

Instanser ifølge høringsliste

**Saksbehandler:** Lissi M. D. Rasmussen  
**Telefon direkte:** +47 98261685  
**Vår dato:** 18.10.2018  
**Vår referanse:** 18/16995-3

Norge

**Deres dato**  
**Deres referanse:**

## **Høringsnotat - høring av NPA 2018-12 - reduksjon av rullebanehendelser – forslag til endring av forordning (EU) 2015/640 Part-26**

### **1. Innledning**

EASA NPA 2018-12 inneholder forslag til endring av bestemmelser i forordning (EU) 2015/640, som er gjennomført i norsk rett ved forskrift 18. juni 2015 nr. 719 om ytterligere luftdyktighetsspesifikasjoner for luftfartsselskaper, Part-26 (publisert som BSL B 4-3).

NPA 2018-12 sendes herved på høring og er tilgjengelig i engelsk versjon på Luftfartstilsynets internettside [www.luftfartstilsynet.no](http://www.luftfartstilsynet.no) under Regelverk/Regelverk på høring. Forslaget fra EASA er så langt ikke oversatt til norsk og høring gjennomføres dermed på grunnlag av den engelske versjonen.

Utkast til gjennomføringsforskrift er ikke vedlagt, men forordningen vil bli gjennomført gjennom en endring av §1 i forskrift 18. juni 2015 nr. 719 om ytterligere luftdyktighetsspesifikasjoner for luftfartsselskaper.

### **2. Om NPA 2018-12 - hva er problemet, og hva vil vi oppnå?**

Formålet med reglene i forordning (EU) 2015/640 er å opprettholde et høyt, ensartet sikkerhetsnivå for sivil luftfart i Europa. Det spesifikke målet med dette forslaget er å redusere antall rullebanehendelser under landinger ved å innføre designrelaterte midler til støtte for flybesetningen når det gjelder å identifisere og håndtere risikoen for en langsgående rullebanehendelse.

I de siste årtier har rullebanehendelser blitt anerkjent som viktige bidragsytere til ulykker over hele verden. Det er nylig utviklet systemer om bord i fly som kan bidra til å redusere denne type hendelser, og særlig de som forekommer langsgående i løpet av landingen. Disse systemene kan installeres på ny design av store fly, og også på allerede sertifiserte design av store fly. Under flyvning vil et slikt system vanligvis være i stand til å gi et raskt varsel til flybesetningen dersom det beregnede stoppunktet er utenfor rullebanens ende. Etter berøring kan systemet sørge for et varsel til flybesetningen dersom den målte retardasjonen ikke er tilstrekkelig til å bringe flyet til en sikker stopp før enden av banen.

Denne NPA-en foreslår sertifiseringsstandarder for slike systemer, og obligatorisk installasjon på nye konstruksjoner og alle nyproduserte store fly som skal drives i kommersiell lufttransport.

### 3. Hvilke tiltak er relevante?

Følgende endringer foreslås i denne NPA:

- Endring av forordning (EU) 2015/640 for å stille krav om at alle store fly som drives som CAT (kommersiell lufttransport), og som er produsert etter en bestemt dato, skal være utstyrt med et overvåkings- og varselssystem for rullebaner.
- En endring av sertifiseringsspesifikasjonene (CS-25) for store fly, samt sertifiseringsspesifikasjonene for ytterligere luftdyktighetsspesifikasjoner for operasjoner (CS-26), ved å inkludere bestemmelser for sertifisering av slike systemer.

### 4. Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltakene?

Det prinsipielle spørsmålet som tiltakene reiser er om den antatte reduksjonen av risiko for ulykker kan forsvare de kostnadene som en etterlevelse av kravene vil innebære.

Rullebanehendelser har ført til én fatal ulykke innenfor kommersiell lufttransport i løpet av de siste tiårene. Rullebanehendelser er rangert som nr. 1 i European Risk Classification Scheme (ERCS) i henhold til EASAs årlige sikkerhetsvurdering for 2018. Slike hendelser utgjorde 30% av ulykkene uten fatalt utfall i samme periode.

Gjennomsnittlig verdi av skade på fly forårsaket av en rullebanehendelse er beregnet til 11 millioner euro pr. ulykke. Kostnadene for flyplassforsinkelser, kanselleringer og avganger som følge av en rullebanehendelse er estimert til 2,6 millioner euro pr. ulykke.

Antall rullebanehendelser under landinger har økt i takt med veksten i trafikken. Siden luffartstrafikken forventes å fortsette å vokse både globalt og i Europa, kan også antall rullebanehendelser forventes å øke ytterligere. Denne utviklingen har fått luffartspartnere over hele verden til å samarbeide for å finne løsninger som minsker denne risikoen. I tillegg til at de er involvert i utviklingen av operasjons- og opplæringsløsninger, har noen fly- og utstyrproducenter utviklet systemer som gir varsel, når det er fare for at en rullebane hendelse under landing, og disse systemer gir støtte til flyets mannskap i deres beslutningsprosesser.

EASA har utstedt vurderingselementer for sertifisering (certification review items – CRI's), som gir akseptable metoder for overholdelse og tolkningsmateriale for sertifisering av slike systemer som skal installeres i nye eller i store brukte flytyper på frivillig basis.

For å bedre håndtere dette sikkerhets- og kostnadsproblemet for rullebanehendelser, publiserte EASA en høring i 2013 (NPA 2013-09) som foreslo sertifiseringsstandarder for obligatorisk installasjon av forebyggende systemer for rullebaneoverskridelser på alle nye store flydesign, samt nye store fly produsert etter en bestemt dato.

Forslaget ble møtt med mye kritikk, og EASA besluttet å utstede en ny NPA om reduksjon av rullebanehendelser. Som angitt i kommentarsvaredokumentet (CRD) til NPA 2013-09 (publisert i april 2015), legger denne nye NPA-en større vekt på sikkerhetsmålene sett opp mot risikoen for rullebanehendelser, samtidig som det gir mer fleksibilitet i vilkår for designløsninger.

Metoden for å oppnå de fastsatte målene vil bli gitt i en teknisk standard utviklet i fellesskap av industri og nasjonale luffartsmyndigheter med støtte fra en internasjonal standardiseringsinstans.

### 5. Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, og hvem blir berørt?

EASA har som ledd i regelverksarbeidet gjennomført en analyse av de sikkerhetsmessige konsekvenser av forslaget. Nærmere opplysninger om konsekvensanalysen fremgår i NPA 2018-12. Dette forslaget forventes å skape en betydelig sikkerhetsforbedring. EASA har estimert at 13 ulykker pr år kan unngås, 19 dødsfall kan forhindres og 81 skader kan unngås. Det kan forventes en kostnadsbesparelse med tanke på ulykker med en nåverdi i størrelsesorden 94 millioner euro. Nåverdien av kostnadene for implementering av dette alternativet er anslått å variere mellom 65 og 196 millioner euro. EASA forventer ingen negative virkninger.

Berørte interessenter er store flyoperatører, store flyprodusenter og deres leverandører, samt supplerende typesertifikatsøkere.

Som kjent har Norge ingen produsenter av fly, TC-innehavere og STC-innehavere. Det er EASA (EUs flysikkerhetsbyrå) som er kompetent myndighet for disse organisasjonene. Derimot vil norske store flyoperatører bli berørt av endringene.

Rettsakten vil medføre begrensede administrative og økonomiske konsekvenser for Luftfartstilsynet. Luftfartstilsynet vil måtte oppdatere referanser i prosedyrer og maler til Part-26, noe som er beregnet å ta 2-3 dagsverk. Rettsakten vil ikke få konsekvenser for andre norske myndigheter.

#### **6. Status**

EASA har utgitt NPA (Notices of Proposed Amendment) 2018-12 «Reduction of runway excursions». Høringen er åpen for kommentarer fra enhver offentlig eller privat part. EASA vil på grunnlag av høringsinnspill senere utgi en såkalt Opinion. Høringsfristen til EASA er 15. januar 2019. I tilknytning til det foreslåtte regelverket vil EASA utarbeide veiledningsmateriale i form av AMC og GM (veiledningsmateriale).

#### **7. Høring**

Luftfartstilsynet ber om eventuelle merknader til NPA 2018-12 innen 10. januar 2019. Merknadene rettes skriftlig med til [postmottak@caa.no](mailto:postmottak@caa.no) eller Luftfartstilsynet. Postboks 243, 8001 Bodø. Spørsmål vedrørende høringen kan rettes til: Lissi M. D. Rasmussen (juridisk seniorrådgiver) tel. 982 61 685 eller e-post: [lmr@caa.no](mailto:lmr@caa.no)

Med vennlig hilsen

Nina B. Vindvik  
juridisk direktør  
Direktoratsavdelingen

Lissi M. D. Rasmussen  
juridisk seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk godkjent og krever derfor ikke signatur.*