

Høringsinstanser ifølge liste

Norge

Saksbehandler: Lissi M. D. Rasmussen

Telefon direkte: +47 98261685

Vår dato: 05.03.2019

Vår referanse: 19/04251-3

Deres dato

Deres referanse:

Høringsnotat - Høring av NPA 2019-02 Class D compartments – forslag til endring av forordning (EU) 2015/640 Part-26

1. Innledning

EASA NPA 2019-02 inneholder forslag til endring av bestemmelser i forordning (EU) 2015/640, som er gjennomført i norsk rett ved forskrift 18. juni 2015 nr. 719 om ytterligere luftdyktighetsspesifikasjoner for luftfartsselskaper, Part-26 (publisert som BSL B 4-3).

NPA 2019-02 sendes herved på høring og er tilgjengelig i engelsk versjon på Luftfartstilsynets internettside www.luftfartstilsynet.no under Regelverk/Regelverk på høring. Forslaget fra EASA er så langt ikke oversatt til norsk og høring gjennomføres dermed på grunnlag av den engelske versjonen.

Utkast til gjennomføringsforskrift er ikke vedlagt, men forordningen vil bli gjennomført gjennom en endring av §1 i forskrift 18. juni 2015 nr. 719 om ytterligere luftdyktighetsspesifikasjoner for luftfartsselskaper.

2. Om NPA 2018-12 - hva er problemet, og hva vil vi oppnå?

Formålet med reglene i forordning (EU) 2015/640 er å opprettholde et høyt, ensartet sikkerhetsnivå for sivil luftfart i Europa.

EASA har 1. mars 2019 publisert NPA 2019-02, som inneholder forslag til endring av bestemmelser i forordning (EU) 2015/640. Formålet med denne NPA er å ta opp spørsmålet om potensielle ukontrollerbare branner i klasse D-rom av store fly som brukes til kommersiell lufttransport (CAT).

Transporten av litiumbatterier i last- eller bagasjerom har økt de siste årene, sammen med den identifiserte risikoen for thermal runaway og de etterfølgende brannene knyttet til disse batteriene. Av denne grunn publiserte EASA Safety Information Bulletin (SIB) nr. 2017-04R19 i desember 2017 og bestemte seg for å gjennomgå vurderingen som ble utført i 2013 og konklusjonen med NPA 2013-23.

De foreslåtte endringer forventes å øke sikkerheten ved å redusere ukontrollerbare branner i klasse D-last og forbedre harmoniseringen med FAA.

3. Hvilke tiltak er relevante?

Denne NPA presenterer den oppdaterte vurderingen fra EASA og nye forslag basert på konklusjonene i denne vurderingen.

- Det foreslås å innføre krav i Part-26 om at alle operative store fly som brukes til CAT (innen tre år etter endringen av forordningen) skal ha klasse D-last eller bagasjerom omgjort til:

[Luftfartstilsynet / Civil Aviation Authority](http://www.luftfartstilsynet.no)

T: +47 75 58 50 00

F: +47 75 58 50 05

E: postmottak@caa.no

Postadresse:

Postboks 243

8001 BODØ

Besøksadresse:

Sjøgata 45-47

8006 BODØ

Fakturaadresse:

fakturamottak@caa.no

Fakturamottak DFØ

Postboks 4746

7468 TRONDHEIM

(a) klasse C-rom, hvis de er involvert i CAT av passasjerer, eller
(b) enten klasse C eller klasse E-rom, dersom de bare er involvert i CAT med kun frakt.
Det foreslås også å endre CS-26 for å gi spesifikasjoner som skal brukes til å vise samsvar med det nye kravet i Part-26.

4. Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, og hvem blir berørt?

EASA har som ledd i regelverksarbeidet gjennomført en analyse av de sikkerhetsmessige konsekvenser av forslaget. Nærmere opplysninger om konsekvensanalysen fremgår i NPA 2019-02.

Forslaget forventes å øke både sikkerhet og harmonisering med FAA. Kostnaden som genereres av forslaget vil for det meste bli dekket av operatørene av de berørte flyene. Miljøpåvirkningen forventes å være lav til ubetydelig. Ingen negativ samfunnsmessig påvirkning forventes.

Det er først og fremst luftfartsoperatører av store fly utstyrt med klasse D-rom som blir berørt. Design- og produksjonsorganisasjoner (TC-innehavere eller STC-holdere) kan bli berørt dersom de blir bedt om å designe og produsere designendringer for å støtte operatørene i oppgradering av sine klasse D-rom.

Rettsakten vil medføre begrensede administrative og økonomiske konsekvenser for Luftfartstilsynet. Luftfartstilsynet vil måtte oppdatere referanser i prosedyrer og maler til Part-26, noe som er beregnet å ta 2-3 dagsverk. Rettsakten vil ikke få konsekvenser for andre norske myndigheter. Som kjent har Norge ingen produsenter av fly, TC-innehavere og STC-innehavere. Det er EASA (EUs flysikkerhetsbyrå) som er kompetent myndighet for disse organisasjonene. Derimot vil norske store flyoperatører bli berørt av endringene.

5. Status

EASA har utgitt NPA (Notices of Proposed Amendment) 2019-02 «Class D compartments». Høringen er åpen for kommentarer fra enhver offentlig eller privat part. EASA vil på grunnlag av høringsinnspill senere utgi en såkalt Opinion. Høringsfristen til EASA er 1. juni 2019. I tilknytning til det foreslåtte regelverket vil EASA utarbeide veiledningsmateriale i form av AMC og GM (veiledningsmateriale).

6. Høring

Luftfartstilsynet ber om eventuelle merknader til NPA 2019-02 innen 20. mai 2019. Merknadene rettes skriftlig med til postmottak@caa.no eller Luftfartstilsynet. Postboks 243, 8001 Bodø. Spørsmål vedrørende høringen kan rettes til: Lissi M. D. Rasmussen (juridisk seniorrådgiver) tel. 982 61 685 eller e-post: lmr@caa.no

Med vennlig hilsen

Nina B. Vindvik
juridisk direktør
Direktoratsavdelingen

Lissi M. D. Rasmussen
juridisk seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og krever derfor ikke signatur.