



YTTRANDE NR 3/2009

FRÅN EUROPEISKA BYRÅN FÖR LUFTFARTSSÄKERHET

av den 7 december 2009

om kommissionens förordning om ändring av kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 av den 24 september 2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer

"Begränsade typcertifikat och begränsade luftvärdighetsbevis"

I. Allmänt

1. Syftet med detta yttrande är att föreslå att kommissionen ändrar kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003¹ och bilagan till denna (nedan kallad *Del 21*) genom att ta med utarbetade och förbättrade krav för utfärdande av begränsade typcertifikat och begränsade luftvärdighetsbevis.
2. Yttrandet har antagits enligt det förfarande som angetts av styrelsen för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet² (byrån), i enlighet med bestämmelserna i artikel 19 i förordning (EG) nr 216/2008³ (nedan kallad *grundförordningen*).

II. Samråd

3. Meddelandet om föreslagen ändring (Notice of Proposed Amendment, NPA) 2008-06⁴ som innehöll förslaget till yttrande om kommissionens förordning om ändring av förordning (EG) nr 1702/2003 offentliggjordes på byråns webbplats den 10 april 2008.
4. När tidsfristen löpte ut den 10 juli 2008 hade byrån mottagit 120 synpunkter från 24 nationella myndigheter, yrkessammanslutningar och privata företag.
5. Samtliga synpunkter som mottogs har bekräftats och införts i en förteckning med synpunkter och svar (Comment Response Document, CRD), som offentliggjordes på byråns webbplats den 21 augusti 2009. Denna förteckning med synpunkter och svar innehåller en förteckning över alla personer och/eller organisationer som har lämnat synpunkter samt byråns svar.
6. Huvudsyftet med NPA 2008-06 var att utarbeta och förbättra kraven för utfärdande av begränsade typcertifikat och begränsade luftvärdighetsbevis. I meddelandet beskrivs alla fall när ett begränsat luftvärdighetsbevis kan utfärdas. Detta innebär fall där permanenta flygtillstånd fram till nyligen har utfärdats i enlighet med Del 21A.701.15. Detta alternativ i Del 21 sägs som en övergångsåtgärd tills bestämmelserna för begränsade luftvärdighetsbevis hade förbättrats så att de också kunde tillämpas på denna kategori av luftfartyg. I meddelandet räknar man därför med att bestämmelsen i Del 21A.701.15 tas bort.
7. Flera kritiska synpunkter om strykningen av alternativet flygtillstånd i 21A.701.15 har mottagits från ägare till luftfartyg som flyger med ett permanent flygtillstånd samt från nationella luftfartsmyndigheter.
8. Byrån medger att effekterna av den föreslagna åtgärden inte helt kan uppskattas utan de slutliga resultaten för NPA 2008-07 ("ELA-förfarande", "Standardändringar och reparationer" och "Certifieringsspecifikationer för lätta sportflygplan") och att strykningen av det permanenta flygtillståndet kan leda till startförbud för vissa luftfartyg.

Därför har byrån beslutat att dra tillbaka de föreslagna ändringarna av punkterna 21A.701, 21A.703, 21A.719, 21A.723, 21B.325 i detta meddelande om föreslagen

¹ Kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 av den 24 september 2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer (EUT L 243, 27.9.2003, s. 6).

² Styrelsens beslut rörande det förfarande som ska användas då byrån avger ett yttrande samt utfärdar certifieringsspecifikationer och anvisningar (förfarande för upprättande av bestämmelser). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

³ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävandet av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG (EUT L 79, 19.3.2008, s. 1).

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

ändring och de tillhörande ändringarna av Del 21 i allmänna råd om uppfyllande av krav samt anvisningar (AMC och GM).

9. Utan hinder av ovanstående anser byrån fortfarande att flygtillståndet inte är rätt luftvärdighetsbevis för luftfartyg som används permanent med i stort sett samma konfiguration och under samma förhållanden som klargörs i den förklarande anmärkningen till meddelandet om föreslagen ändring.
10. Därför avser byrån att inleda en ny regleringsuppgift om de inledande och fortsatta luftvärdighetskraven och om lämpliga certifikat för det berörda luftfartyget. En sådan regleringsuppgift kan ta vederbörlig hänsyn till den nya regleringssituationen efter genomförandet av NPA 2008-07 och till de särskilda problemen för luftfartyg som nu flyger med ett permanent flygtillstånd.
11. Som svar på andra synpunkter har byrån infört nya bestämmelser i förslaget till ändring som underlättar överförandet av luftfartyg från ett vanligt luftvärdighetsbevis till ett begränsat luftvärdighetsbevis om typen står utan aktiv typcertifikatsinnehavare. Detta löser dock inte de fortsatta problemen med luftvärdighet som beskrivs i många synpunkter, till exempel tillgången till rätt certifierade reservdelar.
12. Alla ovanstående beslut återspeglas i den förteckning med synpunkter och svar som offentliggjordes tillsammans med lagtexterna som är ett resultat av införlivandet av synpunkterna.
13. Den 8 juni 2009 hade fyra reaktioner på förteckningen med synpunkter och svar mottagits från tre olika källor. Inga av dessa synpunkter har föranlett byrån att göra ytterligare ändringar i sina förslag.

III. Innehållet i byråns yttrande

14. I detta yttrande föreslås en ändring av Del 21, framför allt av bestämmelserna om utfärdande av begränsade typcertifikat och begränsade luftvärdighetsbevis. Konceptet för begränsade luftvärdighetsbevis införlivas i grundförordningen för handläggande av luftfartyg som inte uppfyller alla tillämpliga luftvärdighetskrav, men för vilka tillfredsställande säkerhet ändå kan garanteras genom restriktioner, begränsningar och andra riskreducerande åtgärder. Detta koncept inbegrips också i Del 21, men på grund av tidsbrist har ingen utförlig och omfattande uppsättning regler eller några allmänna råd om uppfyllande av krav/anvisningar (AMC/GM) utarbetats. Under tiden används det begränsade luftvärdighetsbeviset för luftfartyg som inte längre har någon aktiv typcertifikatsinnehavare och för luftfartyg inom byråns område som (ännu) inte har fått ett typcertifikat från byrån. Förfarandet som har tagits fram för dessa luftfartyg måste kodifieras i Del 21.
15. I de nuvarande bestämmelserna beskrivs redan två sätt att erhålla ett begränsat luftvärdighetsbevis. Dessa definieras och utvecklas ytterligare i detta yttrande:
 - *Begränsat luftvärdighetsbevis grundat på ett begränsat typcertifikat:*

Detta bevis är avsett för luftfartyg som inte uppfyller alla tillämpliga krav på luftvärdighet eftersom de är specialkonstruerade för ett särskilt syfte, exempelvis besprutning av grödor, väderkontroll osv.
 - *Begränsat luftvärdighetsbevis grundat på ett konstruktionsgodkännande som intygar överensstämmelse med särskilda specifikationer för luftvärdighet som har utfärdats av byrån för det specifika fallet:*

Detta bevis är avsett för enskilda luftfartyg som av olika anledningar inte uppfyller tillämpliga krav på luftvärdighet, men för vilka tillfredsställande säkerhet ändå kan garanteras genom restriktioner, begränsningar och andra riskreducerande åtgärder. Detta alternativ används i dag exempelvis för luftfartyg utan en aktiv typcertifikatsinnehavare ("herrelösa" luftfartyg) och luftfartyg konstruerade i det tidigare Sovjetunionen för vilka byrån (ännu) inte

har utfärdat ett typcertifikat. Nya bestämmelser har föreslagits för att underlätta överföring av luftfartyg från ett normalt luftvärdighetsbevis till ett begränsat luftvärdighetsbevis om en typ står utan aktiv typcertifikatsinnehavare.

I detta yttrande föreslås att ett tredje alternativ läggs till:

- *Begränsat luftvärdighetsbevis grundat på ett typcertifikat och ett begränsat kompletterande typcertifikat:*

Detta bevis är avsett för luftfartyg som redan har ett vanligt luftvärdighetsbevis grundat på ett vanligt typcertifikat, men som har modifierats för att passa ett särskilt syfte som i det första fallet ovan. Utan detta nya alternativ kan luftfartyg som modifierats för särskilda syften endast bli godkända genom att man ansöker om ett helt nytt begränsat typcertifikat. Det tillhörande ansvaret för hela luftfartygskonstruktionen skulle vanligen gå utöver modifierarens förmåga och skulle inte stämma överens med det sätt på vilket "vanliga" modifieringar av luftfartyg behandlas i kapitel E.

IV. Konsekvensbedömning

16. Ändringen förväntas få en något positiv inverkan på säkerheten, med hänsyn till att huvudsyftet med regleringsåtgärden är att spegla byråns nuvarande tillvägagångssätt och medlemsstaternas tidigare tillvägagångssätt i bestämmelserna.

För luftfartyg utan aktiv typcertifikatsinnehavare definieras ansvarsskyldigheterna för de olika aktörerna tydligare, vilket ger en bättre översikt över den fortsatta luftvärdigheten. Detta bör bidra till förbättrad säkerhet.

För luftfartyg från före detta Sovjetunionen garanterar byråns villkor för att utfärda särskilda specifikationer för luftvärdighet en grundläggande och konsekvent säkerhetsnivå. Endast de luftfartygstyper som överensstämmer med dessa särskilda specifikationer för luftvärdighet kan fortsätta att användas med ett begränsat luftvärdighetsbevis. Detta bör också bidra till förbättrad säkerhet.

17. Ändringens övergripande ekonomiska inverkan förväntas bli positiv.

Alla luftfartyg som berörs behöver någon form av luftvärdighetsbevis och samtliga behöver ett konstruktionsgodkännande från byrån och ett beslut om överensstämmelse från registreringsmedlemsstaten. Detta innebär att arvoden och avgifter kopplade till myndighetens inblandning kommer att vara liknande för de olika alternativen.

Den automatiska och nästan automatiska ändringen från luftvärdighetsbeviskategori för luftfartyg utan aktiv typcertifikatsinnehavare kommer att innebära att vissa administrativa uppgifter tas bort och därmed att ha en positiv ekonomisk inverkan. Ändringen i kategorin för luftvärdighetsbevis för luftfartyg utan aktiv typcertifikatsinnehavare och för luftfartyg från före detta Sovjetunionen och den möjliga ändringen av den godkända användningen för dessa luftfartyg är en konsekvens av befintliga bestämmelser och påverkas inte av ändringsförslaget.

De föreslagna åtgärderna för att undvika att luftfartygstyper står utan aktiv typcertifikatsinnehavare kommer att ha en positiv ekonomisk inverkan eftersom innehavare av typcertifikat kommer att kunna behålla sitt typcertifikat med relativt enkla medel, vilket gör det möjligt för de mest utsatta av dessa typcertifikatsinnehavare att behålla sina företag.

Den nya möjligheten med begränsade kompletterande typcertifikat bör ha en något positiv ekonomisk inverkan. Den gör det möjligt för personer som modifierar luftfartyg att begränsa sina insatser för att uppfylla kraven på överensstämmelse till enbart den ändrade konstruktionen i stället för att behöva ansöka om ett helt nytt

begränsat typcertifikat, med kravet på att visa att hela luftfartyget överensstämmer med de senaste bestämmelserna.

18. Likabehandling och rättvisa när det gäller fördelningen av positiva och negativa konsekvenser för de berörda sektorerna: i de flesta kommer endast en relativt liten sektor av luftfartsområdet att påverkas. Detta är dock en logisk följd av det ämne som behandlas i detta meddelande om föreslagen ändring. Begränsade luftvärdighetsbevis utfärdas endast till luftfartyg för särskilda syften eller till luftfartyg som av andra skäl inte kan uppfylla alla krav på luftvärdighet. Det är därför oundvikligt att endast ett begränsat antal enheter kommer att dra nytta av ändringen.

Köln den 7 december 2009

P. GOUDOU
Verkställande direktör