



YTTRANDE NR 04/2010

FRÅN EUROPEISKA BYRÅN FÖR LUFTFARTSSÄKERHET

av den 26 augusti 2010

**om kommissionens förordning nr XXX/2010 om tillämpningsföreskrifter
för pilotcertifiering**

I. Allmänt

1. Syftet med detta yttrande är att bistå kommissionen i arbetet med att fastställa tillämpningsföreskrifter för pilotcertifiering. Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008⁸ (1) (nedan kallad *grundförordningen*) ändrad genom förordning (EG) nr 1108/2009⁽²⁾ inrättas en väl avpassad övergripande ram för utarbetande och genomförande av gemensamma tekniska krav och administrativa förfaranden på området civil luftfart.
2. Syftet med den föreslagna rättsakten var att införa krav som är proportionerliga i förhållande till befogenheterna för det aktuella certifikatet samt att åstadkomma en lagstiftningstext som är tydlig, rättssäker och verkställbar. Hänsyn har tagits till utvecklingen inom EU och den internationella lagstiftningen (ICAO) samt till harmoniseringen med de bestämmelser som tillämpas av andra myndigheter hos EU:s främsta samarbetsparter, i enlighet med de mål som fastställs i artikel 2 i grundförordningen. Vidare har den baserats på ICAO:s standarder och rekommendationer samt de antagna gemensamma luftfartsbestämmelserna (JAR) och den följer strikt EU-lagstiftningen, särskilt grundförordningen. Den föreslagna rättsakten har utarbetats med vederbörlig hänsyn till säkerhet, regleringsprinciper och den nuvarande textfördelningen mellan bindande och icke-bindande lagstiftning. Den omfattar även bestämmelser som härrör från meddelanden om ändringsförslag (NPA) avseende JAR-FCL och som var i en långt framskriden antagningsfas inom ramen för de gemensamma luftfartsmyndigheternas (JAA) system, men som inte har gått igenom hela lagstiftningsprocessen på grund av nedläggningen av JAA.

II. Samråd

3. NPA 2008-17 offentliggjordes på webbplatsen för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (byrån) den 5 juni 2008 för samråd med alla berörda parter i enlighet med artikel 52 i grundförordningen samt artiklarna 5.3 och 6 i regelprocessen⁽³⁾.
4. NPA 2008-17 bestod av tre olika dokument:
 - NPA 2008-17a innehöll förklarande anmärkningar till meddelandet om ändringsförslag med detaljerade motiveringar till såväl Del FCL som Del Medical samt korshänvisningstabeller mellan JAR-FCL 1, 2 och 3 och de förslag som har lagts fram i meddelandet om ändringsförslag.
 - NPA 2008-17b innehöll förslag till tillämpningsföreskrifter (IR) och relaterade godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC) samt vägledande material (GM) för certifiering av piloter (Del FCL).
 - NPA 2008-17c innehöll förslag till IR samt relaterade godtagbara sätt att uppfylla kraven och vägledande material för utfärdande av medicinska intyg för piloter (Del Med).

(1) 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 upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG (EUT L 79, 19.3.2008, s. 1).

(2) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1108/2009 av den 21 oktober 2009 om ändring av förordning (EG) nr 216/2008 inom området flygplatser, flygledningstjänst och flygtrafiktjänster och om upphävande av direktiv 2006/23/EG (EUT L 309, 24.11.2009, s. 51).

(3) Styrelsebeslut om det förfarande som byrån ska tillämpa för att utfärda yttranden, certifieringsspecifikationer och vägledande material ("regelprocessen"), EASA MB 082007, 13.6.2007.

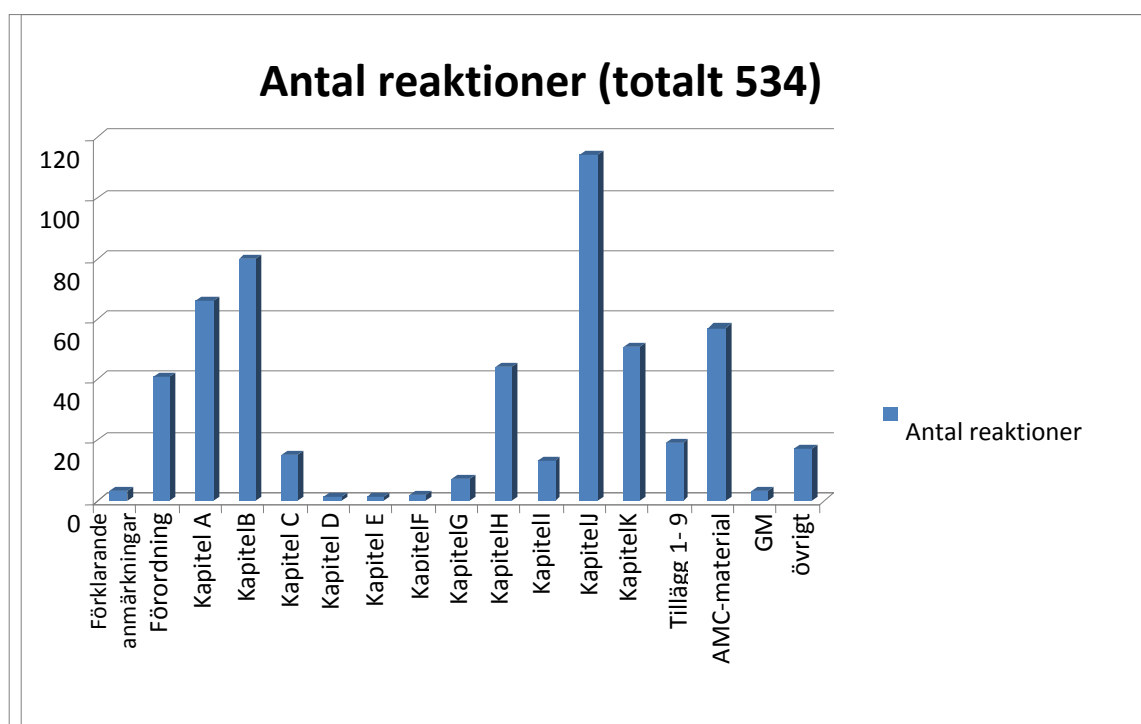
5. I slutet av oktober 2008 offentliggjordes dessutom konsekvensbedömningen av regelverket (RIA) för Del FCL i form av NPA 2008-22f, som lades fram för samråd fram till och med 15 april 2009.
6. På grund av mängden inkomna synpunkter beslöts det i enlighet med det arbetsprogram som byrån upprättat i samförstånd med kommissionen och styrelsen att förteckningen över synpunkter och svar (Comment Response Document, CRD) på NPA 2008-17 skulle delas upp och publiceras i omgångar.
7. I sitt arbete med att se över och svara på synpunkterna och göra de nödvändiga ändringarna i NPA-texten har byrån biträtts av granskningsgruppen för FCL.001 ⁽⁴⁾. Denna grupp bildades i enlighet med regelprocessen och omfattade ledamöter från den ursprungliga arbetsgruppen för FCL.001 samt andra experter från byrån, nationella luftfartsmyndigheter och flygbranschen, vilka inte hade deltagit i den inledande utarbetningsfasen. Byrån har också tagit ytterligare expertis till hjälp när detta har krävts på grund av frågornas komplexitet, vilket också i vissa fall anges i bilaga II till förteckningen med synpunkter och svar till NPA 2008-17b.
8. Förteckningen över synpunkter och svar på NPA 2008-17b (Del FCL) offentliggjordes på byråns webbplats den 9 april 2010. Alla synpunkter som inkommit på NPA 2008-17b behandlades och införlivades i lämplig del av förteckningen med synpunkter och svar, tillsammans med byråns svar.
9. Under en tvåmånadersperiod fick intressenter inkomma med sina reaktioner på förteckningen över synpunkter och svar på NPA 2008-17b i enlighet med regelprocessen. Sista dagen att inkomma med reaktioner på förteckningen med synpunkter och svar till NPA 2008-17b var den 9 juni 2010 och byrån hade då fått sammanlagt 534 reaktioner från mer än 200 kommentatorer, som omfattade nationella luftfartsmyndigheter, yrkessammanslutningar, icke-vinstdrivande allmänflygorganisationer, privata företag och enskilda personer. Alla reaktioner på förteckningen med synpunkter och svar på NPA 2008-17b behandlades och övervägdes i den slutliga versionen av yttrandet om tillämpningsföreskrifter för pilotcertifiering.

III. Innehållet i byråns yttrande

10. Enligt grundförordningen har kommissionen behörighet att anta tillämpningsföreskrifter för genomförandet av grundförordningen samt de grundläggande kraven för pilotcertifiering, vilka ska återspegla teknikens utvecklingsnivå inklusive beprövade erfarenheter samt vetenskapliga och tekniska framsteg inom pilotutbildningen.
11. Detta yttrande innehåller byråns förslag till tillämpningsföreskrifter för grundförordningen om certifiering av alla piloter som utför trafik med luftfartyg enligt artikel 4.1 b och 4.1 c i grundförordningen samt certifiering av instruktörer och examinatoreer som är involverade i utbildning och kontroll av dessa piloter. Förslagen baseras på kraven i JAR-FCL 1 och 2, ICAO:s standarder och rekommendationer bilaga 1 samt på befintliga nationella föreskrifter.
12. Detta yttrande omfattar alla certifikat och behörigheter för flygplan och helikopter som ingick i JAR-FCL 1 och 2. Dessutom omfattar det förslag till följande:
 - Nya certifikat för andra kategorier av luftfartyg: segelflygplan, ballonger, luftskepp och vertikalstartande/-landande luftfartyg.
 - Ett nytt certifikat för lätta luftfartyg (LAPL) för piloter som utför icke-kommersiell trafik och använder icke-komplexa luftfartyg med en maximal startmassa (MTOM) på upp till 2 000 kg.

⁽⁴⁾ Granskningsgruppens sammansättning återfinns på byråns webbplats på <http://easa.europa.eu/rulemaking/comment-response-documents-CRDs-and-review-groups.php>.

- Nya behörigheter för särskilda verksamheter: behörigheter för bogsering av segelflygplan och bogsering av släp, behörighet för avancerad flygning, bergsbehörighet samt behörigheter för piloter som utför flygtester i kategori 1 och 2.
13. Den föreslagna texten i detta yttrande avspeglar de ändringar som gjordes i byråns inledande förslag (som offentliggjordes i NPA 2008-17b) som ett resultat av det offentliga samrådet (som offentliggjordes i förteckningen med synpunkter och svar på NPA-dokumentet) samt några ändringar som gjordes för att avspegla reaktionerna på denna förteckning.
14. Sammanlagt 534 reaktioner inkom på förteckningen med synpunkter och svar. Tabell 1 nedan visar hur reaktionerna fördelade sig mellan olika kapitel.



Tabell 1: Fördelning av reaktioner på förteckningen med synpunkter och svar

15. Efter en noggrann bedömning av de reaktioner som inkommit gjordes följande ändringar i förteckningen med synpunkter och svar:
- a. Redaktionella ändringar, standardisering och klargörande av texten.
 - b. Ändringar som gällde synpunkter på NPA-dokumentet och som hade godtagits av byrån, men där motsvarande textändringar hade utelämnats i förteckningen.
 - c. Förbättring av den text som hade lagts till i förteckningen efter synpunkterna på NPA.
 - d. Ändring av texten om begränsning av befogenheter för certifikatinnehavare för ballong, segelflygplan, vertikalstartande/-landande luftfartyg och luftskepp, som är 60–65 år och som utför kommersiell flygtransport (FCL.065), efter de synpunkter och reaktioner som inkommit på förteckningen. Syftet med detta är att anpassa rättsakten till praxis i flera olika medlemsstater.
16. När det gäller 15 a ovan krävdes det redaktionella ändringar eftersom såväl reaktionerna på förteckningen som byråns korrekturläsning visade att det fanns inkonsekvenser i förteckningen. Exempel på sådana ändringar är:
- a. Standardiserad användning av förkortningar genom att "turmotorsegelflygplan" har ersatts med "TMG", "godkänd utbildningsorganisation" med "ATO", "samarbete i

- b. Standardiserad användning av versaler genom att ändra "Section" till "section", "Paragraph" till "paragraph" men också "this part" till "this Part" osv [ej relevant för den svenska översättningen].
 - c. Standardisering av terminologin genom att ersätta "simulatorer" eller "flygsimulatorer (FS)" med "FFS", "myndighet" med "behörig myndighet", "powered-lift" med "powered-lift aircraft" [ej relevant för den svenska översättningen], "Del OPS" med "tillämpliga luftfartskrav" osv.
17. När det gäller 15 c ovan ledde de reaktioner som inkommit till vissa ändringar:
- a. Kapitel A: Definitionen av "biträdande avlösningpilot för sträckflygning" ändrades. Denna definition hade lagts till i förteckningen med synpunkter och svar efter synpunkter på NPA-dokumentet. Därefter fick byrån många reaktioner på denna nya definition som ansågs vara värdefulla argument för att klargöra texten.
 - b. Kapitel B: FCL.110.S ändrades genom att det infördes ett krav på en 50 km distansflygning i enkelkommando för LAPL(S).
 - c. Kapitel C:
 - i. Här klargjordes det att innehavaren av ett PPL får tjänstgöra som instruktör mot ersättning även för de behörigheter och behörighetsbevis som ingår under PPL eller LAPL.
 - ii. Ballonghöljens storlek har omklassificerats.
 - d. Kapitel J:
 - i. FCL.905.FI har ändrats i syfte att utöka flyginstruktörens (FI) befogenheter till att även leda flygutbildning för utfärdande, förlängning eller förnyelse av en behörighet för bergsinstruktör (MI) respektive instruktör för syntetisk flygträning (STI).
 - e. Tillägg 1–9:
 - i. Tillägg 3 gäller kraven för utbildningskurser för utfärdande av ett CPL och ett ATPL. Ett extra stycke har lagts till under "A. Integrerad ATP-kurs – flygplan" för att detta ska vara i linje med "B. Integrerad CPL/IR-kurs – flygplan":

"f) 5 timmar ska genomföras i ett flygplan som är certifierat för att medföra minst fyra personer och utrustat med ställbar propeller och infällbart landningsställ." Denna lydelse hade godtagits för "B. Integrerad CPL/IR-kurs – flygplan" efter de synpunkter som inkommit på NPA-dokumentet. Den reaktion som gavs var att eftersom båda utbildningskurserna ledde till praktiskt taget samma behörighetsbevis, dvs. ett CPL/IR (A), och den praktiska träningen är identisk för båda utbildningskurserna, ska ovannämnda stycke läggas till även under "A. Integrerad ATP-kurs – flygplan".
 - ii. Tillägg 7 gäller provkraven för flygprovet för utfärdande av en instrumentbehörighet. Här har det inkommit en reaktion om att vissa punkter på checklistan bör markeras med "°", som anger att dessa punkter "°ska utföras enbart med hjälp av instrument". Denna ändring hade granskningsgruppen för FCL.001 redan samtyckt till i samband med granskningen av NPA-dokumentet, men förteckningen med synpunkter och svar hade inte ändrats före publiceringen.
 - iii. Tillägg 9 gäller utbildning, flygprov och kompetenskontroll för MPL, ATPL, klass- och typbehörigheter samt kompetenskontroll för instrumentbehörigheter. I tillägg 9 A punkt 6 har lydelsen om kontrollens varaktighet ändrats. Enligt reaktioner som inkommit på förteckningen med synpunkter och svar var hänvisningen till användning av flygsimulatorer (FFS) vid

kontrollen inte i linje med JAR-FCL och kontrollens varaktighet föreföll inte vara adekvat för vissa typer av prov eller kontroller. Mot denna bakgrund utökades skyldigheten att använda FFS när sådan finns tillgänglig, och provets eller kontrollens varaktighet för IR och klass-/typbehörighet för enpilotsflygplan ändrades till 60 minuter.

18. Med hänvisning till 15 d ovan och med hänsyn till såväl de synpunkter som inkommit på NPA-dokumentet och reaktioner på förteckningen med synpunkter och svar har byrån efter en ytterligare analys av ICAO bilaga 1, 2.1.10 samt JAR-FCL 1 och 2 beslutat att ändra den här punkten för vissa kategorier av luftfartyg. Enligt de relevanta synpunkterna och reaktionerna begärdes att begränsningen av befogenheter för kommersiell verksamhet för åldern 60–64 år skulle tas bort helt för segelflygplan, ballonger, luftskepp och vertikalstartande/-landande luftfartyg. Huvudargumenten var att ICAO-bestämmelsen endast omfattar internationella flygningar, att pensionsbestämmelserna i Europa inte täcker de piloter som skulle behöva sluta flyga vid 60 års ålder eftersom de framför enpilotsluftfartyg i kommersiell flygtransport och att ballongpiloter i vissa medlemsstater inte omfattas av någon åldersgräns enligt de nationella bestämmelserna. Byrån beslöt att bibehålla kraven enligt ICAO bilaga 1 för flygplans- och helikopterkategorierna eftersom detta redan hade reglerats i JAR-FCL 1 och 2 samt att göra det möjligt för alla andra kategorier att utöva befogenheterna i kommersiell flygtransport fram till 65 års ålder utan begränsningar. Åldersgränsen på 65 år i kommersiell flygtransport bibehölls för samtliga piloter i syfte att säkerställa överensstämmelse med ICAO bilaga 1 och med tanke på att ICAO-kravet är väl underbyggt genom en säkerhetsriskanalys. Ovannämnda ändring utgör en skillnad i förhållande till ICAO bilaga 1, och medlemsstaterna ska vara medvetna om att de bör anmäla en skiljaktighet i förhållande till ICAO för denna punkt.
19. Vid sidan av de ovannämnda förändringarna har byrån tagit emot reaktioner om innehållet i tillägg 1–9 från två viktiga intressentgrupper:
- En organisation som företräder en grupp av flygbolag. Denna organisation begärde att innehållet i tillägg 1–9 skulle överföras till godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC) för att medlemsstaterna skulle kunna utarbeta alternativa AMC för genomförande av kompetens- och evidensbaserad utbildning och kontroll omedelbart efter det att det relaterade ICAO-dokumentet har slutförts.
 - En organisation som företräder en grupp av flygbolagspiloter. Denna organisation begärde att innehållet i tillägg 1–9 skulle vara kvar i regeltexten för att förhindra att utbildning, tester och kontroller av piloter görs enligt olika bestämmelser i olika medlemsstater eftersom de anser att det utgör ett hot mot säkerheten.
- Byrån är aktivt involverad i ICAO:s arbete om kompetens- och evidensbaserad utbildning och inser både betydelsen av denna nya utbildningsmetod och stöder dess genomförande. Det kommande ICAO-dokumentet täcker emellertid helt nya utbildnings-, prov- och kontrollmetoder som kommer att få konsekvenser för samtliga motsvarande bestämmelser och leda till stora förändringar. Detta bör hanteras i en separat regleringsuppgift som redan har införts i regleringsprogrammet enligt regelprocessen. Mot denna bakgrund har byrån beslutat att bibehålla innehållet i tillägg 1–9 i rättsakten. På så sätt är man också i linje med de nuvarande bestämmelserna.
20. Vissa reaktioner på kapitel B och C gäller tillgodoräknande eller erkännande av flygtid på luftfartyg enligt bilaga II i syfte att uppfylla kraven på aktualitet eller tillgodoräknande för LAPL eller PPL. Byrån är medveten om att denna fråga behöver klargöras och detta kommer att ingå i regleringsuppgift FCL.002.

Köln den 26 augusti 2010

P. Goudou
Verkställande direktör