilkår som etter BSL A 8-1 kan fastsettes i trafikktillatelsen.

8. Tilsyn og rapportering

Operasjoner gjennomført etter BSL A 8-1 er underlagt Luftfartstilsynets tilsyn. Operatør skal ha systemer for hendelsesrapportering og oppfølging av sikkerhetsrisiko i tråd med vilkår og relevant regelverksgrunnlag for operasjonen.

9. Kontakt

Luftfartstilsynet – Flyoperative seksjon

E-post: postmottak@caa.no

Telefon: 75 58 50 00

- the type of assignment, geographical area, time period, and interfaces with the contracting authority,
- aircraft type(s) and airworthiness status, including maintenance arrangements and issuance of relevant documentation,
- the operational concept and risk assessment, including risk-mitigating barriers,
- the operational organisation, roles and responsibilities, and management system and manuals,
- competence, training, and procedures, including any additional requirements established by the operator.

7. Foreign operators

Foreign operators wishing to carry out the same type of assignment must also apply to CAA Norway for a traffic permit. Conditions corresponding to those under BSL A 8-1 may be stipulated in the traffic permit.

8. Oversight and reporting

Operations conducted under BSL A 8-1 are subject to CAA Norway oversight. The operator shall have systems for occurrence reporting and for the follow-up of safety risk in accordance with conditions and the relevant regulatory basis for the operation.

9. Contact

Norwegian Civil Aviation Authority (CAA Norway) - Flight Operations Section

E-mail: postmottak@caa.no

Telephone: +47 75 58 50 00

- Slutt -

- End -