

Luftfartstilsynet
Pr. epost: postmottak@caa.no

Deres ref.: 10/09635

Vår ref.: SF37ADM-1162717282-9197

29. mars 2021

Høringssvar vedr. utkast til vedlikeholdsforskrift BSL B 3-3

Norges Luftsportforbund (NLF) har gjennomgått utkast til BSL B 3-3 som vil erstatte dagens BSL B 2-3. NLFs inntrykk er at forskriftsutkastet har en god innretning og i hovedsak et hensiktsmessig innhold. NLF vil imidlertid foreslå visse mindre endringer.

Til tittel

NLF foreslår at korttittel angis i parentes i forskriftens tittel, slik at BSL-betegnelsen også blir synlig i Lovdata. Forslag til tittel:

«Forskrift om kontinuerlig luftdyktighet for nasjonalt sertifiserte luftfartøy (BSL B 3-3).»

Til § 2 første ledd

Som bemerket vedr. utkastet til BSL B 3-2, er virkeområdet negativt angitt ved at bestemmelsen fastsetter hvilke luftfartøy forskriften *ikke* gjelder for. Som nevnt, er det selvsagt en mulighet å velge en slik angivelse, gitt EUs/EASAs dominerende rolle på luftdyktighetsfeltet. Det er imidlertid viktig at beskrivelsen er presis, slik at alle «EASA-luftfartøy» klart faller *utenfor* forskriften. «EASA-luftfartøy» omfatter som kjent ikke bare luftfartøy med typesertifikat utstedt eller validert av EASA¹ – samt luftfartøy som er «i samsvar med bestemte luftdyktighetsspesifikasjoner som sikrer tilstrekkelig sikkerhet»² – men også:

- Luftfartøy med begrenset luftdyktighetsbevis (restricted certificate of airworthiness) som er «i samsvar med et begrenset typesertifikat utstedt i samsvar med ... del 21», jf. 21.A.173 bokstav b nr. 1.
- Luftfartøy med flygetillatelse («permit to fly») utstedt på basis av felleseuropeisk regelverk, jf. 21.A.701 flg., herunder med flygevilkår godkjent av «Byrået» eller «en behørig godkjent konstruksjonsorganisasjon», jf. 21.A.710 bokstav a.

¹ Forordning (EU) nr. 748/2012 vedlegg I (del 21) 21.A.173 bokstav a.

² 21.A.173 bokstav b nr. 2, beskrevet på engelsk som «Specific Airworthiness Specification» i utkastet.

En enklere retts teknisk løsning vil kanskje være å angi virkeområdet positivt ved å vise til de aktuelle underpunktene til grunnforordningen vedlegg II som forskriften skal gjelde for.

Vi forslår i så fall følgende ordlyd for første ledd:

«Forskriften gjelder for bemannet luftfartøy som omfattes av forordning (EF) nr. 216/2008 vedlegg II bokstav a, b, c, d og h.» [sistnevnte vil senere måtte endres til «forordning (EU) 2018/1139 vedlegg I bokstav a, b, c, d og g.»]

Ved denne tilnærmingen, kan annet ledd endres til:

«Forskriften gjelder ikke for luftfartøy som kun brukes til statsluftfart.»

Både en revidert negativ angivelse og en positiv angivelse av virkeområdet er etter NLFs syn akseptable tilnærminger.

Til § 3 – andre kommentarer

Forskriften er tung å lese, fordi «forordning (EU) nr. 1321/2014» – herunder med vedlegg (regelverksdeler) – gjentas en rekke ganger i teksten. NLF foreslår at forordningene og regelverksdelene legaldefineres, slik at man kan referere til dem på kort og konsist vis.³ Denne lovgivningsteknikken vil dessuten i større grad oppfylle forvaltningens klarspråkambisjoner. Forslag til definisjoner [fra ny bokstav f]:

- f) *vedlikeholdsforordningen*: EU-kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 1321/2014 som gjennomført i forskrift 7. mai 2015 nr. 488 om kontinuerlig luftdyktighet
- g) *del M*: Vedlegg I avsnitt A til vedlikeholdsforordningen
- h) *del ML*: Vedlegg Vb avsnitt A til vedlikeholdsforordningen
- i) *del 145*: Vedlegg II til vedlikeholdsforordningen
- j) *del 66*: Vedlegg III til vedlikeholdsforordningen

For å sikre samsvar med høringsutkastet og for å unngå misforståelser, tar NLFs høringskommentarer nedenfor utgangspunkt i at ovennevnte *ikke* legaldefineres. Vår prinsipale anbefaling er imidlertid at dette forenkles gjennom bruk av legaldefinisjoner.

Til § 4

Luftfartstilsynet skriver her «forordning (EU) 965/2012 Annex Vb Seksjon A (Part-ML) og Annex I Seksjon A (Part-M)». Dette samsvarer ikke med betegnelsene i forordninger inntatt i EØS-tillegget til

³ I offisielle norske oversettelser av EØS-rettsakter brukes i enkelte tilfeller bindestrek (f. eks. «del-NCO»), andre ganger ikke (f. eks. «del M»). NLF har ikke sterke synspunkter på dette, men vi har foreslått konsistens med den respektive norske EØS-rettsakt.

Den europeiske unions tidende, se eksempelvis [nr. 77/775](#) av 26. september 2019 (2019/EØS/77/57). Som det framkommer, er riktig betegnelse (f. eks) «vedlegg I (del M)» og «avsnitt A».

Som Luftfartstilsynet er vel kjent med, er forordninger som publisert i EØS-tillegget rettslig bindende i slik form, jf. EØS-avtalen artikkel 7 bokstav a, jf. artikkel 129 nr. 1 tredje ledd, jf. EØS-loven § 1. NLF vil henstille til begrepsbruk i norske forskrifter som reflekterer begrepene som benyttes i rettslig bindende EØS-rettsakter. Forslag til revidert ordlyd [slik den vil lyde dersom Luftfartstilsynet til tross for NLFs forslag velger *ikke* å legaldefinere forordning og regelverksdeler]:

«Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 1321/2014 vedlegg I (del M) avsnitt A og vedlegg Vb (del ML) avsnitt A, som gjennomført i forskrift 7. mai 2015 nr. 488 om kontinuerlig luftdyktighet, gjelder som norsk rett.

Der forordning (EU nr. 1321/2014 fastsetter at EASA skal gi en godkjenning, skal dette forstås som Luftfartstilsynet, med unntak for ML.A.401 bokstav b og ML.A.902 bokstav b nr. 2.

Der forordning (EU) nr. 1321/2014 bruker begrepet

- a. ARC, skal dette forstås som N-ARC
- b. Del 145, skal dette forstås som N-del-145
- c. CAMO, skal dette forstås som N-CAMO
- d. CAO, skal dette forstås som N-CAO»

Til § 5 første ledd

«Part-ML» bør endres til «del ML», jf. forordning (EU) [2019/1383](#) i ordlyd som forventet, sml. [2019/EØS/77/57](#) artikkel 3 nr. 1.

Til §§ 6 og 7

«Part-M» bør endres til «del M», jf. [2019/EØS/77/57](#) artikkel 3 nr. 1.

Til § 10

«Part-145» bør endres til «del 145», jf. [2019/EØS/77/57](#) artikkel 4 nr. 1.

Til § 13

«Part-66» bør endres til «del 66», jf. [2019/EØS/77/57](#) artikkel 5 nr. 1.

NLF kan ikke se at «Part-66L» er en term som benyttes i aktuelle rettsakter, verken på engelsk eller norsk. Vi antar Luftfartstilsynet viser til L-kategori-rettighet iht. 66.A.3 bokstav f. Vi foreslår følgende omformulering av bestemmelsen:

«§ 13 Flytekniker med rettigheter utstedt etter del 66

Flytekniker med sertifikat og rettigheter utstedt i henhold til del 66 som kan utføre og attestere for vedlikehold etter forordning (EU) nr. 1321/2014 vedlegg Vb (del ML) tillegg A, har tilsvarende rettigheter etter denne forskriften.

Flytekniker med sertifikat utstedt i henhold til del 66 som ikke har nødvendige rettigheter som nevnt i første ledd, må søke Luftfartstilsynet om å få påført aktuelle flytyper i den nasjonale delen i sitt del 66-sertifikat. Søknaden skal med utgangspunkt i kravene i 66.A.45 vurderes opp mot søkers erfaring og kompetanse. For luftfartøy mellom 2 730 og 5 700 kg skal det gjennomføres og bestås typetrening eller typeeksaminering. For luftfartøy over 5700 kg skal det gjennomføres og bestås typeeksaminering.

Typeeksaminering gjennomføres som en muntlig, skriftlig eller praktisk prøve, eller en kombinasjon av disse, etter kravene i forordning (EU) nr. 1321/2014 vedlegg III (del 66), tillegg III punkt 5 om standarder for typeeksaminering.

Luftfartstilsynet kan etter søknad anerkjenne utenlandske nasjonalt påførte flytyper i et del 66-sertifikat som gir rett til å utføre og attestere for vedlikehold.»

Til § 14

NLF foreslår at «Part-66 eller Part-66L sertifikat» erstattes med «del 66-sertifikat». Et kategori L-sertifikat er like mye et del 66-sertifikat som andre kategorier.

NLF foreslår at «Part-66.A.45» erstattes med «66.A.45» eller «del 66 pkt. 66.A.45». Referansen slik den er angitt i utkastet bryter med prinsipper for korrekt referering slik de kommer til uttrykk i de offisielle rettsaktene.

Til § 15

NLF foreslår at første ledd tredje punktum strykes. (Krav til instruktør for typetrening.) Kravet er ikke forholdsmessig, da en rekke luftfartøytyper i dette segmentet er enestående. Det bør være tilstrekkelig at instruktøren har kompetanse på liknende flytyper.

NLF foreslår at «Part-66.A.45» erstattes med «66.A.45» eller «del 66 pkt. 66.A.45». Referansen slik den er angitt i utkastet bryter med prinsipper for korrekt referering slik de kommer til uttrykk i de offisielle rettsaktene.

Til § 16 bokstav a

Kravet i bokstav a om at søker var byggeleder for hoveddelen av byggeprosjektet er en innstramning sammenliknet med dagens forskrift, fordi man i dag også kan få anledning til å utføre vedlikehold på luftfartøy man har importert. Forutsetningen er at man har gjennomgått EAAs opplæring. Denne muligheten bør videreføres, da det etter NLFs syn ikke finnes klare holdepunkter for at dagens regulering har gitt et utilfredsstillende sikkerhetsnivå.

Til § 17

NLF foreslår at «Part-ML.A.801(e)» erstattes med enten «ML.A.801 bokstav e» eller «del ML pkt. ML.A.801 bokstav e». Referansen slik den er angitt i utkastet bryter med prinsipper for korrekt referering slik de kommer til uttrykk i de offisielle rettsaktene.

NLF foreslår likeledes at «Part-M.A.801(e)» erstattes med enten «M.A.801 bokstav e» eller «del M pkt. M.A.801 bokstav e».

Til § 18

NLF foreslår at «Part-ML.A.901(b) nr. 4» erstattes med enten «ML.A.901 bokstav b nr. 4» eller med «del ML pkt. ML.A.901 bokstav b nr. 4». Tilsvarende endring bør gjøres for «Part-ML.A.904(d)».

Til § 19

NLF kan ikke se behovet for vedlikeholdsrapport i tillegg til N-ARC. Når man først innfører del M/MLs metodikk med hensyn til kontinuerlig luftdyktighet, ender man opp med et uforholdsmessig skjemavelde. I tillegg til ARC, CRS og loggføring i luftfartøyets tekniske journaler – som gjelder EASA-luftfartøy – er det vanskelig å motivere nok et skjema i form av vedlikeholdsrapport.

NLF foreslår at alle referanser til vedlikeholdsrapport fjernes.

Til § 20

NLF foreslår at «ML.A.901(c) eller M.A.901(b)» erstattes med «ML.A.901 bokstav c eller M.A.901 bokstav b».

NLF mener det er uhensiktsmessig å benytte betegnelsen «kontrollert miljø», da betegnelsen ikke lenger benyttes etter introduksjonen av del ML. Vi foreslår følgende ordlyd i første og annet ledd (tredje ledd kan strykes):

«Dersom eieren har inngått kontrakt om at N-CAMO/N-CAO skal utføre oppgavene knyttet til luftfartøyets kontinuerlige luftdyktighet i medhold av ML.A.201 bokstav f, kan N-CAMO/N-CAO forlenge N-ARC etter gjennomført dokumentgransking, jf. ML.A.901 bokstav c eller M.A.901 bokstav b. N-ARC kan forlenges for to perioder. Kopi av vedlikeholdsrapport og N-ARC skal sendes til Luftfartstilsynet innen 10 dager fra utstedelse.

Dersom eieren ikke har inngått kontrakt i medhold av ML.A.201 bokstav f om at CAMO/CAO skal utføre oppgavene knyttet til luftfartøyets kontinuerlige luftdyktighet, gjelder bestemmelsene i § 19.»

Til § 23

NLF foreslår ny tittel og tekst:

«Til ML.A.401 bokstav b nr. 3

Aktuelle instruksjoner for kontinuerlig luftdyktighet (IKL) kan være utgitt av fabrikant.»

Til § 24–28

NLF foreslår at alle referanser angis etter norsk standard [«bokstav b» istedenfor kun «(b)» osv.].

Til § 27

Det later til at «TCDS» sidestilles med typesertifikat. «TCDS» er imidlertid forkortelse for «type certificate data sheet», eller typesertifikatdatablad på norsk. Et datablad i seg selv er intet typesertifikat, men beskriver bare hva typesertifikatet bygger på. NLF foreslår at «TCDS» strykes, evt. erstattes med «TC – type certificate».

Annet

1. Behov for å trekke tilbake diverse nasjonale LDP-er

Luftfartstilsynet opererer med enkelte luftdyktighetspåbud som i praksis er generelle forskrifter uten tilknytning til en bestemt konstruksjon, eksempelvis LDP 2001-051. Det er svært viktig at dette og tilsvarende påbud trekkes tilbake når den nye forskriften trer i kraft. I motsatt fall vil LDP-en undergrave de prinsippene som del ML bygger på, se blant annet AMC1 ML.A.302 bokstav c (vedlagt).

2. Behov for dispensasjonshjemmel

Det er neppe til å unngå at det vil oppstå uforutsette konsekvenser når del M / del ML tas i bruk for nasjonalt sertifiserte luftfartøy. Det er derfor avgjørende viktig at forskriften minst gir samme dispensasjonsmuligheter for borgerne som Norge indirekte har for EASA-luftfartøy gjennom forordning (EF) nr. 216/2008 artikkel 14 nr. 4 og nr. 6.

Vi foreslår ny paragraf i kapittel 4 med følgende ordlyd:

«Luftfartstilsynet kan etter søknad dispensere fra bestemmelsene i denne forskriften ved uforutsette og presserende driftsforhold eller driftsbehov av begrenset varighet, forutsatt at unntakene ikke påvirker sikkerhetsnivået negativt.

Luftfartstilsynet kan etter søknad dispensere fra bestemmelsene i denne forskriften i andre særlige tilfeller dersom søkeren godtgjør at beskyttelsesnivået som denne forskriften gir blir oppnådd med andre midler.»

Avslutningsvis vil vi oppfordre Luftfartstilsynet til at det videre arbeidet med forskriften skjer gjennom tett dialog med en referansegruppe, der representative organisasjoner deltar. Arbeidet med BSL G 4-1 og BSL G 2-1 er gode eksempler på hvordan referansegruppearbeid kan bidra til gode prosesser.

Vi håper innspillene er nyttige og vil tas i betraktning i det videre arbeidet. Vi ser fram til et fortsatt godt samarbeid i arbeidet med å sikre trygge luftfartsoperasjoner.

Med vennlig hilsen,

NORGES LUFTSPORTFORBUND



John Eirik Laupsa
Generalsekretær

Stian Kultorp
Fagkontakt, motorfly



Torkell Sætervædet
Rådgiver