

YTTRANDE nr 02/2007

FRÅN EUROPEISKA BYRÅN FÖR LUFTFARTSSÄKERHET

om kommissionens förordning om ändring av kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer

OCH

om kommissionens förordning om ändring av kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter

I. Allmänt

1. Syftet med detta yttrande är att föreslå att kommissionen ändrar kommissionens förordningar (EG) nr 1702/2003⁽¹⁾ och nr 2042/2003⁽²⁾. Skälen till denna regleringsåtgärd anges nedan.
2. Yttrandet har antagits i enlighet med det förfarande som angetts av byråns styrelse⁽³⁾ i enlighet med bestämmelserna i artikel 14 i förordning (EG) nr 1592/2002⁽⁴⁾.

II. Samråd

3. Utkastet till yttrande om kommissionens förordning om ändring av kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 offentliggjordes (meddelande om föreslagen ändring – Notice of Proposed Amendment, NPA nr 9/2006) på byråns webbplats den 5 juli 2006.
4. Vid samrådsperiodens slut den 5 oktober 2006 hade byrån mottagit 235 synpunkter från nationella myndigheter, yrkesorganisationer och privatföretag.
5. Mottagandet av samtliga synpunkter har bekräftats, och dessa har förts in i en förteckning med synpunkter och svar (Comment Response Document, CRD), som offentliggjordes på byråns webbplats den 11 december 2006. Flera av synpunkterna har medfört förändringar av de föreslagna ändringarna, vilka återspeglas i förteckningen.
6. Synpunkter lämnades om förfarandet för handläggning av ansökningar om flygtillstånd. Enligt artikel 15 i förordning (EG) nr 1592/2002 delas ansvaret på luftvärdighetsområdet upp mellan byrån och de nationella luftfartsmyndigheterna (NAA). Därför måste båda vara involverade i förfarandet för utfärdande av flygtillstånd. I det förfarande som beskrivs i NPA 9/2006 väcktes byråns engagemang av att det var de nationella luftfartsmyndigheterna som tog emot ansökningarna samtidigt som den sökande förväntades kontakta byrån direkt för att lämna in erforderliga handlingar. Detta föreföll förvirrande. Byrån har bekräftat att förfarandet kan förbättras genom att införa ett separat godkännandeförfarande i vilket även byrån involveras.
7. I NPA nr 9/2006 föreslogs att godkända konstruktions- och tillverkningsorganisationer skulle ges potentiella befogenheter att utfärda flygtillstånd. Som svar på flera synpunkter

⁽¹⁾ 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 (EUT L 243, 27.9.2003, s. 6). Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 706/2006 av den 8 maj 2006 (EUT L 122, 9.5.2006, s. 16).

⁽²⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 av den 20 november 2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter (EUT L 315, 28.11.2003, s. 1). Förordningen ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 707/2006 av den 8 maj 2006 (EUT L 122, 9.5.2006, s. 17).

⁽³⁾ Styrelsens beslut rörande det förfarande som skall användas då byrån avger ett yttrande samt utfärdar certifieringsspecifikationer och anvisningar. EASA MB/7/03, 27.6.2003 (förfarande för upprättande av bestämmelser).

⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1592/2002 av den 15 juli 2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet (EGT L 240, 7.9.2002, s. 1). Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 1701/2003 av den 24 september 2003 (EUT L 243, 27.9.2003, s. 5).

beslutade byrån att utvidga dessa potentiella befogenheter och även ge godkända organisationer som svarar för fortsatt luftvärdighet befogenheter. Eftersom de sistnämnda organisationerna regleras av kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 av den 20 november 2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter, behöver även den förordningen ändras.

8. Efter offentliggörandet av CRD 11 mottogs reaktioner från nationella myndigheter, yrkesorganisationer och privatföretag. Sedan byrån gått igenom reaktionerna beslutade den att uttrycket ”motivering” (justification) skulle ersättas med ”bestyrkande” (substantiation) i punkterna 21A.708 c och 21A.713 och att punkt 21A.710 skulle förbättras så att byråns, behöriga myndigheters och godkända organisationers behörighet och ansvar tydligt fastställs med avseende på godkännande av flygförhållandena för flygtillstånd. Andra reaktioner har föranlett ytterligare ändringar av förordning nr 2042/2003 som kompletterar de potentiella befogenheterna för organisationer som svarar för fortsatt luftvärdighet genom tillägg av bestämmelser för personal och ändring av blanketten för godkännandecertifikat.
9. Efter en slutlig intern genomgång beslutade byrån att göra följande tilläggsändringar för att säkerställa rättssäkerheten och den interna och externa enhetligheten:
Ett av de fall där ett flygtillstånd anses lämpligt tas bort (21A.701 a.16) och ett annat ändras (21A.701 a.15). I dessa bestämmelser ges byrån befogenhet att fatta beslut om berättigande till flygtillstånd från fall till fall. Rättssäkerheten kräver att de fall för vilka flygtillstånd kan utfärdas fast förankras i lagstiftningen.
Punkten om berättigande ändras genom tillägg av berättigandet till ansökan om godkännande av flygförhållanden. Detta är förenligt med principen om separat godkännande av flygförhållanden.
Möjligheten för ackrediterade nationella luftfartsmyndigheter (NAA) att godkänna flygförhållandena i punkt 21A.710 utgår. Byråns möjlighet att lägga ut vissa uppgifter på de nationella luftfartsmyndigheterna och den därtill knutna ackrediteringsprocessen ingår för närvarande i byråns rutiner, och det anses inte lämpligt att lyfta upp detta till rättslig nivå.

III. Innehåll i byråns yttrande

10. I artikel 5.3 a i förordning (EG) nr 1592/2002 fastställs utfärdandet av ett flygtillstånd genom undantag från reglerna för utfärdande av luftvärdighetsbevis. Flygtillstånd utfärdas vanligtvis då ett luftvärdighetsbevis är tillfälligt ogiltigt (t.ex. till följd av skada) eller när ett luftvärdighetsbevis inte kan utfärdas (t.ex. när luftfartyget inte uppfyller de grundläggande kraven för luftvärdighet eller när detta ännu inte är fastställt), men luftfartyget ändå kan genomföra en säker flygning. Under utarbetandet av kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 konstaterades att det behövdes gemensamma krav för att försöka lösa frågan om utfärdande av flygtillstånd. På grund av tidsbrist utarbetades dock ingen utförlig och omfattande uppsättning krav och inga allmänna råd om uppfyllande av krav och anvisningar. En övergångsperiod till den 28 mars 2007 infördes därför, under vilken de nationella luftfartsmyndigheterna fortfarande ansvarar för alla aspekter av flygtillstånd, vilket gav byrån tid att utarbeta ett yttrande om ändring av förordning nr 1702/2003. Många synpunkter på utkastet till Del 21A.185 (”Utfärdande av flygtillstånd”) som lämnades under samrådet om den inledande frågan om kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 bordlades, och

avsikten var att behandla dem inom ramen för denna regleringsåtgärd. Detta yttrande innehåller förslag till lösningar på alla dessa frågor.

11. Detta yttrande bygger på den gällande versionen av förordning (EG) nr 1592/2002. Byrån har bekräftat att det hade lämnats ett förslag om ändring av artikel 15 i förordning (EG) nr 1592/2002 som kunde påverka den rättsliga grunden för utfärdande av flygtillstånd på längre sikt. Detta förslag behandlas för närvarande av den europeiska lagstiftaren innan det blir en slutlig ändring, och kan komma att ändras innan det antas. Man enades därför om att det inte skulle användas som grund för detta yttrande. När den slutliga ändringen av förordning (EG) nr 1592/2002 antas kommer byrån att bedöma behovet av ytterligare ändring av kommissionens förordning nr 1702/2003.
12. En av de största utmaningarna vid formuleringen av detta yttrande har varit att lösa frågan om ansvarsfördelningen mellan byrån och de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna. Byrån är klart ansvarig för alla frågor som rör konstruktionsgodkännanden, medan medlemsstaterna är ansvariga för att de enskilda luftfartygen stämmer överens med den konstruktion som byrån godkänt. Det traditionella flygtillståndet omfattade bådadera i ett och samma certifikat. Eftersom de flesta flygtillstånd utfärdas för luftfartyg som inte överensstämmer med en godkänd konstruktion kan dock ett flygtillstånd inte utfärdas av den behöriga myndigheten i medlemsstaten förrän byrån har fastställt att luftfartyget kan genomföra en säker flygning. Därför måste reglerna utformas med hänsyn till båda ansvarsområdena, samtidigt som man försökte bibehålla en process som kan fungera i den dagliga verksamheten. I ett försök att ta hänsyn till alla dessa särdrag föreslås det därför att det skapas ett nytt kapitel P i bilagan till förordning (EG) nr 1702/2003 (Del 21), som tydligt behandlar frågan om flygtillstånd, inbegripet de olika gränssnitten.
13. Det föreslagna kapitel P innehåller detaljerade bestämmelser för ansökan om och utfärdande av flygtillstånd.
Berättigandet till ansökan om ett flygtillstånd begränsas till specifika fall för att förhindra att flygtillstånd används för att kringgå reglerna för luftvärdighetsbevis. Ett särskilt fall för berättigande är flygtillstånd för vissa luftfartyg som inte kan uppfylla reglerna för luftvärdighetsbevis obegränsat, men som anses kunna flyga säkert under fastställda förhållanden. Detta gäller för vissa luftfartyg för vilka det inte längre finns någon organisation som ansvarar för den fortsatta luftvärdigheten ("orphan aircraft"). Den sökande lämnar in en ansökan om flygtillstånd till den nationella luftfartsmyndigheten, men för att få ett flygtillstånd måste han också se till att flygförhållandena godkänns. Dessa godkänns enligt ett separat godkännandeförfarande för vilket det krävs en separat ansökan. Flygförhållandena kan godkännas av byrån eller en innehavare av ett godkännande av konstruktionsorganisation för de fall som rör konstruktion; eller av den nationella luftfartsmyndigheten eller en innehavare av ett godkännande av tillverkningsorganisation eller en godkänd organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet för fall som inte rör konstruktion.
Flygtillståndet kan utfärdas av den nationella luftfartsmyndigheten, en innehavare av ett godkännande av konstruktionsorganisation, en innehavare av ett godkännande av tillverkningsorganisation eller en godkänd organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet.
14. För att säkerställa en smidig övergång från de tillämpliga nationella reglerna till de nya gemenskapsreglerna beviljas undantag för de befintliga flygtillstånden under högst ett år.

För villkoren för flygtillstånd beviljas undantag under obegränsad tid om inte byrån har några invändningar. För att förbättra rättssäkerheten har det lagts till en tidsgräns för eventuella invändningar från byrån.

Köln den 8 februari 2007

P. GOUDOU
Verkställande direktör