



UDTAELSE NR. 03/2009

FRA DET EUROPÆISKE LUFTFARTSSIKKERHEDSAGENTUR

af 7. december 2009

om Kommissionens forordning om ændring af Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003 af 24. september 2003 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer

'Begrænsede typecertifikater og begrænsede luftdygtighedsbeviser'

I. Generelt

1. Formålet med denne udtalelse er at foreslå Kommissionen at ændre Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003¹ og bilag hertil (i det følgende benævnt del 21) ved at indføje uddybende og bedre krav i forbindelse med udstedelse af begrænsede typecertifikater og begrænsede luftdygtighedsbeviser.
2. Denne udtalelse er vedtaget efter den procedure, der er fastlagt af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagents (agenturets) bestyrelse², i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 19 i forordning (EF) nr. 216/2008³ (i det følgende benævnt grundforordningen).

II. Høring

3. Meddelelse om foreslået ændring (NPA) 2008-06⁴, der indeholdt udkastet til udtalelse om Kommissionens forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1702/2003, blev offentliggjort på agenturets websted den 10. april 2008.
4. Da høringen sluttede den 10. juli 2008, havde agenturet modtaget 120 bemærkninger fra 24 nationale myndigheder, faglige organisationer og private virksomheder.
5. Agenturet har anerkendt alle indkomne bemærkninger og indarbejdet dem i et dokument med reaktioner på bemærkninger (Comment Response Document) (CRD)), som blev offentliggjort på agenturets websted den 21. august 2009. Dette CRD indeholder en liste over alle de personer og/eller organisationer, der har fremsat bemærkninger, samt agenturets svar.
6. Det vigtigste formål med NPA 2008-06 var at uddybe og forbedre kravene vedrørende udstedelse af begrænsede typecertifikater og begrænsede luftdygtighedsbeviser. I NPA'en beskrives alle de tilfælde, hvor der kan udstedes et begrænset luftdygtighedsbevis. Dette omfatter tilfælde, hvor der i den seneste tid er udstedt permanente flyvetilladelser i overensstemmelse med del 21A.701, nr. 15. Denne mulighed i del 21 blev set som en overgangsforanstaltning, indtil reglerne vedrørende et begrænset luftdygtighedsbevis blev forbedret, så de også kunne anvendes i forbindelse med denne kategori af luftfartøjer. I NPA'en blev det derfor foreslået ikke længere at anvende bestemmelsen i del 21A.701, nr. 15.
7. Der indkom adskillige negative bemærkninger om afskaffelsen af muligheden for flyvetilladelse i 21A.701, nr. 15, fra de ejere af luftfartøjer, som aktuelt har en permanent flyvetilladelse, og ligeledes fra nationale luftfartsmyndigheder.
8. Agenturet erkender, at det ikke er muligt at foretage en fuldstændig vurdering af virkningerne af den foreslåede foranstaltning uden de endelige resultater af NPA 2008-07 ("ELA process", "Standard Changes and Repairs" og "Certification Specifications for Light Sport Aeroplanes"), og at afskaffelsen af muligheden for en permanent flyvetilladelse kan medføre udstedelse af startforbud for visse luftfartøjer.

1 Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003 af 24. september 2003 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer, EUT L 243 af 27.9.2003, s. 6.

2 Bestyrelsens beslutning om den procedure, agenturet anvender ved afgivelse af udtalelser og udarbejdelse af certificeringsspecifikationer og vejledende materiale ("proceduren for fastlæggelse af regler"). EASA MB 08-2007 af 13.6.2007.

3 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF, EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1.

4 Se regelfastsættelsesarkivet på http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

Agenturet har derfor besluttet at trække forslagene til ændringer af punkt 21A.701, 21A.703, 21A.719, 21A.723, 21B.325 samt de tilsvarende i AMC og GM til del 21 tilbage fra denne NPA.

9. Uagtet ovenstående mener agenturet fortsat, at flyvetilladelsen ikke er det rigtige luftdygtighedsbevis for luftfartøjer, som opererer permanent med stort set samme konfiguration og under samme omstændigheder, jf. den forklarende note til NPA'en.
10. Agenturet påtænker derfor at indlede en ny regelfastsættelsesopgave vedrørende de indledende og fortsatte luftdygtighedskrav og de relevante certifikater til det relevante luftfartøj. I sådanne regelfastsættelsesopgaver kan der tages højde for den nye lovgivningsmæssige situation efter indførelsen af NPA 2008-07 og de særlige problemer med luftfartøjer, der aktuelt opereres i henhold til en permanent flyvetilladelse.
11. Som svar på andre bemærkninger har agenturet indført nye bestemmelser i ændringsforslaget, som giver mulighed for let at overføre et luftfartøj fra et normalt luftdygtighedsbevis til et begrænset luftdygtighedsbevis, såfremt en luftfartøjstype står uden aktiv indehaver af typecertifikat ("orphan aircraft"). Dette løser dog ikke problemerne med den vedvarende luftdygtighed, som beskrives i mange af bemærkningerne, som f.eks. tilgængeligheden af korrekt certificerede reservedele.
12. Alle ovennævnte beslutninger indgik i det CRD-dokument, som blev offentliggjort sammen med regelteksterne efter indarbejdelsen af bemærkningerne.
13. Den 8. juni 2009 var der indkommet fire reaktioner på CRD'et fra tre parter. Ingen af disse reaktioner har foranlediget agenturet til at foretage yderligere ændringer i sine forslag.

III. Indholdet af agenturets udtalelse

14. I denne udtalelse foreslås det at ændre del 21, navnlig de bestemmelser, der vedrører udstedelse af begrænsede typecertifikater og begrænsede luftdygtighedsbeviser. Begrebet begrænset luftdygtighedsbevis indsættes i grundforordningen til behandling af luftfartøjer, som ikke kan opfylde alle gældende luftdygtighedskrav, men for hvilke der ikke desto mindre kan sikres tilstrækkelig sikkerhed gennem restriktioner, begrænsninger og andre reducerende foranstaltninger. Dette begreb er ligeledes indarbejdet i del 21, men på grund af tidspress blev der hverken udarbejdet detaljerede og udførlige krav eller AMC-/GM-materiale. I mellemtiden anvendes et begrænset luftdygtighedsbevis i forbindelse med luftfartøjer, for hvilke der ikke længere findes en aktiv indehaver af et typecertifikat, samt for luftfartøjer inden for agenturets anvendelsesområde, som (endnu) ikke har modtaget et typecertifikat fra agenturet. Den praksis, som er udviklet for disse luftfartøjer, skal kodificeres i del 21.
15. Med den nuværende regel beskrives allerede to måder til opnåelse af et begrænset luftdygtighedsbevis. Disse defineres og uddybes yderligere i denne udtalelse:
 - *Begrænset luftdygtighedsbevis baseret på et begrænset typecertifikat:*
Dette er beregnet til luftfartøjer, som ikke kan opfylde alle de gældende luftdygtighedskrav, fordi de er konstrueret til et særligt formål som sprøjtning af afgrøder, vejrkontrol mv.
 - *Begrænset luftdygtighedsbevis baseret på en konstruktionsgodkendelse, som dokumenterer opfyldelse af specifikke luftdygtighedsspecifikationer udstedt af agenturet i et bestemt tilfælde:*
Dette er beregnet til individuelle luftfartøjer, som af forskellige årsager ikke kan opfylde alle gældende luftdygtighedskrav, men for hvilke der ikke desto mindre kan sikres tilstrækkelig sikkerhed gennem restriktioner, begrænsninger og andre

reducerede foranstaltninger. Denne mulighed anvendes i dag i forbindelse med eksempelvis luftfartøjer uden en aktiv indehaver af et typecertifikat og luftfartøjer, som er konstrueret i det tidligere Sovjetunionen, for hvilke agenturet (endnu) ikke har udstedt et typecertifikat. Der foreslås nye bestemmelser for at lette overgangen for et luftfartøj fra et normalt luftdygtighedsbevis til et begrænset luftdygtighedsbevis, såfremt en luftfartøjstype står uden en aktiv indehaver af et typecertifikat.

Denne udtalelse indeholder en tredje mulighed:

- *Et begrænset luftdygtighedsbevis baseret på et typecertifikat og et begrænset supplerende typecertifikat:*

Dette er beregnet til luftfartøjer, som allerede har et normalt luftdygtighedsbevis baseret på et normalt typecertifikat, men som modificeres til et særligt formål som i ovennævnte tilfælde. Uden denne nye mulighed kan luftfartøjer, som modificeres til særlige formål, kun opnå godkendelse gennem en ansøgning om et helt nyt begrænset typecertifikat. Det dermed forbundne ansvar for hele luftfartøjets konstruktion ville normalt række ud over den modifikationsansvarlige persons kvalifikationer, og det ville ikke stemme overens med den måde, hvorpå "normale" modifikationer af luftfartøjer behandles i henhold til subpart E.

IV. Konsekvensanalyse af lovgivning

16. Ændringen ventes at få moderate positive konsekvenser for sikkerheden, idet der tages højde for, at hovedformålet med den lovgivningsmæssige foranstaltning er, at agenturets aktuelle praksis og medlemsstaternes tidligere praksis kommer til udtryk i kravene.

For luftfartøjer uden aktiv indehaver af et typecertifikat defineres de forskellige aktørers ansvar mere tydeligt, idet der tillades et mere effektivt tilsyn med den vedvarende luftdygtighed. Dette forventes at bidrage til bedre sikkerhed.

For luftfartøjer fra det tidligere Sovjetunionen sikrer agenturets betingelser for at udstede specifikke luftdygtighedsspecifikationer et grundlæggende og konsekvent sikkerhedsniveau. Kun de typer af luftfartøjer, som består overensstemmelsestesten med de specifikke luftdygtighedsspecifikationer, kan fortsat operere under et begrænset luftdygtighedsbevis. Dette forventes ligeledes at bidrage til bedre sikkerhed.

17. Ændringens generelle økonomiske konsekvenser forventes at være positive.

Alle de berørte luftfartøjer skal have en form for luftdygtighedsbevis og under alle omstændigheder en konstruktionsgodkendelse fra agenturet efterfulgt af en overensstemmelseserklæring fra registreringsmedlemsstaten. Det betyder, at gebyrer og afgifter i forbindelse med myndighedens deltagelse skal være ens for de forskellige muligheder.

Den automatiske og næsten automatiske ændring fra kategorien luftdygtighedsbevis for luftfartøjer uden aktiv indehaver af typecertifikat vil fjerne visse administrative byrder og dermed have positive økonomiske virkninger. Ændringen i kategorien luftdygtighedsbevis for luftfartøjer uden aktiv indehaver af typecertifikat og luftfartøjer fra det tidligere Sovjetunionen samt de mulige ændringer i de operationer, som disse luftfartøjer må udføre, er en konsekvens af allerede eksisterende krav og påvirkes ikke af ændringen.

De foreslåede foranstaltninger med henblik på at undgå, at luftfartøjstyper står uden aktiv indehaver af typecertifikat, vil have positive økonomiske konsekvenser, fordi indehavere af typecertifikater relativt enkelt kan beholde deres typecertifikater, hvilket giver de mest sårbare af disse indehavere af typecertifikater mulighed for at fortsætte deres aktiviteter.

Den nye mulighed for begrænsede supplerende typecertifikater forventes at få

moderate positive økonomiske konsekvenser. De personer, de er ansvarlige for modifikationer af luftfartøjer, får mulighed for at begrænse deres bestræbelser på at påvise overensstemmelse med kravene til blot at omfatte den ændrede konstruktion i stedet for at skulle ansøge om et fuldstændigt nyt begrænset typecertifikat med behov for at påvise hele luftfartøjets overensstemmelse med de seneste krav.

18. Lighed og rimelighed af positive og negative konsekvenser i forhold til fordelingen blandt de berørte sektorer: De fleste af konsekvenserne vil kun påvirke en relativt lille del af luftfartssektoren. Dette er imidlertid en logisk konsekvens af det emne, som behandles i denne NPA: Begrænsede luftdygtighedsbeviser udstedes udelukkende til luftfartøjer med særlige formål eller luftfartøjer, som af andre årsager ikke kan opfylde alle luftdygtighedskravene. Det er derfor uundgåeligt, at det kun er et begrænset antal enheder, som vil drage fordel af ændringen.

Köln, den 7. december 2009

P. GOUDOU
Administrerende direktør