



UDTALELSE NR. 04/2010

FRA DET EUROPÆISKE LUFTFARTSSIKKERHEDSAGENTUR

af 26. august 2010

**om Kommissionens forordning XXX/2010 om gennemførelsesbestemmelser
for pilotcertifikater**

I Generelt

1. Formålet med denne udtalelse er at bistå Kommissionen i fastlæggelsen af gennemførelsesbestemmelser for pilotcertifikater. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008¹ (i det følgende benævnt "grundforordningen"), som ændret ved forordning (EF) nr. 1108/2009², fastlægger en hensigtsmæssig og omfattende ramme for fastsættelsen og gennemførelsen af fælles tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart.
2. Formålet med den foreslåede forordning var at opstille krav, der står i et rimeligt forhold til det pågældende certifikats rettigheder samt skabe klarhed og retssikkerhed og sikre, at lovgivningsteksten kan håndhæves. Den har taget hensyn til udviklingen i EU-lovgivningen og den internationale lovgivning (ICAO) samt harmonisering med de regler, som andre af EU's primære partners myndigheder har udstukket, som angivet i formålene i grundforordningens artikel 2. Desuden er den baseret på ICAO's standarder og anbefalede praksis samt vedtagne fælles luftfartskrav (JAR), ligesom den nøje overholder EU-lovgivningen, navnlig grundforordningen. Den foreslåede forordning blev udarbejdet under hensyntagen til sikkerhed, reguleringsprincipper samt den aktuelle fordeling mellem "hård" og "blød" lovgivning. Endvidere er bestemmelser hidrørende fra NPA'er til JAR-FCL, som var langt fremskredne i vedtagelsesprocessen i JAA-systemet (de fælles luftfartsmyndigheder), men som ikke var nået helt i gennem lovgivningsprocessen på grund af nedlægningen af JAA, medtaget.

II. Høring

3. NPA 2008-17 blev offentliggjort på Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs (agenturets) websted den 5. juni 2008 med henblik på høring af alle berørte parter i overensstemmelse med artikel 52 i grundforordningen og artikel 5, stk. 3, og 6, i regelfastsættelsesproceduren³.
4. NPA 2008-17 var opdelt i tre separate dokumenter:
 - NPA 2008-17a indeholdt den forklarende bemærkning til NPA'en med detaljerede begrundelser til både del-FCL og del-MED samt krydsreferencetabeller mellem JAR-FCL 1, 2 og 3 og de forslag, der var angivet i NPA'en.
 - NPA 2008-17b indeholdt udkast til forslag til gennemførelsesbestemmelser og dermed beslægtede AMC og GM om certificering af piloter (del-FCL).
 - NPA 2008-17c indeholdt udkast til forslag til gennemførelsesbestemmelser og dermed beslægtede AMC og GM om helbredsgodkendelse af piloter (del-MED).
5. Desuden blev en lovgivningsmæssig konsekvensanalyse om del-FCL offentliggjort i slutningen af oktober 2008 som NPA 2008-22f, og den var åben for høring frem til den 15. april 2009.
6. Som følge af de mange indkomne bemærkninger og i overensstemmelse med det arbejdsprogram, som agenturet har udarbejdet efter aftale med Kommissionen og

¹ 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).

² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1108/2009 af 21. oktober 2009 om ændring af forordning (EF) nr. 216/2008 for så vidt angår flyvepladser, lufttrafikstyring og luftfartstjenester og om ophævelse af direktiv 2006/23/EF (EUT L 309 af 24.11.2009, s. 51).

³ Bestyrelsens beslutning om den procedure, agenturet anvender ved afgivelse af udtalelser og udarbejdelse af certificerings-specifikationer og vejledende materiale (regelfastsættelsesprocedure), EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

bestyrelsen, blev det besluttet, at dokumentet med reaktioner på bemærkninger (CRD) til NPA 2008-17 skulle opdeles og offentliggøres i etaper.

7. Agenturet fik støtte fra FCL.001-arbejdsgruppen til gennemgangen og besvarelsen af kommentarerne og gennemførelsen af de nødvendige ændringer i NPA-teksten⁴. Denne gruppe blev nedsat i overensstemmelse med regelfastsættelsesproceduren og havde deltagelse af medlemmerne af FCL.001-redaktionsgruppen samt andre eksperter fra agenturet, de nationale luftfartsmyndigheder og industrien, som ikke havde været indblandet i den første udarbejdelsesfase. Agenturet fik desuden hjælp fra andre eksperter til særligt komplekse emner, som det i nogle tilfælde er fremhævet i bilag II til CRD til NPA 2008-17b.
8. CRD til NPA 2008-17b (del-FCL) blev offentliggjort på agenturets websted den 9. april 2010. Alle de indkomne bemærkninger til NPA 2008-17b blev anerkendt og indarbejdet i de forskellige dele af CRD, hvor det var relevant, sammen med agenturets svar.
9. CRD til NPA 2008-17b var åben for reaktioner fra interessenterne i to måneder, således som det er fastlagt i regelfastsættelsesproceduren. Agenturet havde inden fristen den 9. juni 2010 for CRD til NPA 2008-17b modtaget i alt 534 reaktioner fra over 200 kommentatorer, herunder nationale luftfartsmyndigheder, faglige organisationer, nonprofitorganisationer inden for almenflyvning, private virksomheder og enkeltpersoner. Alle reaktioner til CRD til NPA 2008-17b blev anerkendt og overvejet i forbindelse med den endelige udarbejdelse af udtalelsen om "gennemførelsesforordningen om pilotcertifikater".

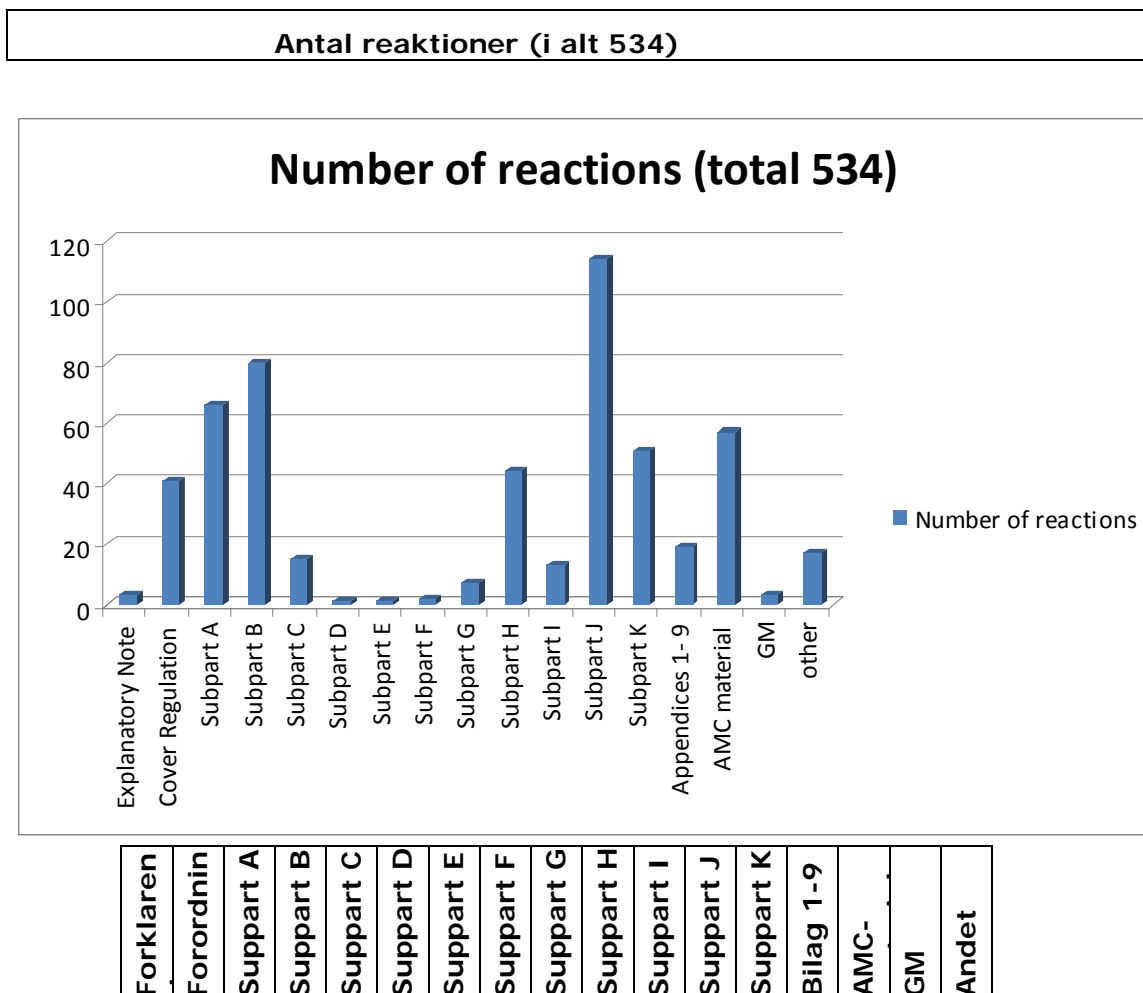
III. Indholdet af agenturets udtalelse

10. Grundforordningen giver Kommissionen beføjelse til at vedtage gennemførelsesbestemmelser med henblik på gennemførelse af grundforordningen, og de væsentlige krav for pilotcertifikater, som skal afspejle det aktuelle tekniske niveau, herunder bedste praksis og den videnskabelige og tekniske udvikling, inden for træning af piloter.
11. Denne udtalelse indeholder agenturets forslag til gennemførelsesbestemmelser til grundforordningen vedrørende certificering af piloter, der beskæftiger sig med operation af de luftfartøjer, der er nævnt i grundforordningens artikel 4, stk. 1, litra b) og c), samt certificering af instruktører og eksaminatorer, som deltager i træning og bedømmelse af disse piloter. Disse forslag er baseret på kravene i JAR-FCL 1 og 2, standarderne og den anbefalede praksis i ICAO bilag 1 samt på de eksisterende nationale bestemmelser.
12. Udtalelsen omhandler alle certifikater og ratings til flyvemaskiner og helikoptere, som indgik i JAR-FCL 1 og 2. Desuden indeholder den forslag til:
 - nye certifikater til andre luftfartøjskategorier: svæveflyvemaskiner, balloner, luftskibe og VTOL-luftfartøjer
 - et nyt pilotcertifikat til lette luftfartøjer (LAPL) for piloter, som beskæftiger sig med ikke-erhvervsmæssig operation af ikke-komplekse luftfartøjer med en maksimal startmasse (MTOM) på op til 2 000 kg
 - nye rettigheder til specifikke aktiviteter: rettigheder til slæb af svæveflyvemaskiner og bannere, rettigheder til kunstflyvning, rettigheder til bjergflyvning samt rettigheder til piloter, der udfører kategori 1- og 2-prøveflyvninger.
13. Den tekst, der foreslås i denne udtalelse, afspejler ændringerne i agenturets første forslag (som blev offentliggjort i NPA 2008-17b) som resultat af den offentlige høring

⁴ Arbejdsgruppens sammensætning findes på agenturets websted under <http://easa.europa.eu/rulemaking/comment-response-documents-CRDs-and-review-groups.php>.

(som blev offentliggjort i CRD til NPA) samt nogle ændringer, der blev foretaget for at afspejle de reaktioner, der blev modtaget i forbindelse med CRD.

14. I alt modtog agenturet 534 reaktioner på CRD. Fordelingen af reaktionerne på de forskellige subpartter er vist i tabel 1 nedenfor.



Tabel 1: Fordeling af reaktioner på CRD

15. Efter en grundig evaluering af de modtagne reaktioner blev følgende ændringer gennemført i CRD-teksten:
- redaktionelle ændringer, standardisering af teksten og præciseringer,
 - ændringer relateret til de bemærkninger til NPA, som var blevet accepteret af agenturet, men hvor de tilsvarende tekstændringer var blevet udeladt af CRD,
 - forbedringer af teksten, som var blevet tilføjet i CRD efter kommentarer til NPA, og
 - en ændring i teksten vedrørende begrænsning af rettigheder for indehavere af certifikater til balloner, svæveflyvemaskiner, VTOL-luftfartøjer og luftskibe i alderen 60-65 år, som beskæftiger sig med erhvervsmæssig lufttransport (FCL.065), efter bemærkninger og reaktioner på CRD og for at tilpasse reglen til praksis i flere medlemsstater.
16. Med hensyn til 15. a. ovenfor var de redaktionelle ændringer nødvendige, fordi reaktionerne på CRD samt korrekturlæsning i agenturet viste uoverensstemmelser i CRD-teksten. Ekstempler på sådanne ændringer er:

- a. Standardiseret brug af forkortelser, hvor f.eks. "motorsvæveflyvemaskiner til rejsebrug" er blevet erstattet med "TMG", "godkendt træningsorganisation" med "ATO", "samarbejde mellem flere besætningsmedlemmer" med "MCC", "simulator" og "flyvesimulator" med "FFS", "flyveeksaminator" med "FE" osv.
 - b. standardiseret brug af store bogstaver, såsom ændring af "Afsnit" til "afsnit", "Stk." til "stk.", men også "denne del" til "denne Del" (*vedrører ikke den danske tekst*) osv.
 - c. standardisering af terminologi, såsom udskiftning af "simulatorer" eller "flyvesimulatorer (FS)" med "FFS", "myndighed" med "kompetent myndighed", "VTOL" med "VTOL-luftfartøj", "del-OPS" med "gældende krav til flyveoperationer" osv.
17. Hvad angår 15. c. ovenfor gav de modtagne reaktioner anledning til visse ændringer:
- a. Subpart A: Definitionen af "Andenpilot til afløsning ved marchhøjde" blev ændret. Definitionen var blevet tilføjet i CRD efter bemærkninger til NPA. Agenturet modtog adskillige reaktioner på denne nye definition og anså dem for at være værdifulde argumenter for præcisering af teksten.
 - b. Subpart B: FCL.110.S blev ændret med tilføjesen af et krav om en solorundflyvning på 50 km for LAPL(S).
 - c. Subpart C:
 - i. Det blev præciseret, at indehaveren af et PPL også kan fungere som instruktør mod betaling for de rettigheder og beviser, der er omfattet af PPL eller LAPL.
 - ii. Ballonhylstrenes størrelse blev omklassificeret.
 - d. Subpart J:
 - i. FCL.905.FI blev ændret for at udvide rettighederne for flyveinstruktører (FI) til at udføre flyveinstruktion for udstedelse, forlængelse eller fornyelse af beviser til bjerginstruktører (MI) og syntetiske træningsinstruktører (STI).
 - e. Bilag 1-9:
 - i. Bilag 3 indeholder kravene for træningskurser for udstedelse af et CPL og ATPL. Der blev tilføjet et afsnit i "A. Integreret ATP-kursus – Flyvemaskiner" for at ensrette det med "B. Integreret CPL/IR-kursus – Flyvemaskiner".

"f) fem timer, som skal udføres i en flyvemaskine, der er certificeret til befordring af mindst fire personer, og som har en propel med variabel pitch og optrækkeligt understel". Ordlyden var blevet godkendt i "B. Integreret CPL/IR-kursus – Flyvemaskiner" efter bemærkninger til NPA. I reaktionen blev det anført, at eftersom begge træningskurser i grunden gav samme certifikat, nemlig CPL/IR(A), og at den praktiske træning er ens på begge træningskurser, burde ovenstående afsnit også være tilføjet til "A. Integreret ATP-kursus – Flyvemaskiner".
 - ii. Bilag 7 omhandler prøvekrav for den praktiske prøve for udstedelse af en instrumentrettighed. Agenturet modtog en reaktion, hvor det blev anført, at visse punkter i emnelisten burde markeres med "°" for at angive, at disse emner "° Skal udføres udelukkende med reference til instrumenter". Denne ændring var allerede blevet vedtaget i FCL.001-arbejdsgruppen i forbindelse med gennemgangen af NPA, men CRD var ikke blevet ændret i overensstemmelse dermed før offentliggørelsen.
 - iii. Bilag 9 omhandler træning, praktisk prøve og duelighedsprøve for MPL, ATPL, klasse- og typerettigheder, samt duelighedsprøve for instrumentrettigheder. I bilag 9, A., punkt 6, er ordlyden vedrørende prøvens varighed blevet ændret. I reaktionerne på CRD blev det påpeget, at henvisningen til anvendelse af flyvesimulatorer (FFS) i prøven ikke var i overensstemmelse med JAR-FCL, og

prøvens varighed syntes ikke at være tilstrækkelig i forhold til visse prøvetyper. Derfor blev forpligtelsen til at bruge FFS, når en sådan er til rådighed, styrket, og prøvens varighed i forbindelse med IR og klasse- eller typerettigheder for én pilot blev ændret til 60 minutter.

18. Med hensyn til 15. d. ovenfor genovervejede agenturet denne bestemmelse og besluttede at ændre den for visse luftfartøjskategorier i lyset af både bemærkningerne til NPA og reaktionerne på CRD samt efter yderligere analyse af ICAO bilag 1, 2.1.10, og JAR-FCL 1 og 2. I de relevante bemærkninger og reaktioner anmodede man om fuldstændig fjernelse af begrænsningen i erhvervsmæssige rettigheder for 60-64-årige for svæveflyvemaskiner, balloner, luftskibe og VTOL-luftfartøjer. De primære argumenter var, at ICAO's bestemmelser kun omhandler internationale flyvninger, at de europæiske pensionsregler ikke omfatter disse piloter, som ville skulle stoppe med at flyve, når de fylder 60, da de fører luftfartøjer med én pilot i erhvervsmæssige lufttransportoperationer, og at ballonpiloter i nogle medlemsstater ikke er underlagt nogen aldersgrænser i henhold til de nationale regler. Agenturet besluttede at fastholde kravet i overensstemmelse med ICAO bilag 1 for flyvemaskine- og helikopterkategoriene, da dette allerede var reguleret i JAR-FCL 1 og 2, og for at give alle andre kategorier mulighed for at udøve rettigheder i erhvervsmæssige lufttransportoperationer indtil det fyldte 65. år uden begrænsninger. Aldersgrænsen på 65 år for erhvervsmæssige lufttransportoperationer blev bevaret for alle piloter for at sikre konsekvens med ICAO bilag 1 og i lyset af, at ICAO-kravet er baseret på sikkerhedsrisikoanalyser. Ovennævnte ændring er en ændring i forhold til ICAO bilag 1, og medlemsstaterne bør være opmærksomme på, at de bør indberette en forskel i forhold til ICAO på dette punkt.
19. Ud over ovennævnte ændringer har agenturet modtaget reaktioner vedrørende indholdet i bilag 1-9 fra to vigtige interessentgrupper:
 - a. En organisation, som repræsenterer en gruppe luftfartsforetagender. Denne organisation anmodede om, at indholdet i bilag 1-9 skulle overføres til AMC for at give medlemsstaterne mulighed for at udarbejde alternative AMC'er til gennemførelse af kompetencebaseret og evidensbaseret træning og bedømmelse straks efter færdiggørelsen af det relaterede ICAO-dokument.
 - b. En organisation, som repræsenterer en gruppe piloter i luftfartsforetagender. Denne organisation anmodede om, at indholdet i bilag 1-9 skulle forblive i forordningsteksten for at undgå, at træning, testning og bedømmelse af piloter skulle være underlagt forskellige bestemmelser i forskellige medlemsstater, da de betragtede dette som en trussel mod sikkerheden.

Agenturet deltager aktivt i ICAO's arbejde om kompetence- og evidensbaseret træning og anerkender vigtigheden af denne nye træningsmetode og støtter gennemførelsen deraf. Det fremtidige ICAO-dokument vil imidlertid omhandle helt nye trænings-, prøve- og bedømmelsesmetoder, som vil få en indvirkning på alle de tilsvarende forordninger og give anledning til store ændringer. Dette bør gøres til genstand for en separat regelfastsættelsesopgave, som allerede er blevet fastlagt i regelfastsættelsesprogrammet i overensstemmelse med regelfastsættelsesproceduren. Af denne grund og for at være konsekvent i forhold til de eksisterende forordninger besluttede agenturet derfor at bevare indholdet af bilag 1-9 i reglen.
20. Nogle reaktioner på subpart B og C fokuserer på godskrivning eller anerkendelse af flyvetid på bilag II-luftfartøjer for at opfylde kravene om nylig erfaring og godskrivning for LAPL eller PPL. Agenturet er klar over, at det er nødvendigt at præcisere dette spørgsmål, og dette vil indgå i regelfastsættelsesopgaven FCL.002.

Köln, den 26. august 2010

P. GOUDOU
Administrerende direktør