

**UTTALELSE NR. 04/2007**

**FRA DET EUROPEISKE FLYSIKKERHETSBYRÅ**

**om en kommisjonsforordning om endring av kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003 om fastsettelse av gjennomføringsregler for luftdyktighetsertifisering og miljøsertifisering for luftfartøyer og tilhørende produkter, deler og utstyr, og for sertifisering av konstruksjons- og produksjonsorganisasjoner**

**OG**

**om en kommisjonsforordning om endring av kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 om kontinuerlig luftdyktighet for luftfartøyer og luftfartøyprodukter, -deler og -utstyr og om godkjenning av organisasjoner og personell som deltar i disse oppgaver**

*Flygetillatelse:*

*Rettigheter for organisasjoner som svarer for kontinuerlig luftdyktighet (CAMO)*

## I. Generelt

1. Formålet med denne uttalelse er å foreslå for Kommisjonen en endring av kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003<sup>1</sup> og 2042/2003<sup>2</sup>. Det redegjøres nærmere for begrunnelsen for forslaget i det nedenstående.
2. Uttalelsen er vedtatt i henhold til framgangsmåten fastsatt i Byråets styre<sup>3</sup> i samsvar med bestemmelsene i artikkel 14 i forordning (EF) nr. 1592/2002<sup>4</sup>.

## II. Samråd

3. Utkastet til uttalelse om en kommisjonsforordning om endring av kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003 og kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 ble offentliggjort (kunngjøring om forslag til endring (Notice of Proposed Amendment) – NPA-2007-06) på Byråets nettsted 22. juni 2007.
4. Ved høringsfristens utløp 28. september 2007 hadde Byrådet mottatt 62 høringsuttalelser fra 13 nasjonale luftfartsmyndigheter, yrkesorganisasjoner og private selskaper.
5. Alle innkomne høringsuttalelser er bekreftet mottatt og innarbeidet i et felles dokument (Comment Response Document – CRD), som ble lagt ut på Byråets nettsted 5. oktober 2007. På grunnlag av flere av høringsuttalelsene er det gjort forandringer i de foreslåtte endringene, og disse er gjenspeilet i CRD-dokumentet.
6. Høringsuttalelsene tok bl.a. opp at retten til å utstede flygetillatelse i utgangspunktet bare var tiltenkt organisasjoner som svarer for kontinuerlig luftdyktighet (Continuing Airworthiness Management Organisations – CAMO), og ikke for godkjente vedlikeholdsorganisasjoner. Byrådet mente at det ikke er hensiktsmessig at godkjente vedlikeholdsorganisasjoner har rett til å utstede flygetillatelse i og med at de innenfor sin myndighet ikke umiddelbart kan stadfeste luftfartøyet konfigurert. En godkjent vedlikeholdsorganisasjon kan riktig nok innhente nødvendig informasjon for å stadfeste et bestemt luftfartøys luftdyktighetsstatus og konfigurert fra tredjepart. Imidlertid er det ikke en vedlikeholdsorganisasjons primære oppgave å stadfeste luftfartøyers luftdyktighetsstatus og konfigurert, og den vil derfor alltid måtte basere seg på informasjon andre har lagt fram. Fordi organisasjonen ikke alltid vil kunne stadfeste luftdyktighetsstatus og konfigurert på grunnlag av egne ressurser, vil det være vanskelig for vedlikeholdsorganisasjonen å utføre pliktene som er forbundet med retten til å utstede flygetillatelse. I tillegg har personellet i en godkjent vedlikeholdsorganisasjon

---

<sup>1</sup> Kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003 av 24. september 2003 om fastsettelse av gjennomføringsregler for luftdyktighetssertifisering og miljøsertifisering for luftfartøyer og tilhørende produkter, deler og utstyr, og for sertifisering av konstruksjons- og produksjonsorganisasjoner (EUT L 243 av 27.9.2003, s. 6), sist endret ved kommisjonsforordning (EF) nr. 375/2007 av 30. mars 2007 (EUT L 94 av 4.4.2007, s. 3).

<sup>2</sup> Kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 av 20. november 2003 om kontinuerlig luftdyktighet for luftfartøyer og luftfartøyperprodukter, -deler og -utstyr og om godkjenning av organisasjoner og personell som deltar i disse oppgaver (EUT L 315 av 28.11.2003, s. 1), sist endret ved kommisjonsforordning (EF) nr. 376/2007 av 30. mars 2007 (EUT L 94 av 4.4.2007, s. 18).

<sup>3</sup> Styrets vedtak om framgangsmåte som Byrådet skal anvende ved utstedelse av uttalelser, sertifiseringsspesifikasjoner og veiledningsmaterieell ("rulemaking procedure"). EASA MB/7/03 av 27.6.2003.

<sup>4</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 av 15. juli 2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå (EFT L 240 av 7.9.2002, s. 1), sist endret ved kommisjonsforordning (EF) nr. 1701/2003 av 24. september 2003 (EUT L 243 av 27.9.2003, s. 5).

ikke nødvendigvis den nødvendige fagkunnskapen for å kunne stadfeste et bestemt luftfartøys generelle luftdyktighetsstatus og konfigurasjon.

7. Flere høringsinstanser mente det var nødvendig å begrense retten til å utstede flygetillatelse på lik linje med begrensningene av retten til å utstede bevis for luftdyktighetsettersyn (airworthiness review certificates – ARC). På bakgrunn av disse kommentarene besluttet Byrået å etablere en klar forbindelse mellom retten til å utstede flygetillatelse og retten til å utstede bevis for luftdyktighetsettersyn. Byrået mener at organisasjonen, for å utstede en flygetillatelse, må være i stand til å stadfeste det aktuelle luftfartøys luftdyktighetsstatus og konfigurasjon, som jo nettopp er formålet med retten til å utstede bevis for luftdyktighetsettersyn. De samme begrensningene bør gjelde for begge rettighetene, og Byrået besluttet derfor å etablere en forbindelse mellom dem.
  
8. Pr. 5. desember 2007 var det kommet inn ti reaksjoner på CRD fra seks høringsinstanser. Noen av kommentarene gjaldt akseptable metoder for etterlevelse og veiledningsmateriell, som ikke er tema for denne uttalelsen. De andre reaksjonene diskuteres i det nedenstående. En av høringsinstansene anmodet Byrået om å revurdere kvalifikasjonskravene til personer som har autorisasjon til å utstede flygetillatelse på vegne av CAMO. Den samme høringsinstansen foreslo å la ordinært CAMO-personell utstede flygetillatelsen. Byrået mener imidlertid at for å kunne utøve ansvaret for å undertegne en flygetillatelse på en hensiktsmessig måte på vegne av den godkjente organisasjonen, må vedkommende ha nødvendig ansiennitet og myndighet i organisasjonen. Han eller hun kan måtte basere seg på erklæringer fra andre personer i organisasjonen, men må være i stand til å føre tilsyn med andres arbeid. Byrået mener at det er berettiget at kvalifikasjonskravene til slikt personell er høyere enn kravene til ordinært personell. Det anser at kvalifikasjonene for personell som skal utføre luftdyktighetsettersyn, vil være hensiktsmessige også for funksjonen med å utstede flygetillatelse.  
 En annen høringsinstans mener det fortsatt er uklart hva som skjer når registreringsstaten ikke er identisk med staten der CAMO befinner seg. Byrået mener at dette er klart nok. Prosedyren for å utstede flygetillatelse må avtales med myndigheten som utsteder CAMO-godkjenningen. Dersom CAMO utsteder en flygetillatelse til et luftfartøy som er registrert i en annen medlemsstat, skal den oversende en kopi av flygetillatelsen til myndigheten i den staten.  
 En annen høringsinstans utdypet kommentaren sin om at en godkjent konstruksjonsorganisasjon kan ha rett til å utstede en flygetillatelse for luftfartøy hvis betingelser for flyging den har godkjent, forutsatt at den kontrollerer luftfartøys konfigurasjon og attesterer samsvar. Med denne tilleggsforklaringen besluttet Byrået å godta kommentaren, og 21A.263 bokstav c) nr. 7 endres tilsvarende.
  
9. Etter en siste kvalitetskontroll av Byråets planlagte tiltak endres M.A.711 bokstav b) nr. 3, som definerer CAMOs rettighet, slik at den blir mer logisk og samsvarer med tilsvarende bestemmelse for innehavere av godkjenning som produksjonsorganisasjon.

### **III. Innholdet i Byråets uttalelse**

10. Kommisjonsforordningene som følger av Byråets forslag om flygetillatelse i regelverksforberedende oppdrag 21.023, ble vedtatt 30. mars 2007 og kunngjort 4. april 2007. Under drøftingene av Byråets forslag ble det besluttet å fjerne den planlagte rettigheten for CAMO til å utstede flygetillatelse, for å få en grundigere utredning av alle konsekvensene. Denne rettigheten ble følgelig ikke tatt med i kommisjonsforordning (EF)

nr. 375/2007 og 376/2007 slik disse framsto etter lovgivningsprosessen. Byrået måtte derfor iverksette et nytt regelverksarbeid for dette spørsmålet.

11. Hovedrettigheten for CAMO vil være å utstede flygetillatelsen etter at betingelsene for flyging er godkjent av vedkommende myndighet eller en godkjent organisasjon. I tillegg fastsettes retten til å godkjenne betingelser for flyging, men denne vil være begrenset til tilfeller hvor slik godkjenning ikke er relatert til konstruksjonens sikkerhet. Dette kan gjelde flyginger som er nødvendige for å dokumentere kontinuerlig samsvar med konstruksjonsstandarder som Byrået tidligere har godkjent, for å kvalifisere eller rekvalifisere luftfartøyet for et luftdyktighetsbevis.

Køln, xx. desember 2007

P. GOUDOU  
Adm.dir.