



UTTALELSE NR. 04/2010

FRA DET EUROPEISKE FLYSIKKERHETSBYRÅ

av 26. august 2010

**om kommisjonsforordning XXX/2010 om fastsettelse av gjennomføringsregler for
sertifisering av flygere**

I. Generelt

1. Formålet med denne uttalelsen er å bistå Kommisjonen i fastsettelsen av gjennomføringsregler for sertifisering av flygere. Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008¹ (heretter kalt "grunnforordningen") endret ved forordning (EF) nr. 1108/2009² oppretter en hensiktsmessig, omfattende ramme for fastsettelse og gjennomføring av felles tekniske krav og administrative framgangsmåter innenfor området sivil luftfart.
2. Formålet med forslaget til regler har vært å utarbeide krav som står i forhold til de rettigheter som gis ved det berørte sertifikat, og sikre klarhet, rettssikkerhet og mulighet for å håndheve regelverket. Forslaget tar hensyn til utviklingen i Den europeiske union og i internasjonalt regelverk (ICAO) og harmoniseringen med regelverk vedtatt av andre myndigheter i Den europeiske unions viktigste partnere i samsvar med målene fastsatt i artikkel 2 i grunnforordningen. Videre er det basert på ICAOs standarder og anbefalte praksiser og på vedtatte felles luftfartskrav (Joint Aviation Requirements, JAR-regler), og det er strengt i tråd med EUs regelverk, særlig grunnforordningen. I utarbeidelsen av forslaget til regelverk er det tatt behørig hensyn til sikkerheten, reguleringsprinsippene og dagens fordeling mellom bindende og ikke-bindende regelverk. Bestemmelser som skriver seg fra NPAer til JAR-FCL som var kommet i en langt framskredet vedtaksfase i JAA-systemet, men som ikke har vært gjenstand for hele regelverksprosessen fordi JAA nedlegges, er tatt med.

II. Høring

3. NPA 2008-17 ble publisert på nettsiden til Det europeiske flysikkerhetsbyrå (Byrået) den 5. juni 2008 for høring av alle berørte parter i samsvar med artikkel 52 i grunnforordningen og artikkel 5 nr. 3 og artikkel 6 i regelverksprosedyren³.
4. NPA 2008-17 besto av tre dokumenter:
 - NPA 2008-17a inneholdt den forklarende noten til NPA, med detaljerte bakgrunnsnotater for både Part-FCL og Part-Medical, i tillegg til kryssreferansetabeller mellom JAR-FCL 1, 2 og 3 og forslagene presentert i NPA.
 - NPA 2008-17b inneholdt forslag til gjennomføringsregler (IR) og tilhørende AMC og GM for sertifisering av flygere (Part-FCL).
 - NPA 2008-17c inneholdt forslag til IR og tilhørende AMC og GM for utstedelse av helseattester til flygere (Part-MED).
5. Konsekvensanalysen (RIA) i forbindelse med Part-FCL ble for øvrig publisert i slutten av oktober 2008, som NPA 2008-22f, og lå ute til høring til 15. april 2009.
6. På grunn av alle kommentarene som er kommet inn, og i samsvar med arbeidsprogrammet Byrået har fastsatt etter avtale med Kommisjonen og styret, ble det besluttet at det felles dokumentet som sammenfatter høringssvarene (CRD) til NPA 2008-17, skulle deles opp og publiseres etappevis.

¹ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler for sivil luftfart, 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).

² Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1108/2009 av 21. oktober 2009 om endring av forordning (EF) nr. 216/2008 om flyplasser, lufttrafikkstyring og flysikringstjenester og om oppheving av direktiv 2006/23/EF (EUT L 309 av 24.11.2009, s. 51).

³ Styrets vedtak om framgangsmåte som Byrået skal anvende ved utstedelse av uttalelser, sertifiseringsspesifikasjoner og veiledningsmateriale ("Rulemaking Procedure"), EASA MB/08/2007, av 13.06.2007.

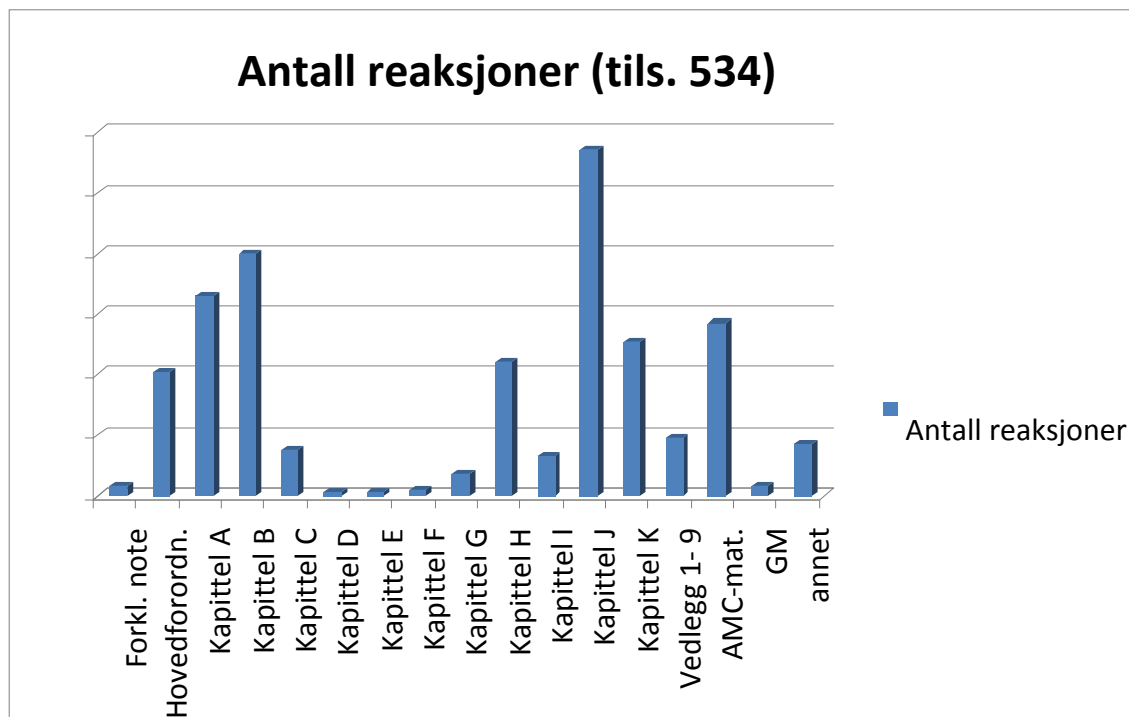
7. I arbeidet med å gjennomgå og besvare disse kommentarene og gjøre de nødvendige endringer i teksten til NPA, fikk Byrådet hjelp fra revisjonsgruppen for FCL.001⁴. Denne gruppen ble nedsatt i samsvar med regelverksprosedyren og besto av medlemmene av hovedredaksjonsgruppen for FCL.001 i tillegg til andre eksperter fra Byrådet, nasjonale luftfartsmyndigheter (NAA) og bransjen, som ikke hadde vært med i den innledende fasen. Byrådet trakk også inn annen ekspertise der problemstillingenes kompleksitet gjorde dette nødvendig, som det også understrekes i en del tilfeller i vedlegg II til CRD til NPA 2008-17b.
8. CRD til NPA 2008-17b (Part-FCL) ble publisert på Byråets nettsted 9. april 2010. Alle innkomne kommentarer til NPA 2008-17b er bekreftet mottatt og innarbeidet i de relevante delene av CRD sammen med svarene fra Byrådet.
9. I samsvar med regelverksprosedyren hadde interessentene to måneder på seg til å framsette sine reaksjoner på CRD til NPA 2008-17b. Ved høringsfristens utløp 9. juni 2010 for CRD til NPA 2008-17b hadde Byrådet mottatt i alt 534 reaksjoner fra over 200 kommentatorer, inkludert nasjonale luftfartsmyndigheter, yrkesorganisasjoner, ideelle organisasjoner for allmennflyging, private selskaper og privatpersoner. Alle innkomne reaksjoner på CRD til NPA 2008-17b ble bekreftet mottatt og vurdert i forbindelse med utarbeidelsen av den endelige uttalelsen om "Gjennomføringsregler for sertifisering av flygere".

III. Innholdet i Byråets uttalelse

10. Grunnforordningen gir Kommisjonen myndighet til å vedta gjennomføringsregler med sikte på gjennomføring av grunnforordningen og de grunnleggende kravene for sertifisering av flygere, som skal gjenspeile det nåværende utviklingstrinn i teknikken, herunder beste praksis og den vitenskapelige og tekniske utvikling innenfor flygerutdanning.
11. Denne uttalelse inneholder Byråets forslag til gjennomføringsregler til grunnforordningen med hensyn til sertifisering av flygere som deltar i operasjon av luftfartøyer som omhandlet i artikkel 4 nr. 1 bokstav b) og c) i grunnforordningen, og sertifisering av instruktører og kontrollanter som deltar i opplæring og kontroll av flygerne. Forslagene er basert på kravene i JAR-FCL 1 og 2, ICAOs standarder og anbefalte praksiser, vedlegg 1, samt på gjeldende nasjonale forskrifter.
12. Uttalelsen gjelder alle fly- og helikoptersertifikater og rettigheter som var omfattet av JAR-FCL 1 og 2. Den inneholder i tillegg forslag om:
 - nye sertifikater for andre kategorier luftfartøyer: seilfly, ballonger, luftskip og luftfartøyer med vertikale avgangs- og landingsegenskaper,
 - et nytt flygersertifikat for lette luftfartøyer (LAPL) for flygere som deltar i ikke-kommersiell flyging med ikke-komplekse luftfartøyer med største tillatte startmasse (MTOM) under 2000 kg,
 - nye rettigheter for særskilte aktiviteter: rettigheter for slep av seilfly og bannere, rettighet for snittflyging, rettighet for fjellflyging samt rettigheter flygere som utfører teknisk prøveflyging i kategori 1 og 2.
13. Teksten som foreslås i denne uttalelsen, viser endringene som ble gjort i de opprinnelige forslagene fra Byrådet (som publisert i NPA 2008-17b) etter den offentlige høringen (som publisert i CRD til NPA), samt en del endringer som er gjort for å gjenspeile reaksjonene som kom inn på CRD.

⁴ For revisjonsgruppens sammensetning, se Byråets nettsted på <http://easa.europa.eu/rulemaking/comment-response-documents-CRDs-and-review-groups.php>.

14. Til sammen kom det inn 534 reaksjoner på CRD. Reaksjonene fordeler seg på de ulike kapitlene (Subparts) som vist i tabell 1 under.



Tabell 1: Fordeling av reaksjonene på CRD

15. Etter en grundig vurdering av innkomne reaksjoner ble følgende endringer gjort i teksten til CRD:
- redaksjonelle endringer, endringer for å standardisere teksten og endringer for å klargjøre teksten,
 - endringer i NPA som gjaldt kommentarer Byrået hadde godtatt, men der de tilsvarende endringer i teksten ikke var gjort i CRD,
 - tekstforbedringer som var tatt med i CRD etter kommentarer mottatt på NPA, og
 - en endring i teksten angående innskrenking av rettighetene til innehavere av sertifikater for ballong, seilfly, luftfartøyer med vertikale avgangs- og landingsegenskaper og luftskip, som er i aldersgruppen 60–65 år og som deltar i kommersiell lufttransport (FCL.065), på grunnlag av kommentarer og reaksjoner som kom inn på CRD og for å sikre harmonisering med praksisen i flere medlemsstater.
16. De redaksjonelle endringene det vises til i pkt. 15.a. over, var nødvendige, for reaksjonene på CRD og i korrekturlesingen internt i Byrået ble det påpekt flere tilfeller av inkonsekvens i teksten i CRD. Eksempler på slike endringer er:
- standardisert bruk av forkortelser slik at "touring motor glider" (motorseilfly) er erstattet med "TMG", "approved training organisation" (godkjent treningsorganisasjon) med "ATO", "multi-crew co-operation" (besetningssamarbeid) med "MCC", "Simulator" og "flight simulator" (hvv. simulator og flygesimulator) med "FFS", "flight examiner" (flygekontrollant) med "FE" osv.,
 - standardisert bruk av små og store bokstaver slik at "Section" endres til "section", "Paragraph" til "paragraph" og "this part" til "this Part" osv.,
 - standardisering av terminologien slik at f.eks. "simulators" eller "flight simulators (FS)" er erstattet med "FFS", "authority" med "competent authority"

(vedkommende myndighet), "powered-lift" med "powered-lift aircraft" (luftfartøyer med vertikale avgangs- og landingsegenskaper), "Part-OPS" med "applicable air operations requirements" (gjeldende krav til luftfartsoperasjoner) osv.

17. Når det gjelder 15.c., førte reaksjonene til en del endringer:
- a. Kapittel A: Definisjonen av "Cruise relief co-pilot" (avløsningsstyrmann) ble endret. Definisjonen var tatt med i CRD på grunn av kommentarer til NPA. Byrået mottok deretter mange reaksjoner på denne nye definisjonen og mente dette var en god grunn til å gjøre teksten klarere.
 - b. Kapittel B: FCL.110.S ble endret ved at det ble lagt til krav om en solonavigasjonsflyging på 50 km for LAPL(S).
 - c. Kapittel C:
 - i. tydeliggjøring av at innehavere av et PPL kan opptre som betalt instruktør også for rettigheter og bevis som inngår i PPL eller LAPL,
 - ii. omklassifisering av kammerstørrelser for ballonger.
 - d. Kapittel J:
 - i. FCL.905.FI ble endret for å utvide privilegiene til flygeinstruktører (FI) til å gjennomføre flygeinstruksjon med sikte på utstedelse, forlengelse og gjenutstedelse av bevis som "Mountain Instructor" (MI) (instruktør i fjellflyging) og "Synthetic Training Instructor" (STI) (instruktør på syntetisk flygetrener).
 - e. Vedlegg 1 – 9:
 - i. Vedlegg 3 dekker kravene til opplæringskurs med sikte på utstedelse av CPL og ATPL. Et avsnitt ble lagt til i kapittel "A. Integrert ATP-kurs – Fly" slik at det ble i tråd med kapittel "B. Integrert CPL/IR-kurs – Fly":

"(f) 5 timer som skal utføres i et fly med vridbar propell, sertifisert for minst fire personer og med hjulunderstell som kan trekkes inn." Denne ordlyden ble akseptert for kapittel "B. Integrert CPL/IR-kurs – Fly" etter at det kom inn kommentarer på NPA om dette. I reaksjonen ble det fastslått at ettersom begge kursene i bunn og grunn fører til samme sertifikat, nemlig CPL/IR (A), og den praktiske treningen er identisk for begge kursene, bør ovenstående avsnitt også legges til i kapittel "A. Integrert ATP-kurs – Fly".
 - ii. Vedlegg 7 gjelder kravene for ferdighetsprøven for utstedelse av en instrumentrettighet. En reaksjon gikk på at visse punkter i sjekklisten skulle merkes med "°", som innebærer at disse punktene skal utføres "°utelukkende ved hjelp av instrumenter". Denne endringen var allerede avtalt med revisjonsgruppen for FCL.001 i forbindelse med gjennomgangen av NPA, men CRD var ikke blitt endret tilsvarende før den ble offentliggjort.
 - iii. Vedlegg 9 gjelder trening, ferdighetsprøve og ferdighetskontroll til MPL, ATPL og klasse- og typerettigheter og ferdighetskontroll til instrumentrettigheter. I vedlegg 9, A. nr. 6 er ordlyden med hensyn til varigheten av kontrollen endret. Ifølge reaksjoner på CRD var henvisningen til bruk av fulle flygesimulatorer (FFS) for denne kontrollen ikke i samsvar med JAR-FCL, og kontrollens varighet syntes ikke hensiktsmessig for visse typer prøver eller kontroller. Derfor ble plikten til å bruke FFS der slike er tilgjengelige, innskjerpet, og varigheten av prøven eller kontrollen med henblikk på IR og enpilots klasse- eller typerettighet endret til 60 minutter.
18. Når det gjelder 15.d., har Byrået hatt en ny gjennomgang av dette avsnittet på grunnlag av både kommentarene som kom inn på NPA og reaksjonene på CRD, og har etter en videre analyse av ICAO vedlegg 1, 2.1.10 og JAR-FCL 1 og 2 bestemt seg for å endre det for visse kategorier luftfartøyer. Disse kommentarene og reaksjonene krevde

begrensningen med hensyn til kommersielle rettigheter for personer mellom 60 og 64 år helt fjernet for seilfly, ballonger, luftskip og luftfartøyer med vertikale avgangs- og landingsegenskaper. De viktigste argumentene var at ICAO-regelen bare gjelder internasjonale flyginger, at pensjonsreglene i Europa ikke gjelder disse flygerne, som da ville måtte slutte å fly når de ble 60 ettersom de fører enpilots luftfartøyer i kommersiell lufttransport, og at nasjonale forskrifter i enkelte medlemsstater ikke har noen aldersgrenser for ballongflygere. Byrået bestemte seg for å beholde kravene i samsvar med ICAO vedlegg 1 for kategoriene fly og helikopter ettersom dette allerede var regulert i JAR-FCL 1 og 2, og for å tillate alle andre kategorier å utøve sine privilegier innen kommersiell lufttransport fram til 65 års alder, uten begrensninger. Grensen på 65 år for kommersiell lufttransport ble beholdt for alle flygere for å sikre samsvar med ICAO vedlegg 1, og med tanke på at ICAO-kravet er fundert på en grundig risikoanalyse. Ovennevnte endringer innebærer avvik i forhold til ICAO vedlegg 1, og medlemsstatene bør være klar over at de bør søke ICAO om unntak med hensyn til dette punktet.

19. Bortsett fra endringene beskrevet over, har Byrået mottatt reaksjoner på innholdet i vedlegg 1 - 9 fra to store interessentgrupper:
- a. en organisasjon som representerer en gruppe luftfartsselskaper. Denne organisasjonen anmodet om at innholdet i vedlegg 1 – 9 ble overført til AMC slik at medlemsstatene fikk anledning til å utvikle alternative AMCer med sikte på gjennomføring av kompetansebasert og kunnskapsbasert opplæring og kontroll så snart det aktuelle ICAO-dokumentet var ferdig,
 - b. en organisasjon som representerer en gruppe trafikkflygere. Denne organisasjonen anmodet om at innholdet i vedlegg 1 – 9 måtte beholdes i samsvar med regelen for å unngå at trening, prøving og kontroll av flygere gjennomføres etter forskjellige forskrifter i forskjellige medlemsstater, noe som de betrakter som en trussel mot sikkerheten.

Byrået er aktivt involvert i ICAOs arbeid når det gjelder kompetanse- og kunnskapsbasert opplæring, erkjenner betydningen av denne nye opplæringsmetoden og støtter gjennomføring en av den. Det framtidige ICAO-dokumentet vil imidlertid omfatte helt nye metoder for opplæring, prøving og kontroll, som vil få konsekvenser for alle de tilsvarende forskriftene/forordningene og føre til store forandringer. Dette kommer til å måtte bli gjenstand for et eget regelverksforberedende arbeid, som allerede er satt opp på Regelverksprogrammet i samsvar med Framgangsmåten for regelverksarbeid. Derfor, og for å beholde samsvaret med dagens regelverk, har Byrået bestemt seg for å beholde innholdet i vedlegg 1 - 9.

20. Enkelte reaksjoner på kapittel B og C fokuserer på godskrivingen eller godkjenningen av flygetid på historiske luftfartøyer i henhold til vedlegg II ("Annex II aircraft") for å oppfylle kravene om erfaringskontinuitet eller for godskriving for LAPL eller PPL. Byrået er klar over at det er nødvendig å avklare denne problemstillingen, noe som vil bli gjort i forbindelse med regelverksforberedende oppdrag FCL.002.

Köln, 26. august 2010

P. GOUDOU
Administrerende direktør

