



UTTALELSE NR. 03/2009

FRA DET EUROPEISKE FLYSIKKERHETSBYRÅ

av 7. desember 2009

om en kommisjonsforordning om endring av kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003 av 24. september 2003 om fastsettelse av gjennomføringsregler for luftdyktighets- og miljøsertifisering av luftfartøyer og tilhørende produkter, deler og utstyr, og for sertifisering av konstruksjons- og produksjonsorganisasjoner

“Begrensede typesertifikater og begrensede luftdyktighetsbeviser”

I. Generelt

1. Formålet med denne uttalelsen er å foreslå for Kommissjonen en endring av kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003¹ og vedlegget (heretter kalt Part 21) ved å utdype og forbedre kravene til utstedelse av begrensede typesertifikater (R-TC) og begrensede luftdyktighetsbeviser (R-CoA).
2. Uttalelsen er vedtatt i henhold til framgangsmåten fastsatt av Det europeiske flysikkerhetsbyrås (Byråets) styre², i samsvar med bestemmelsene i artikkel 19 i forordning (EF) nr. 216/2008³ (heretter kalt grunnforordningen).

II. Høring

3. Kunngjøring om forslag til endring (NPA) 2008-06⁴, som inneholdt utkast til uttalelse om en kommisjonsforordning om endring av kommisjonsforordning (EF) 1702/2003, ble offentliggjort på Byråets nettsted 10. april 2008.
4. Ved høringsfristens utløp 10. juli 2008 hadde Byrådet mottatt 120 kommentarer fra 24 nasjonale luftfartsmyndigheter, yrkesorganisasjoner og private selskaper.
5. Alle innkomne kommentarer er bekreftet mottatt og innarbeidet i et felles dokument, Comment Response Document (CRD), som ble lagt ut på Byråets nettsted 21. august 2009. Dokumentet inneholder en oversikt over personer og/eller organisasjoner som har sendt inn kommentarer, samt Byråets svar.
6. Hovedintensjonen bak NPA 2008-06 var å utdype og forbedre kravene til utstedelse av R-TCer og R-CoAer. NPA beskriver alle tilfeller der et R-CoA kan utstedes. Dette inkluderer tilfeller der det inntil nylig ble utstedt permanente flygetillatelser i samsvar med 21A.701 nr. 15. Dette alternativet i Part 21 var ment som et overgangstiltak inntil reglene for R-CoA var forbedret slik at de også kunne anvendes for denne kategorien luftfartøyer. Følgelig innebar NPA at bestemmelsen i 21A.701 nr. 15 skulle oppheves.
7. Det kom inn mange negative kommentarer til at flygetillatelsen i henhold til 21A.701 nr. 15 skulle utgå, både fra eiere av luftfartøyer som nå flyr på permanente flygetillatelser, men også fra nasjonale luftfartsmyndigheter.
8. Byrådet er innforstått med at konsekvensene av det foreslåtte tiltaket ikke fullt ut lar seg vurdere før de endelige resultatene av NPA 2008-07 ("ELA-prosessen", "Standardendringer og -reparasjoner" og "Sertifiseringsspesifikasjoner for lette sportsfly") foreligger, og at bortfallet av den permanente flygetillatelsen kan medføre at luftfartøyer blir satt på bakken.

Derfor har Byrådet bestemt seg for å trekke de foreslåtte endringene i 21A.701, 21A.703, 21A.719, 21A.723, 21B.325 og de tilsvarende endringene i AMC og GM til Part 21 fra denne NPA.

9. Uten hensyn til det ovenstående er Byrådet fortsatt av den oppfatning at flygetillatelsen ikke er et hensiktsmessig luftdyktighetsbevis for luftfartøyer som permanent opererer i vesentlig samme konfigurasjon og omstendigheter som forklart i den forklarende noten til NPA.

¹ Kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003 av 24. september 2003 om fastsettelse av gjennomføringsregler for luftdyktighets- og miljøsertifisering av luftfartøyer og tilhørende produkter, deler og utstyr, og for sertifisering av konstruksjons- og produksjonsorganisasjoner (EUT L 243 av 27.9.2003, s. 6),

² Styrets vedtak om framgangsmåte som Byrådet skal anvende ved utstedelse av uttalelser, sertifiseringsspesifikasjoner og veiledningsmaterieell ("regelverksprosedyre"). EASA MB 08-2007 av 13.6.2007.

³ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå og om oppheving av rådsdirektiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1).

⁴ Se Arkiv over regelverksarbeid på http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

10. Byrået har derfor til hensikt å innlede et nytt regelverksforberedende arbeid angående kravene til utstedelse og fornyelse av luftdyktighetsbeviser og relevante sertifikater for de berørte luftfartøyer. I dette regelverksforberedende arbeidet kan det tas behørig hensyn til den nye regelverkssituasjonen etter gjennomføringen av NPA 2008-07 og til de særskilte problemene som gjelder luftfartøyer som nå opererer på permanent flygetillatelse.
11. For å imøtekomme de andre kommentarene har Byrået innført nye bestemmelser i endringsforslaget slik at det blir lettere å overføre et luftfartøy fra ordinært CoA til R-CoA dersom det er blitt "faderløst" ("orphan"). Dette vil imidlertid ikke løse problemene med kontinuerlig luftdyktighet som mange høringsinstanser har tatt opp, f.eks. når det gjelder tilgangen til behørig sertifiserte reservedeler.
12. Dette er da også hensyntatt i det CRD som ble offentliggjort sammen med endringsforslaget slik det forelå etter at kommentarene var innarbeidet.
13. Pr. 8. juni 2009 var det kommet inn fire reaksjoner på CRD fra tre kommentatorer. Ingen av disse har fått Byrået til å gjøre ytterligere endringer i forslagene.

III. Innholdet i Byråets uttalelse

14. Denne uttalelsen inneholder forslag til endringer i Part 21, særlig bestemmelsene om utstedelse av R-TCer og R-CoAer. Begrepet begrensede luftdyktighetsbeviser (R-CoA) er hjemlet i grunnforordningen og kan utstedes for luftfartøyer som ikke oppfyller alle gjeldende luftdyktighetskrav, men der restriksjoner, begrensninger og andre risikoreduserende tiltak likevel sikrer tilstrekkelig sikkerhet. Begrepet finnes også i Part 21, men på grunn av tidsnød ble det ikke utarbeidet noe detaljert, utfyllende kravsett eller AMC/GM. I mellomtiden brukes R-CoA for luftfartøyer hvor det ikke lenger finnes noen aktiv innehaver av typesertifikat (TC), og for luftfartøyer som (ennå) ikke har fått noe EASA-typesertifikat. Praksisen utviklet for disse luftfartøyene må lovfestes i Part 21.
15. I henhold til dagens regler er det to måter R-CoA kan fås på. Reglene utdypes og beskrives nærmere i denne uttalelse:
 - *R-CoA basert på et R-TC:*
Dette beviset skal brukes i forbindelse med luftfartøyer som ikke kan overholde alle gjeldende luftdyktighetskrav fordi de er spesifikt konstruert for et særskilt formål, f.eks. sprøyting av avlinger, for meteorologiske formål osv.
 - *R-CoA basert på en konstruksjonsgodkjenning som bekrefter samsvar med særlige luftdyktighetsspesifikasjoner (SAS) utstedt av Byrået for det spesifikke tilfellet:*
Et begrenset luftdyktighetsbevis er ment for individuelle luftfartøyer som av ulike årsaker ikke kan oppfylle gjeldende luftdyktighetskrav, men der restriksjoner, begrensninger og andre risikoreduserende tiltak likevel sikrer tilstrekkelig sikkerhet. Eksempler på luftfartøyer dette gjelder i dag, er luftfartøyer uten aktiv innehaver av typesertifikat (såkalte "orphan aircrafts") og luftfartøyer konstruert i det tidligere Sovjetunionen som Byrået (ennå) ikke har utstedt typesertifikat for. Utkastet inneholder forslag til nye bestemmelser som vil gjøre det lettere å overføre et luftfartøy fra et ordinært CoA til et begrenset R-CoA for det tilfelle at typen skulle bli "orphan".

I denne uttalelse er en tredje mulighet tatt med:

- *R-CoA basert på et TC og et begrenset supplerende typesertifikat (R-STC):*
Dette alternativet vil kunne brukes for et luftfartøy som har et ordinært luftdyktighetsbevis (CoA) basert på et ordinært typesertifikat (TC), men som bygges om for et særskilt formål som i det første tilfellet over. Uten dette alternativet vil den eneste måten å få godkjenning på for et luftfartøy som bygges om for et særskilt formål, være å søke om et helt nytt begrenset

typesertifikat (R-TC). Ansvar et som er forbundet med hele luftfartøyet konstruksjon vil vanligvis være mer omfattende enn det ombyggeren har kapasitet til, og det ville ikke være i samsvar med den måten "ordinære" endringer av luftfartøyer behandles på i kapittel E.

IV. Konsekvensanalyse

16. Endringen forventes å få en moderat positiv innvirkning på sikkerheten all den tid hovedhensikten er at kravene skal gjenspeile gjeldende praksis i Byrået og tidligere praksis i medlemsstatene.

For "orphan" luftfartøyer vil de ulike aktørenes ansvar bli klarere definert slik at tilsynet med kontinuerlig luftdyktighet blir mer effektivt. Dette forventes å bidra til økt sikkerhet.

For luftfartøyer fra det tidligere Sovjetunionen vil vilkårene for utstedelse av særlige luftdyktighetsspesifikasjoner (SAS) av Byrået sikre et grunnleggende, konsistent sikkerhetsnivå. Bare de luftfartøytypene som består samsvarstesten med SAS kan fortsette å operere under et R-CoA. Dette forventes også å bidra til økt sikkerhet.

17. Økonomisk sett forventes endringen totalt sett også å ha positive konsekvenser.

Alle luftfartøyer dette gjelder, trenger en eller annen form for luftdyktighetsbevis, og i alle tilfeller vil de trenge en konstruksjonsgodkjenning etterfulgt av samsvarsattestering fra registreringsmedlemsstaten. Dette innebærer at gebyrer og avgifter i forbindelse med myndighetenes involvering blir de samme uansett alternativ.

Den automatiske og nærmest automatiske endringen fra kategorien luftdyktighetsbevis for "orphan" luftfartøyer vil medføre en viss lettelse i den administrative byrden og dermed få en positiv økonomisk konsekvens. Endringen av luftdyktighetsbeviskategori for "orphan" luftfartøyer og luftfartøyer fra det tidligere Sovjetunionen og den potensielle endringen i tillatte operasjoner for disse luftfartøylene følger av krav som allerede eksisterer, og berøres ikke av endringen.

De foreslåtte tiltakene for å forhindre at visse typer luftfartøyer blir "orphan" vil ha en positiv økonomisk effekt ettersom TC-innehavere vil kunne opprettholde TC med relativt enkle midler; dette vil gjøre det mulig selv for de mest sårbare TC-innehavere å fortsette virksomheten.

Alternativet R-STC forventes å kunne få en beskjeden positiv økonomisk effekt. Det vil gjøre det mulig for ombyggere å begrense innsatsen for å sikre samsvar bare til den konstruksjonen som er endret, i stedet for å måtte søke om et komplett nytt begrenset typesertifikat (R-TC), som ville innebære at det måtte dokumenteres samsvar med de nyeste kravene for luftfartøyet i sin helhet.

18. Når det gjelder kravet til en rimelig og rettferdig fordeling av positive og negative konsekvenser for de berørte sektorer: De fleste konsekvensene vil bare berøre en relativt liten del av luftfartssamfunnet. Imidlertid er dette en logisk følge av den saken denne NPA gjelder: Begrensede luftdyktighetsbeviser (R-CoAer) utstedes bare til luftfartøyer for særskilte formål eller for luftfartøyer som av andre årsaker ikke kan oppfylle alle kravene til luftdyktighet. Det er derfor uunngåelig at bare et begrenset antall enheter vil dra fordel av endringen.

Köln, 7. desember 2009

P. GOUDOU
Administrerende direktør