

## **B 110. LUFTVÄRDIGHETSDIREKTIV – TILLÄMPNING OCH GILTIGHET I SVERIGE**

Detta AIC syftar till att klargöra vilka luftvärdighetsdirektiv som gäller för svensk-registrerade luftfartyg till följd av de nya EG-förordningarna 1592/2002<sup>1</sup>, 1702/2003<sup>2</sup> och 2042/2003.<sup>3</sup>

Artikel 2(3)(a) i förordning 1702/2003 definierar vilket typutförande som gäller för varje luftfartygstyp som var typgodkänd eller typaccepterad i en EU-medlemsstat den 28 september 2003. I denna definition ingår alla luftvärdighetsdirektiv som utgivits av konstruktionsstaten.

Beträffande individuella luftfartyg som var registrerade i en medlemsstat den 28 september 2003 gäller dessutom att dessa anses uppfylla förordningen om de uppfyller alla de luftvärdighetsdirektiv som gällde i medlemsstaten detta datum. EU:s medlemsstater har haft olika system för att göra luftvärdighetsdirektiv legalt gällande. Vissa stater har enbart hänvisat till konstruktionsstatens direktiv, medan andra har givit ut översättningar av hela direktiv till det nationella språket och även infört andra eller modifierade krav och tider. I Sverige har vi haft en kombination där ägare till stora luftfartyg automatiskt haft skyldighet att följa konstruktionsstatens direktiv, medan ett svenskt LVD utfärdats för små luftfartyg, normalt baserat på ett direktiv från konstruktionsstaten. Luftfartsinspektionen utfärdar inte längre LVD, se AIC B136/2003.

För flygmateriel där Sverige är konstruktionsstat har luftvärdighetsdirektiv benämnts SAD (Swedish Airworthiness Directives) sedan BCL-M 1.11 infördes.

Artikel 2(3)(b)(iii) i förordning 1702/2003 innebär att alla avvikelser från konstruktionsstatens direktiv som medgivits av registreringsstaten är accepterade och de skall även normalt accepteras av en annan registreringsstat vid byte av register.

Luftfartsinspektionen har liksom andra stater genom åren även utgivit egna luftvärdighetsdirektiv för importerade luftfartyg baserat på erfarenheter i form av haverier, tillbud, störningar och andra omständigheter. Det finns ca 200 LVD som är av detta slag. Många av dessa direktiv var säkert välmotiverade vid tidpunkten för utgivning medan andra kanske var ett resultat av en reaktion betingad av den aktuella händelsen men där full hänsyn kanske inte togs till sannolikheten för att problemet skulle upprepas. Det finns ett behov att göra en omvärdering av dessa LVD för att besluta om deras fortsatta giltighet såväl för luftfartyg som är på svenskt register, som i framtiden vid överföring/import. Detta är dock ett arbete som kräver en hel del tid och kommer därför att genomföras i prioriteringsordning, se vidare nedan.

De nya EG-förordningarna skall innebära fri rörlighet för flygmateriel bland medlemsstaterna. I princip skall luftfartyg som var registrerade i en EU-medlemsstat före den 28 september 2003 kunna registreras i en annan EU-medlemsstat i det utförande det har. Ändringar som var godkända i registreringsstaten liksom avsteg/dispenser från luft-

<sup>1</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1592/2002 av den 15 juli 2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättandet av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet

<sup>2</sup> Kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 av den 24 september 2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer

<sup>3</sup> Kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 av den 20 november 2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftvärdighetsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter

värdighetsdirektiv skall också accepteras av den nya registreringsstaten. Genom Artikel 10 i förordning 1592/2002 har dock medlemsstaterna fått rätt att "vidhålla" vissa nationella krav när flygsäkerheten är ifrågasatt. Europeiska kommissionen och EASA skall i sådana fall meddelas om detta och kan fatta annat beslut.

*Följande regler och tillämpningar gäller beträffande luftvärdighetsdirektiv för svensk luftfart.*

#### **A. Luftfartyg som var registrerade i Sverige före den 28 september 2003**

Grundregeln är att alla svenska LVD/SAD gäller. Krav på engångsåtgärder skall redan vara beaktade medan åtgärder av återkommande karaktär även fortsättningsvis skall beaktas. För stora luftfartyg gäller som förut alla AD (Airworthiness Directives) utgivna av konstruktionsstaten före den 28 september 2003.

Luftvärdighetsdirektiv, AD, som konstruktionsstaten och/eller EASA beslutat den 28 september 2003 eller senare gäller automatiskt.

#### **B. Luftfartyg som överförs till svenskt register den 28 september 2003 eller senare från annan EU-medlemsstat**

Grundregeln är att redovisning skall ske mot konstruktionsstatens luftvärdighetsdirektiv (AD). Om avsteg/dispenser har medgivits av registreringsstaten kommer Luftfartsinspektionen att värdera om dessa är flygsäkerhetsmässigt acceptabla för svensk luftfart. Om Luftfartsinspektionen bedömer att sådant avsteg inte är acceptabelt kommer åtgärd enligt AD att krävas och EASA att informeras.

Utöver detta skall det kontrolleras om det finns något svenskt luftvärdighetsdirektiv (LVD) baserat på svenska erfarenheter som fortsatt skall gälla.

Luftvärdighetsdirektiv, AD, som konstruktionsstaten och/eller EASA beslutat den 28 september 2003 eller senare gäller automatiskt.

#### **C. Luftfartyg som importeras till Sverige 28 september 2003 eller senare från icke-EU-medlemsstat**

Redovisning skall ske mot konstruktionsstatens luftvärdighetsdirektiv (AD).

Utöver detta skall det kontrolleras om det finns något svenskt luftvärdighetsdirektiv (LVD) baserat på svenska erfarenheter som fortsatt skall gälla.

Luftvärdighetsdirektiv, AD, som konstruktionsstaten och/eller EASA beslutat den 28 september 2003 eller senare gäller automatiskt.

#### **D. Små luftfartyg som var registrerade i Sverige före den 28 september 2003 – alternativ till A ovan**

Ägare av små luftfartyg som var registrerade i Sverige före den 28 september 2003 kan välja att övergå till att redovisningsmässigt följa konstruktionsstatens luftvärdighetsdirektiv (AD) i stället för LVD. Detta kan vara en fördel med tanke på framtida överföring/export eller om ägaren har flera luftfartyg av samma typ och vill använda samma underhållsprogram (genom förordning 2042/2003 Del M kommer krav på godkänt underhållsprogram även för små luftfartyg att gälla senast från den 28 september 2008.)

Ansökan om detta alternativ görs lämpligen genom utfärdande av en UR-B med en bilaga där en detaljerad redovisning av uppfyllandet av konstruktionsstatens luftvärdighetsdirektiv görs. Ansökan skickas till Luftfartsinspektionens tillsynssektion i Sollentuna.

Vid bedömningen av ansökan kommer en kontroll att göras av om det finns något svenskt luftvärdighetsdirektiv (LVD) baserat på svenska erfarenheter som fortsatt skall gälla, om detta inte tidigare beslutats för typen ifråga.

Om ansökan om övergång till konstruktionsstatens direktiv beviljas av Luftfartsinspektionen skall notering om detta göras i luftfartygets tekniska journaler med referens till beslutsskrivelsen.

#### **E. Luftfartygstyper som typgodkänts av EASA den 28 september 2003 eller senare**

Luftfartygstyper som typgodkänts av EASA den 28 september 2003 eller senare följer de luftvärdighetsdirektiv, AD, som utgivits/utges av EASA alternativt för importerade typer konstruktionsstatens direktiv.

EASA publicerar på sin hemsida [http://www.easa.eu.int/aw\\_dir\\_en.html](http://www.easa.eu.int/aw_dir_en.html) förteckningar över utgivna direktiv. EASA har dock ännu inte övertagit publiceringen av direktiv utan dessa finns tillgängliga via respektive myndighet.

#### **Övrigt**

Luftfartsinspektionen kommer att publicera och uppdatera en förteckning över de svenska LVD som beslutats gälla utöver konstruktionsstatens AD (Airworthiness Directives) för respektive typ i takt med att överföring och import av luftfartyg görs.

LVD finns tillgängliga både genom Luftfartsverkets hemsida <http://www.lfv.se> och Luftfartsinspektionens hemsida på adressen <http://www.luftfartsinspektionen.lfv.se> under rubriken Information om/Flygmateriel/Luftvärdighet. De finns även tillgängliga i Luftfartsverkets författningssamling på adressen <http://www.lfs.lfv.se> under rubriken Gällande författningar.

Underhandskontakt med Luftfartsinspektionens handläggare av LVD rekommenderas före formell ansökan om övergång till AD enligt avsnitt D ovan liksom i samband med överföring/import enligt avsnitt B och C:

Magnus Johansson, analyssektionen, Luftfartsinspektionen, 601 79 Norrköping,  
tel: 011-19 22 13.

#### **Referenser**

- EG-förordningar 1592/2002, 1702/2003 och 2042/2003
- EASA Beslut 02/2003 om automatisk giltighet för luftvärdighetsdirektiv från konstruktionsstater
- AIC B 136/2003

- S L U T -