

Notat

Saksbehandler

Nils-Jørgen Mehus, tlf.

Dato
10.12.2021

Referanse
21/15512-8

Til
Nina B. Vindvik/Direktorat

Kopi til

Høringsnotat – høring av EASA Opinion 05/2021 – Part 21 Light

1. Høring

Det europeiske flysikkerhetsbyrået (EASA) har foreslått endringer i forordning (EU) nr. 748/2012 og 1321/2014. De foreslåtte endringene er beskrevet i EASA Opinion 05/2021 – Part 21 Light (RMT.0727). Formålet med endringene er å gi kostnadseffektive og forholdsmessige regler innen initiell luftdyktighet for luftfartøy som brukes til privat-, sports- og rekreasjonsflyging (GA).

I Norge er forordning (EU) nr. 748/2012 implementert gjennom forskrift 4. mars 2013 nr. 252 om luftdyktighets- og miljøsertifisering for luftfartøyer mv. og sertifisering av design- og produksjonsorganisasjoner (sertifiseringsforskriften). Forordning (EU) nr. 1321/2014 er gjennomført i norsk rett gjennom forskrift 7. mai 2015 nr. 488 om kontinuerlig luftdyktighet mv. (vedlikeholdsforskriften).

Opinion 05/2021 med de foreslåtte endringene sendes her på høring. Utkast til gjennomføringsforskrifter er ikke vedlagt, men forordningene vil bli gjennomført gjennom endring av sertifiseringsforskriften og vedlikeholdsforskriften.

Eventuelle svar på høringen må være mottatt av Luftfartstilsynet innen **28. januar 2022**.

Høringssvar bes sendt per e-post til postmottak@caa.no. Alternativt kan høringssvar sendes per post til Luftfartstilsynet, Postboks 243, 8001 Bodø. Vi ber om at svaret merkes med saksnummer: 21/15512.

2. Bakgrunn

Saken gjelder et regelverksforslag som er publisert som EASA Opinion 05/2021. (Saken har hos EASA saksnummer (Rulemaking Task) RMT.0727). Målsettingen er å få vedtatt forenklede regler om design, produksjon og sertifisering av lette luftfartøyer som brukes til privat-, sports- og rekreasjonsflyging (GA).

EASA anser at den beste måten å innføre nødvendig proporsjonalitet i sertifiseringsprosessen er ved å innføre særlige regler angående design- og produksjonsaktiviteter for privat-, sports- og rekreasjonsflyging (Part 21 Light), som vil være atskilt fra den nåværende Part 21. Dette vil oppnås ved å legge til et nytt vedlegg til forordning (EU) nr. 748/2012 og innta overensstemmende endringer i denne forordningen og i forordning (EU) nr. 1321/2014.

Endringene skal gi en forholdsmessig tilnærming til godkjenning av luftdyktighetsprodukter, deler og utstyr, i tråd med ny basisforordning (EU) 2018/1139. Dette vil særlig i den initiale luftdyktighetsprosessen ta hensyn til de ulike risikonivåene som finnes innenfor GA, og er ment å

reduere den administrative byrden og tilhørende kostnader, samtidig som det stimuleres til innovasjon.

3. Dagens regulering på området

Forordning (EU) nr. 748/2012 er gjennomført i norsk rett i forskrift 4. mars 2013 nr. 252 om luftdyktighets- og miljøsertifisering for luftfartøyer mv. og sertifisering av design- og produksjonsorganisasjoner (sertifiseringsforskriften), og forordning (EU) nr. 1321/2014 er gjennomført i forskrift 7. mai 2015 nr. 488 om kontinuerlig luftdyktighet mv. (vedlikeholdsforskriften).

4. Luftfartstilsynets vurdering

4.1 Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?

Dagens regler om design og produksjon av små luftfartøy i forordning (EU) nr. 748/2012, Part 21, er for det meste de samme som for store luftfartøyer. Forslaget i Opinion 05/2021 innebærer etablering av et alternativt sett av regler kalt «Part 21 Light».

Utkastet til regler vil medføre to ulike prosesser for godkjenning av slike fartøyer, og som skal komme i tillegg til standardprosessen for sertifisering:

- en forenklet prosess for å oppnå typesertifikat, og
- en prosess som baserer seg på en deklarasjon fra design-/produksjonsorganisasjonen og som leder til et begrenset luftdyktighetsbevis.

Reglene vil dermed resultere i to grupper slike luftfartøyer: 1) deklarererte lette luftfartøyer og 2) sertifiserte lette luftfartøyer. Reglene skal gjelde for design- og produksjonsorganisasjoner (DOA og POA) av slike luftfartøyer, samt luftfartsmyndighetene.

Part 21 Light vil gi organisasjoner et valg mellom disse to prosessene avhengig av omfanget av produktet og det tiltenkte markedet. Valget vil i hovedsak avhenge av om produktet er innenfor rammen av begge prosessene og om produsenten sikter mot et marked der individuelle fly til slutt skal kunne motta et ICAO-kompatibelt luftdyktighetsbevis (standard certificate of airworthiness, CofA), basert på et typesertifikat, eller et (ikke nødvendigvis ICAO-kompatibelt) begrenset luftdyktighetsbevis (restricted CofA) uten EASA-godkjent design.

4.2 Hvilke tiltak er relevante?

Forordning (EU) nr. 1321/2014 er allerede tatt inn i EØS-avtalen og gjennomført i Norge gjennom vedlikeholdsforskriften, mens forordning (EU) nr. 748/2012 er tatt inn i EØS -avtalen og gjennomført i Norge gjennom sertifiseringsforskriften. Dersom forslagene i Opinion 05/2021 blir vedtatt som endringsforordninger til forordning (EU) nr. 1321/2014 og (EU) nr. 748/2012, vil endringsforordningene kunne gjennomføres gjennom endring av vedlikeholdsforskriften og sertifiseringsforskriften.

4.3 Hvilke tiltak anbefales og hvorfor?

Det vises her som et utgangspunkt til det som fremkommer i punkt 4.2 ovenfor.

Vedlikeholdsforskriften og sertifiseringsforskriften revideres slik at forskriftene harmoniseres med de felleseuropeiske reglene. Det er generelt ønskelig at Norges regelverk er oppdatert og i samsvar med de felleseuropeiske reglene.

4.4 Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltaket?

Saken reiser ingen prinsipielle spørsmål slik dette er definert i utredningsinstruksen.

4.5 Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, hvor varige er de, og hvem blir berørt? De foreslåtte reglene i opinion 05/2021 vil etablere varige felleseuropeiske regler på området.

Reglene vil berøre de nasjonale luftfartsmyndighetene (Luftfartstilsynet), EASA, produsenter som designer og produserer lette fly og rotorfly, seilfly og motordrevne seilfly, ballonger og luftskip og produsenter som designer og produserer motorer og propeller installert på disse luftfartøyene.

Med regelverksforslaget og mulighetene dette gir, forventes det at barrierene for inntreden i det europeiske reguleringssystemet vil bli senket samtidig som flysikkerheten opprettholdes. Dette forventes å styrke og stimulere allmennflysegmentet og muliggjøre enklere utvikling av nye flytyper. Elektrifisering av eksisterende fly eller helt nye elektriske fly vil for eksempel være veldig aktuelt for norske aktører.

Forslaget til nye "Part 21 Light" og relaterte endringer av eksisterende regelverk forventes å redusere reguleringsbyrden for designere og produsenter av fly som brukes til privat-, sports- og rekreasjonsflyging, mens et høyt sikkerhetsnivå fortsatt sikres.

De foreslåtte nye Part 21 Light-reglene forplikter ikke designere og produsenter som faller innenfor omfanget av de nye reglene til å gjøre endringer. Eksisterende designere og produsenter vil få mulighet til å velge enten fortsatt å bruke gjeldende regler (dvs. standard Part 21-regler for typesertifisering og produksjon sammen med eksisterende regulatoriske lettelsener i Part 21 for ELA 1 og ELA 2 fly), eller overgang til de nye Part 21 Light-reglene. Denne muligheten vil bli beholdt for ikke negativt å påvirke eksisterende organisasjoner som er kjent med og ønsker å fortsette å bruke gjeldende krav i Part 21.

Part 21 Light vil gi betydelige lettelsener fra dagens krav til design og produksjonsevne for organisasjoner som er omfattet av Part 21. Den gir tilpassede organisatoriske krav som vil være av interesse for nye designorganisasjoner samtidig som de gir et regulatorisk alternativ for organisasjoner som allerede har en godkjenning utstedt i henhold til Part 21. Godkjente organisasjoner etter Part 21 vil kunne vise til dette som en godtgjøring av evne også etter Part 21 Light, og muliggjør dermed en sømløs overgang til bruken av Part 21 Light.

Part 21 Light vil også gi organisasjoner muligheten til å deklare design- og produksjonsevner og bli en "erklært designorganisasjon" eller en "erklært produksjonsorganisasjon", to nye kategorier av organisasjoner som skal innføres av de planlagte reglene. Disse erklærte organisasjonene vil være gjenstand for tilsyn (som godkjente organisasjoner er for øyeblikket) av EASA, når det gjelder "erklærte designorganisasjoner», og de kompetente myndigheter i medlemsstatene, når det gjelder «erklærte produksjonsorganisasjoner» i EU. Virkemidlene for å føre tilsyn vil imidlertid ikke være de samme som for godkjente organisasjoner, og det foreslås en alternativ tilnærming. Det foreslås at muligheten til å deklare design- eller produksjonsevner kun gjøres tilgjengelig for organisasjoner lokalisert i EU.

Det begrensede luftdyktighetsbeviset (RCofA) for deklarte lette luftfartøy vil være gyldig og anerkjent i alle EU-medlemsstater uten ytterligere krav eller evaluering. Imidlertid er prosessen som fører til dette begrensede luftdyktighetsbeviset ikke i samsvar med alle gjeldende standarder i vedlegg 8 til Chicago-konvensjonen (ICAO) og kan derfor ikke være gyldig for internasjonale flygninger over ikke-EU-medlemsstater, med mindre det er godkjent av staten(e) som flys over.

Eksisterende sertifikatholdere må gjennomgå revidert regelverk og identifisere endringer som de ikke er berørt av. Nye organisasjoner må utarbeide prosedyrer i henhold til nytt regelverk om de skal være av deklart type.

Luftfartstilsynet vil bli tettere involvert for å kontrollere og inspisere produserte enhet(er). Luftfartstilsynet må revidere eksisterende prosedyrer og arbeidsbeskrivelser, og opprette nye for deklarte produksjonsorganisasjoner. Skjema for deklarasjoner må utarbeides. Fagsystem må oppdateres med nye maler og nye prosesser for deklarte produksjonsorganisasjoner.

Hvis det etableres deklarte organisasjoner i Norge, må Luftfartstilsynet i stor grad gjennomføre inspeksjoner og kontroller av individuelle luftfartøy, komponenter osv. Dette vil være risikobasert, men første eksemplar skal alltid inspiseres. Dette vil kreve ressurser som sannsynligvis må dekkes gjennom gebyrer.

4.6 Hva er forutsetningene for vellykket gjennomføring?

For gjennomføringen vil det være positivt om endringen kan tre i kraft samtidig som den nye forordningen trer i kraft i EU-landene. Det vurderes derfor nasjonal gjennomføring av den nye forordningen i påvente av EØS-prosessen.