

AIR 1-2020

2020-02-21

**Meddelande från Transportstyrelsen om luftfart, 601 73 Norrköping,
telefon 0771-503 503**

Meddelande från Transportstyrelsen om luftfart (MFL) kommer ut när det finns ett behov av att informera verksamhetsutövare på luftfartsområdet. MFL innehåller endast information och har inte bindande verkan. När det gäller regler hänvisas till Transportstyrelsens hemsida som finns på <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Regler-for-luftfart/>

Klarläggande av hur luftvärdighetsdirektiv påverkar svenskregistrerade luftfartyg.**Inledning**

International Civil Aviation Organization (ICAO) definierar obligatorisk fortsatt luftvärdighetsinformation (Mandatory Continuing Airworthiness Information), som obligatoriska krav på modifiering, utbyte av delar, inspektioner, underhållsåtgärder eller ändringar av operativa begränsningar och procedurer m.m. som konstruktionsstaten, eller Transportstyrelsen beslutat vara nödvändiga; dessa direktiv förkortas bl.a. LVD (luftvärdighetsdirektiv), SAD (Swedish Airworthiness Directive), AD (Airworthiness Directive), EAD (Emergency Airworthiness Directive). Med konstruktionsstat menas den stat som ansvarar för typcertifikatet (TC) eller tillägg till typcertifikatet (STC).

Tillämpning

Detta MFL beskriver hur luftvärdighetsdirektiv gäller för svenskregistrerade luftfartyg till följd av bildandet av den Europeiska unionens luftfartssäkerhetsbyrå, EASA, den 28 september 2003. Vad som gäller för luftvärdighetsbevis och luftvärdighetsdirektiv som utfärdats före detta datum framgår av art. 3 i förordning (EU) nr 748/2012¹.

Inom EU gäller automatiskt alla utgivna AD från annan konstruktionsstat². EASA har alltid möjlighet att fatta egna beslut om luftfartyg som omfattas av EU-lagstiftningen som ändrar tillämpningen av en AD som kommit från annan konstruktionsstat. EASA behöver alltså inte varje gång specifikt fatta beslut om att en AD från annan konstruktionsstat ska gälla inom EU, och föra in den i AD-listan. I EASA:s AD-lista framkommer de AD som EASA själva utgivit, eller som EASA fattat beslut om av någon annan anledning. Gällande AD utgivna i annan konstruktionsstat finns tillgängliga genom respektive certifierande luftfartsmyndighets försorg. EASA har inte publiceringsansvaret för dessa AD, men EASA måste förklara dessa AD att vara ej antagna om EASA av någon anledning anser att de inte ska gälla.

¹ Kommissionens förordning (EU) nr 748/2012 av den 3 augusti 2012 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och anordningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer

² EASAs beslut 2019/018/ED

I förordning (EU) nr 748/2012, går bl.a. att läsa i artikel 3.1 b) iii):

”Ett enskilt luftfartygs konstruktion som var registrerad i en medlemsstat före den 28 september 2003 ska anses ha godkänts i enlighet med denna förordning när:

(iii) de luftvärdighetsdirektiv som utfärdats eller antagits av registreringsmedlemsstaten före den 28 september 2003 var uppfyllda, inklusive varje ändring av konstruktionsstatens luftvärdighetsdirektiv som godtagits av registreringsmedlemsstaten”.

Med andra ord, fram till den 28 september 2003, gällde för ett individuellt luftfartyg registrerat i Sverige, konstruktionsstatens luftvärdighetsdirektiv, utfärdade i form av en AD (Airworthiness Directive), samt de av Sverige utgivna fortfarande gällande LVD.

I Sverige har vi haft en kombination, där ägare av större kommersiella luftfartyg automatiskt haft skyldighet att följa konstruktionsstatens direktiv, medan ett svenskt LVD utfärdats för luftfartyg inom allmänflyget, normalt baserat på ett direktiv från konstruktionsstaten. Som ett sätt att förtydliga att AD utgivits. Gränsdragningen har inte alltid varit helt klar.

Grundregeln är att alla luftvärdighetsdirektiv, AD, som konstruktionsstaten beslutat gäller, och ska redovisas i teknisk journal eller system för teknisk bokföring. Efter 28 september 2003, upphörde skyldigheten att redovisa svenska LVD, för de ICAO normklassade luftfartyg som EASA tog över ansvaret för.

Kvar blev alla de luftfartyg som är undantagna från reglering av EASA, de luftfartyg som fortfarande omfattas av LVD, idag enligt bilaga I till förordning (EU) 2018/1139³ (grundförordningen), samt det som kallas statsluftfartyg. Det kan alltså både vara normklassade och experimentklassade luftfartyg. Sverige arbetar även med att införa en ny kategori av luftfartyg, som återfinns i grundförordningens artikel 2, punkt 8 (a)(b) och (c). Denna kategori kommer i så fall också att omfattas av svenska LVD.

Efter 28 september 2003, har inget större arbete lagts ner på att uppdatera svenska LVD, så vissa svenska direktiv kan vara inaktuella, då t.ex. referenser till konstruktionsstatens AD kan vara inaktuella.

Sverige som medlemsland inom EU, har möjlighet att själva utfärda tvingande åtgärder för de luftfartyg som normalt hanteras av EASA, genom en möjlighet i artikel 70 i grundförordningen.

Följande regler och tillämpningar gäller beträffande luftvärdighetsdirektiv för svensk luftfart.

A. Luftfartyg som omfattas av utgivna svenska LVD som var registrerade i Sverige före den 28 september 2003

Alla luftfartyg på civilt svenskt register var normklassade enligt ICAO, eller var statsluftfartyg eller icke ICAO-luftfartyg (experimentklassade ultralätta, amatörbyggda eller X-militära t.ex.)

Innan den 28 september 2003 redovisades både svenska LVD och AD i den tekniska journalen eller system för teknisk bokföring. Ägaren var skyldig att kontrollera att dessa fortfarande var aktuella.

³ 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

B. Luftfartyg som befinner sig på/överförs/importeras till svenskt register den 28 september 2003 eller senare

Klassning gäller fortfarande enligt föregående punkt A, men EASA upprättar den 28 september 2003 en typlista, som innehåller de luftfartyg de vill ansvara för, och de luftfartygstyperna blir s.k. EASA-luftfartyg, normalklassade luftfartyg. Ett exempel är att för t.ex. Cessna så börjar listan vid modell F150, och går uppåt.

Cessna 140 hamnar utanför, och blir då ett normalklassat luftfartyg enligt bilaga 1. Maskinen är normalklassad enligt ICAO, men övervakas fortsatt av Sverige, och inte av EASA. För Cessna 140 gäller LVD och AD fortfarande, precis som innan 28 sept. 2003, och ska redovisas. Detta förhållande gäller för alla undantagna luftfartyg enligt bilaga 1 till grundförordningen, samt statsluftfartyg, ref. Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:83) om luftvärdighetsdirektiv. Även andra undantagna luftfartyg på svenskt register kan vara aktuella för svenskt LVD.

För de luftfartyg som hamnade i EASA:s typlista, s.k. EASA luftfartyg, upphörde kravet på att redovisa svenska LVD att gälla den 28 september 2003, och endast AD utgivna av den certifierande myndigheten, och eventuella kompletterings AD som EASA givit ut ska redovisas i den tekniska journalen eller system för teknisk bokföring.

Grundregeln för EASA-luftfartyg är att alla luftvärdighetsdirektiv, AD, som konstruktionsstaten och/eller EASA beslutat gäller, ska redovisas i teknisk journal eller system för teknisk bokföring.

C. Luftfartygstyper som typgodkänts av EASA den 28 september 2003 eller senare

För luftfartygstyper som typgodkänts av EASA den 28 september 2003 eller senare gäller de luftvärdighetsdirektiv, AD, som utgivits/utges av EASA alternativt konstruktionsstatens luftvärdighetsdirektiv för importerade luftfartygstyper.

EASA publicerar på sin hemsida förteckningar över egna utgivna direktiv.

EASA har ännu inte övertagit publiceringen av alla konstruktionsstaters luftvärdighetsdirektiv, AD, utan dessa finns tillgängliga via respektive myndighet.

Svenska LVD gäller inte för dessa luftfartygstyper, och ska inte redovisas.

Dokumentation

- EASAs beslut 2019/018/ED om automatisk giltighet för luftvärdighet från konstruktionsstater.
- Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:83) om luftvärdighetsdirektiv

Begreppsförklaring

Konstruktionsstat = stat som ansvarar för typcertifikat(TC) eller tillägg till typcertifikat(STC), via sin certifierande myndighet. Tidigare inom Europa enskilda nationer, idag är den certifierande myndigheten EASA för stater inom EU, exempel på andra konstruktionsstater är USA med myndigheten FAA och Kanada med myndigheten Transport Canada.

Direktiv = tvingande åtgärd.

LVD = luftvärdighetsdirektiv utgivet av staten Sverige.

SAD = Swedish Airworthiness Directive, luftvärdighetsdirektiv utgivet av konstruktionsstaten Sverige

AD = Airworthiness Directive, luftvärdighetsdirektiv utgivet av konstruktionsstat.

EAD = Emergency Airworthiness Directive, luftvärdighetsdirektiv utgivet av konstruktionsstat.

Kontaktperson: Jerry Köhlström Telefon: 010-49 53 778

E-post: jerry.kohlstrom@transportstyrelsen.se