

UTTALELSE NR. 02/2007

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

I. Generelt

1. Formålet med denne uttalelse er å foreslå for Kommisjonen en endring av kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003¹ og 2042/2003². Det redegjøres nærmere for begrunnelsen for forslaget i det nedenstående.
2. Uttalelsen er vedtatt i henhold til framgangsmåten fastsatt av Byråets styre³ i samsvar med bestemmelsene i artikkel 14 i forordning (EF) nr. 1592/2002⁴.

II. Høring

3. Utkastet til uttalelse om en kommisjonsforordning om endring av kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003 ble offentliggjort (kunngjøring om forslag til endring (Notice of Proposed Amendment) – NPA 9/2006) på Byråets nettsted 5. juli 2006.
4. Ved høringsfristens utløp 5. oktober 2006 hadde Byrådet mottatt 235 høringsuttalelser fra 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 11. desember 2006. 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 prosedyren for behandling av søknader om flygetillatelse. I henhold til artikkel 15 i forordning (EF) nr. 1592/2002 er ansvaret delt mellom Byrådet og nasjonale luftfartsmyndigheter når det gjelder luftdyktighet. Derfor må begge parter involveres i prosessen for utstedelse av flygetillatelser. I prosedyren slik den beskrives i NPA 9/2006, trekkes Byrådet inn i forbindelse med at søknaden skal sendes inn til nasjonale luftfartsmyndigheter, samtidig som søkeren må kontakte Byrådet direkte for å legge fram nødvendige dokumenter. Dette virket forvirrende. Byrådet har erkjent at prosedyren hadde vunnet på at det ble innført en egen godkjenningssprosess som dekket Byråets oppgaver.
7. NPA 9/2006 tok sikte på å opprette visse rettigheter i forbindelse med utstedelsen av flygetillatelser for godkjente konstruksjonsorganisasjoner og godkjente produksjonsorganisasjoner. På grunnlag av en del av høringsuttalelsene besluttet Byrådet å utvide disse eventuelle rettighetene og også innrømme rettigheter til godkjente organisasjoner som svarer for kontinuerlig luftdyktighet. Siden disse organisasjonene er

¹ 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. 706/2006 av 8. mai 2006 (EUT L 122 av 9.5.2006, s. 16).

² Kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 av 20. november 2003 om kontinuerlig luftdyktighet for luftfartøyer og luftfartøyprodukter, -deler og -utstyr og om godkjenning av organisasjoner og personell som deltar i disse oppgaver (EUT L 315 av 28.11.2003, s. 1), endret ved kommisjonsforordning (EF) nr. 707/2006 av 8. mai 2006 (EUT L 122 av 9.5.2006, s. 17).

³ 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.

⁴ 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).

regulert av kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 av 20. november 2003 om kontinuerlig luftdyktighet for luftfartøyer og luftfartøyprodukter, -deler og -utstyr og om godkjenning av organisasjoner og personell som deltar i disse oppgaver, må også denne forordningen endres.

8. Etter offentliggjøringen av CRD 11 kom det reaksjoner både fra nasjonale myndigheter, yrkesorganisasjoner og private selskaper. Etter en gjennomgang av reaksjonene besluttet Byrået å erstatte “motivering” (“justification”) med “dokumentasjon” (“substantiation”) i 21A.708 bokstav c) og 21A.713 og forbedre 21A.710 ved å definere klart og tydelig Byråets, vedkommende myndigheters og godkjente organisasjoners kompetanse og ansvar når det gjelder godkjenning av flygevilkår i forbindelse med en flygetillatelse. Andre reaksjoner har utløst andre endringer av forordning 2042/2003, der den eventuelle retten til organisasjoner som svarer for kontinuerlig luftdyktighet, suppleres med nye bestemmelser om personell og en endring av godkjenningsformularet.
9. Etter en siste intern gjennomgang vedtok Byrået å gjøre følgende ytterligere endringer for å sikre juridisk sikkerhet og internt og eksternt samsvar:
Et av tilfellene hvor flygetillatelse kan innvilges, faller bort (21A.701 bokstav a) nr. 16) og et annet endres (21A.701 bokstav a) nr. 15). I henhold til disse bestemmelsene hadde Byrået myndighet til å vurdere i det enkelte tilfelle om kravene til flygetillatelse var oppfylt. Av hensyn til den juridiske sikkerheten må lovgivningen klart fastsette i hvilke tilfeller en flygetillatelse kan utstedes.
Punktet om berettigelse (“eligibility”) endres ved at det utvides med en bestemmelse om rett til å søke om godkjenning av flygevilkår. Dette er i tråd med prinsippet om separat godkjenning av flygevilkår.
Akkrediterte nasjonale luftfartsmyndigheters mulighet til å godkjenne flygevilkår fjernes fra 21A.710. Byråets prosedyrer gir p.t. mulighet for å sette visse oppgaver ut til nasjonale luftfartsmyndigheter, pluss akkrediteringsprosessen i samme forbindelse, og det betraktes ikke som hensiktsmessig å heve dette opp på lovgivningsnivå.

III. Innholdet i Byråets uttalelse

10. Forordning (EF) nr. 1592/2002 fastsetter i artikkel 5 nr. 3 bokstav a) at det som et unntak fra reglene for utstedelse av luftdyktighetsbevis kan utstedes flygetillatelser. En flygetillatelse utstedes vanligvis der et luftdyktighetsbevis er midlertidig ugyldig (f.eks. etter en skade) eller luftdyktighetsbevis ikke kan utstedes (f.eks. hvis luftfartøyet ikke er i samsvar med de grunnleggende kravene til luftdyktighet eller samsvar ennå ikke er godtgjort), men luftfartøyet likevel er i stand til å foreta en sikker flyging. Under utarbeidelsen av forslaget til kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003 ble det erkjent at det var nødvendig med felles krav i forbindelse med utstedelse av flygetillatelser. Det var imidlertid ikke tid til å utarbeide noe detaljert, omfattende sett av krav eller akseptable metoder for etterlevelse (Acceptable Means of Compliance – AMC) og veiledningsmaterieell (Guidance Material – GM). Det ble derfor bestemt at i en overgangsperiode fram til 28. mars 2007 skulle nasjonale luftfartsmyndigheter fortsatt ha ansvaret for alle aspekter knyttet til flygetillatelsen, slik at Byrået skulle få tid til å utarbeide en uttalelse med sikte på endring av forordning 1702/2003. Mange av høringsuttalelsene til utkastet til del 21A.185 (“Utstedelse av flygetillatelser”) som kom fram i forbindelse med høringen om den første versjonen av kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003, ble lagt til side for senere behandling i forbindelse med dette

regelverksarbeidet. Denne uttalelsen inneholder forslag som tar fatt i alle disse problemstillingene.

11. Denne uttalelsen tar utgangspunkt i gjeldende versjon av forordning (EF) nr. 1592/2002. Byrået innrømmet at det forelå et forslag til endring av artikkel 15 i forordning (EF) nr. 1592/2002 som på lengre sikt kunne svekke det rettslige grunnlaget for utstedelse av flygetillatelse. Forslaget drøftes for tiden av lovgiverne i EU før endringen blir endelig, og det kan ennå bli endret før det blir vedtatt. Det var derfor enighet om at det ikke skulle brukes som grunnlag for denne uttalelsen. Når den endelige endringen av forordning (EF) nr. 1592/2002 vedtas, vil Byrået vurdere behovet for ytterligere endringer av kommisjonsforordning nr. 1702/2003.
12. En av de største utfordringene i arbeidet med denne uttalelsen har vært ansvarsdelingen mellom Byrået og vedkommende myndigheter i medlemsstatene. Byrået har klart ansvar for alt som vedrører konstruksjonsgodkjenninger, og medlemsstatene har ansvaret for å vurdere det enkelte luftfartøys samsvar med konstruksjonsdata godkjent av Byrået. Den tradisjonelle flygetillatelsen ivaretok begge aspekter i ett bevis. Men siden de fleste flygetillatelse utstedes til luftfartøyer som ikke er i samsvar med en godkjent konstruksjon, kan flygetillatelse først utstedes av vedkommende myndighet i medlemsstaten når Byrået har fastslått at luftfartøyet er i stand til å foreta en sikker flyging. Derfor måtte reglene utformes slik at de tok hensyn til at ansvaret var delt, samtidig som man sikrer en prosess som kan fungere i praksis. I et forsøk på å ta hensyn til alle disse forholdene foreslås det derfor å opprette en ny underdel P i vedlegget til forordning (EF) nr. 1702/2003 (del 21), hvor flygetillatelsene behandles klart og tydelig, inkludert alle grensesnitt.
13. Den foreslåtte underdel P inneholder detaljerte regler for søknad om og utstedelse av flygetillatelse.
For å sikre at reglene for utstedelse av luftdyktighetsbevis ikke omgås, kan det bare søkes om flygetillatelse i særlige tilfeller. Et slikt særlig tilfelle er flygetillatelse for visse luftfartøyer som ikke er i stand til å overholde reglene for utstedelse av luftdyktighetsbevis på ubestemt tid men som vurderes å være i stand til å foreta en sikker flyging under definerte vilkår. Dette vil gjelde visse luftfartøyer for hvilke det ikke lenger finnes noen organisasjon som svarer for kontinuerlig luftdyktighet (såkalte "orphan aircrafts").
Søkeren må søke den nasjonale luftfartsmyndigheten om flygetillatelse, men for å få denne må han også sikre at flygevilkårene godkjennes. Flygevilkårene godkjennes i henhold til en egen godkjenningssprosess som krever egen søknad. De kan godkjennes av Byrået eller en innehaver av godkjenning som konstruksjonsorganisasjon, for konstruksjonsrelaterte tilfeller, eventuelt av den nasjonale luftfartsmyndigheten eller en innehaver av godkjenning som produksjonsorganisasjon eller en godkjent organisasjon som svarer for kontinuerlig luftdyktighet, for ikke-konstruksjonsrelaterte tilfeller.
Flygetillatelse kan utstedes av den nasjonale luftfartsmyndigheten, av en innehaver av godkjenning som konstruksjonsorganisasjon, innehaver av godkjenning som produksjonsorganisasjon eller en godkjent organisasjon som svarer for kontinuerlig luftdyktighet.
14. For å sikre en smidig overgang fra gjeldende nasjonale regler til de nye fellesskapsreglene skal eksisterende flygetillatelse være gyldige ("grandfathered") i inntil ett år. Vilkårene for innvilgelse av flygetillatelse gjelder ("grandfathered") i ubegrenset tid med mindre

Byrådet har innsigelser. For å øke den juridiske sikkerheten ble det også satt en tidsfrist for eventuelle innsigelser fra Byrådets side.

Køln, 8. februar 2007

P. GOUDOU
Adm.dir.