

Nya ”Basic Regulation”

Europaparlamentets och rådets förordning EU 2018/1139

Jukka Salo, Flygteknisk Inspektör

Regelstatus

- Basic Regulation (EU) 2018/1139
- 12/03/2019 Commission Delegated Regulation (EU) 2019/897
03/08/2012 [Commission Regulation \(EU\) No 748/2012](#) Amended
- AMC/GM upp till ED Decision 2019/018/R



Beslut och ikraftträdande

- I december 2017 var alla parter (KOM, EP och MS) överens om innehållet i förordningen (EU 2018/1139)
- Beslutades i rådet den 12/6 och i parlamentet den 26/6.
- Publicerades i EUT den 22/8 och trädde ikraft den 11/9.
- Gamla BR 216/2008 upphävdes samtidigt.

Varför ny förordning?

- Främja en säker och miljövänlig luftfart för EU-medborgare
- Bidra till arbetstillfällen och tillväxt
- Främja EU:s interna marknad och stärka industrin
- Stärka EU:s roll som global aktör inom luftfarten

Detta är en del av den gemensamma europeiska luftfartsstrategin från 2015.

Målsättning

- Bättre användning av resurser
- Flexibelt och prestationsbaserat system
- Integrering av obemannade luftfartyg
- Anpassning till andra EU-regler
- Bättre styrning av EASA



”Total system approach Aviation”

FÖRE

Aviation Safety



EFTER

Aviation Safety

Drones

Digital transformation



Aviation Security

Interoperability

Bättre användning av resurser

- En pool av luftfartsinspektörer
- Nytt regelverk för överförande av tillsynsuppgifter och ansvar
- Utökade befogenheter för s.k. qualified entities
- Inrätta en informationsbank hos EASA (*Repository*)

Flexibelt och prestationsbaserat system

- Riskbaserade regler
- Ökad flexibilitet för allmänflyget genom nya möjligheter för opt-in och opt-out.

Integrering av obemannade luftfartyg

- Gränsen på 150 kg tas bort
- Regelverket är riskbaserat och utgår från verksamheten
- Harmonisering av UAS-marknaden inom EU
- Krav på registrering av vissa UAS
- Effektivt användande av radiofrekvenser
- Anpassning av reglerna för haveriutredningar och händelserapportering



Anpassning till andra EU-regler m.m.

- Anpassning till andra EU-regler för t.ex. security och för miljö
- Miljöregler som inte täcks av ICAO Annex 16
- Regler om cyber-security
- Säkerhetsrelaterade regler för ”ground handling”

Opt –in och opt-out

- Artikel 2(4) ger tillverkare möjlighet för opt-in för nykonstruerade, fabriksbyggda Annex I-luftfartyg (tidigare Annex II).
- Artikel 2(6) ger möjlighet till opt-in för statsluftfartyg.
- Artikel 2(7)-2(11) ger medlemsstaterna möjlighet att bevilja opt-out för lättare luftfartyg (LSA). Gäller flygplan, helikoptrar och segelflygplan med högsta MTOM på 600/650 kg. Tillverkare kan ändå välja opt-in enligt 2(4).

Proportionalitetsprincip

- I artikel 4 införs en proportionalitetsprincip som ska beaktas vid riskbedömning och korrigerande åtgärder.
- Det innebär bl.a:
 - ”best practices”,
 - samarbete mellan myndigheter,
 - effektivt utnyttjande av resurser,
 - fokusering på målet
 - ta hänsyn till komplexitet

Aviation Safety Management

- Artikel 7-8 rör ”aviation safety management”.
- Medlemsstaterna ska ha ett State Safety Program (SSP) och en State Plan for Aviation Safety (SPAS)
- MS ska även följa EPAS (European Plan for Aviation Safety), eller ange varför de inte gör det.

Överflyttning av ansvar

- Artikel 64-65 ger möjligheter att överföra uppgifter och ansvar till EASA eller en annan medlemsstat.
- Det finns också en möjlighet för organisationer som har verksamhet i flera medlemsstater att ha EASA som behörig myndighet. Medlemsstaterna har dock veto.

”Safeguard provisions” och Flexibilitetsbestämmelser

- Gamla artikel 14 har delats upp i 2 nya artiklar, 70 och 71.
- Nya tidsgränser för notifiering av undantag. Alla undantag ska notifieras men endast undantag över 8 sammanhängande månader ska utvärderas av EASA.

Informationsdatabas

- EASA och Kommissionen ska tillsammans med medlemsstaterna etablera och driva en databas med nödvändig information för ett effektivt samarbete (artikel 74 - Repository).
- Här ska bl.a. alla undantag finnas samlade, samt alla tillstånd, drönanoperatörer och personliga certifikat.

ANNEX X

Correlation table

Regulation (EC) No 216/2008	This Regulation
Article 1(1)	Article 2(1) and (2)
Article 1(2)	Article 2(3)
Article 1(3)	Article 2(5)
Article 2	Article 1
Article 3	Article 3
Article 4(1)(a)	Article 2(1)(a)
Article 4(1)(b)	Article 2(1)(b)(i)
Article 4(1)(c)	Article 2(1)(b)(ii)
—	Article 2(1)(b)(iii)
Article 4(1)(d)	Article 2(1)(c)
Article 4(2)	Article 2(2)

Frågor?

Jukka Salo, Flygteknisk Inspektör