

Enligt sändlista

Remiss

Förslag till föreskrifter om förändrat sätt att förnya luftvärdigheten för luftfartyg med nationella luftvärdighetsbevis

Välkommen att ta del av Transportstyrelsens förslag.

Bakgrund till förslaget

För nationellt reglerade luftfartyg ska luftvärdighetsbevis, och i tillämpliga fall miljövärdighetsbevis, utfärdas när luftfartyget har visats vara luftvärdigt, se 3 kap. 3 § luftfartslagen (2010:500), LL. För att utföra underhåll, reparationer och ändringsarbeten av och på sådana luftfartyg krävs enligt luftfartsförordningen (2010:770) tillstånd av Transportstyrelsen. Transportstyrelsen får enligt luftfartsförordningen meddela föreskrifter om förutsättningarna för att ett luftfartyg ska anses luftvärdigt och ska pröva frågor om luftvärdighetsbevis. Mot bakgrund av bl.a. dessa bemyndiganden har Transportstyrelsen tagit fram nationella regler för underhåll och luftvärdighet. Successivt har dock EU-lagstiftning fått allt större betydelse på dessa områden och ersatt en stor del av det nationella regelverket.

Luftfartyg som omfattas av EU-lagstiftning och luftfartyg som regleras nationellt skiljer sig idag på avgörande punkter från varandra när det gäller hur reglerna för underhåll och luftvärdighetsbevis ser ut. Bl.a. så måste Transportstyrelsen för nationellt reglerade luftfartyg varje år utfärda nytt luftvärdighetsbevis efter ansökan från ägaren för att luftfartyget fortsatt ska anses luftvärdigt. För EU-reglerade luftfartyg så har luftfartyget ett luftvärdighetsbevis som gäller tills vidare och en luftvärdighetsorganisation granskar utfört underhåll och utfärdar ett granskningsbevis, vilket gör luftfartyget luftvärdigt. Detta innebär att strängare regler ställs på nationella luftfartyg som oftast är mindre komplexa än på EU-reglerade luftfartyg som oftast är mer komplexa.

Det saknas närmare föreskrifter om under vilka förutsättningar de luftfartygen som anges i art. 2.8 a-c i förordning (EU) 2018/1139¹ (luftfartygen benämns nedan NLF, NLH och NLS) ska anses luftvärdiga och hur de ska underhållas. Det enda regelkrav som finns i detta avseende är det generella kravet att luftfartyg ska vara luftvärdiga och miljövärddiga (3 kap. 1 § LL).

För kontroll av den fortsatta luftvärdigheten av NLF, NLH och NLS, liksom för de nationella reglerade luftfartygen i bilaga I till förordning (EU) 2018/1139, saknas en luftvärdighetsorganisation likt den nyss nämnda som finns för EU-reglerade luftfartyg.

Förslagets innehåll i korthet

Genom ändrade regler för luftvärdighetsförnyelse och fortsatt luftvärdighet för nationellt reglerade luftfartyg, kan hantering och effektivitet uppnås likvärdig den för EU-reglerade luftfartyg. Nationella luftvärdighetsorganisationer bör få ökade befogenheter när det gäller förnyelsen av luftvärdigheten för de nationella luftfartygen.

Förslaget syftar till att de nationella föreskrifterna inte ska ställa högre krav än vad som gäller för de EU-reglerade luftfartygen. Skillnaden när det gäller hur luftvärdigheten förnyas som beskrivits ovan bedöms inte som relevant att ha kvar då den alltså innebär att strängare krav ställs på nationellt reglerade luftfartyg som i regel är mindre komplexa än EU-reglerade luftfartyg och som sannolikt innebär en ökad kostnad för ägare till och brukare av de nationellt reglerade luftfartygen. Även underhållskraven bör anpassas på vissa områden till EU-nivå.

Revideringen av föreskrifterna ska göra att Transportstyrelsens föreskrifter är aktuella, enkla att tillämpa, och så långt som möjligt liknar aktuella EU-förordningar.

Dessutom bör underhålls- och luftvärdighetskrav definieras för NLF, NLH och NLS för att det ska bli enkelt för ägare och brukare av dessa luftfartyg att veta vilka krav på luftvärdighet och miljövärddighet som gäller.

¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91

Föreskriftsförslaget planeras träda i kraft den 4 mars 2022.

Förslaget i sin helhet samt konsekvensutredning finns publicerat tillsammans med detta missiv på Transportstyrelsens webbplats:

<https://www.transportstyrelsen.se/sv/om-oss/dina-rattigheter-lagar-och-regler/lagar-och-regler/remisser/>

Synpunkter

Ni ges härmed tillfälle att lämna synpunkter på förslaget och konsekvensutredningen. Synpunkterna ska vara Transportstyrelsen tillhanda **senast den 31 augusti 2021. Vänligen ange vårt diarienummer TSF 2021-93 i svaret.**

Synpunkterna ska vara skriftliga och skickas till:

luftfart@transportstyrelsen.se

eller till

Transportstyrelsen
Sjö- och luftfart
601 73 Norrköping

Transportstyrelsen kommer att sammanställa och kommentera de remissynpunkter som kommer in, och därefter publicera sammanställningen och kommentarerna på hemsidan. Remissynpunkter som innehåller sekretessbelagda uppgifter eller personuppgifter kommer dock inte att publiceras.

Kontaktpersoner

Om ni har frågor med anledning av remissen är ni välkomna att kontakta:

Jerry Köhlström
flygteknisk inspektör, gruppleddare,
telefon 010-495 37 78
E-post: jerry.kohlstrom@transportstyrelsen.se

David Grenabo
jurist
telefon 010-495 31 26
E-post: david.grenabo@transportstyrelsen.se

Med vänlig hälsning

Jerry Köhlström
flygteknisk inspektör, gruppleddare

Sändlista

AOPA
Blackwing Sweden AB
EAA Sverige
Flygsportförbundet
Frivilliga flygkåren KSAK L
KSAK-M
Kustbevakningen
Polisen
Sjöfartsverket
Swedish Air Force Historic Flight
Svenska Segelflygförbundet