



DET KONGELIGE
UTENRIKSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 44

(2004–2005)

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004 av 9. desember 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

*Tilråding fra Utenriksdepartementet av 4. mars 2005,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Bondevik II)*

1 Innledning

Ved EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004 av 9. desember 2004 ble vedlegg XIII, Transport, i EØS-avtalen endret for å innlemme europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 av 15. juli 2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet. Hovedformålet med denne rettsakten er å sikre et høyt sikkerhetsnivå innenfor sivil luftfart gjennom et harmonisert regelverk i Europa.

EØS-komiteens beslutning innebærer bl.a. at Norge vil delta i et særlig EU-byrå for flysikkerhet – European Aviation Safety Agency (EASA) – og forplikter seg til å følge samme regelverk på flysikkerhetsområdet som EU-landene. Deltagelsen innebærer en viss overføring av myndighet på et saklig avgrenset område av lite inngripende art til EASA. Denne myndighet anses å ligge under gren-

sen for kriteriet for bruk av Grunnloven §93. Deltakelse forutsetter årlige innbetalinger av finansielt bidrag. Norsk deltakelse i EASA anses også som en sak av særlig viktighet, og beslutningen i EØS-komiteen er derfor tatt med forbehold om Stortingets samtykke i samsvar med Grunnloven § 26 annet ledd og EØS-avtalens artikkel 103.

Stortinget inviteres gjennom denne proposisjon til å gi sitt samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004.

EØS-komiteens beslutning og forordning (EF) nr. 1592/2002 i uoffisiell norsk oversettelse følger som trykte vedlegg til proposisjonen.

2 Bakgrunn

Det europeiske samarbeidsforumet Joint Aviation Authorities (JAA) har hittil vært det sentrale forum for regelverksutvikling på flysikkerhetsområdet for europeiske luftfartsmyndigheter.¹ JAA er en samarbeidsordning mellom luftfartsmyndighetene, hvor det oppnås faglig enighet om flysikkerhetsstandarder. Deltagelse her har vært avgjøren-

¹ JAA er tilknyttet den europeiske luftfartsorganisasjonen ECAC (European Civil Aviation Conference) som i sin tid ble opprettet på initiativ av Europarådet. JAA har 38 medlemmer, herunder bl.a. de 25 EU-land, Norge, Island, Sveits, Tyrkia, Romania, Bulgaria og Ukraina.

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004 av 9. desember 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

de for internasjonal anerkjennelse av flysikkerhetsnivået hos deltagende lands luftfartsforetak.

JAA ble etablert i 1970 for å utvikle felles byggeforskrifter for luftfartøy. Senere har dette samarbeidet blitt utvidet, slik at det idag omfatter utvikling av felleseuropeiske flysikkerhetsforskrifter for konstruksjon, produksjon, luftdyktighet, vedlikehold og drift av alle kategorier sivile *luftfartøy m.v.*² samt sertifisering av luftfartsbesetninger. Videre arbeider JAA med harmonisering mellom europeisk og amerikansk regelverk. Flysikkerhetsforskrifter utviklet av JAA er ikke folkerettslig bindende, men de forutsettes gjennomført av deltagende lands luftfartsmyndigheter – evt. med nasjonale tilpasninger. Norge har siden sin inntreden i 1979 spilt en aktiv rolle i JAA og har gjennomført JAAs flysikkerhetsforskrifter som nasjonale forskrifter med hjemmel i luftfartsloven.

Siden 1992 har de fleste av flysikkerhetsforskriftene som utarbeides av JAA blitt innarbeidet i EU-retten gjennom rådsforordning (EØF) nr. 3922/91 med senere endringer³, og har dermed blitt bindende for EU-statene. Vedlegg II til forordning nr. 3922/91 inneholder referanser til relevante flysikkerhetsforskrifter utarbeidet av JAA. Imidlertid har ikke dette blitt fulgt opp konsekvent av EU. Bl.a. har ajourføring av vedlegg II i forhold til nye versjoner av JAAs flysikkerhetsforskrifter vært mangelfull, og selve flysikkerhetsforskriftene har ikke blitt publisert av EU. Videre har ikke rettsakten vært håndhevet i noen særlig grad i EU. Dette skyldes at det viste seg faglig og ressursmessig vanskelig for Europakommisjonen å håndtere et så vidt komplisert regelverk på en hensiktsmessig måte innenfor en slik ramme. Medlemsstatene i EU har i denne perioden uansett forholdt seg til de ajourførte versjonene av flysikkerhetsforskriftene som har vært publisert av JAA og i stor utstrekning gjennomført disse i nasjonal rett.

Rådsforordning (EØF) nr. 3922/91 med senere endringer er tatt inn i EØS-avtalen og er gjort til norsk forskrift med hjemmel i § 16–1 i luftfartsloven.

² Uttrykket «luftfartøy m.v.» brukes i Stortingsproposisjonen i betydningen «luftfartøy, herunder produkter, deler og utstyr».

³ Kommisjonsforordning (EF) nr. 2176/96, Kommisjonsforordning (EF) nr. 1069/1999, Kommisjonsforordning (EF) nr. 2871/2000.

⁴ Forordningen vil bli supplert med grunnleggende regelverk på andre aktuelle områder – i første omgang vedr. luftfartsoperasjoner og sertifisering av flybesetninger.

⁵ ICAOs miljøforskrifter inkorporeres i forordningen.

⁶ Chicago-konvensjonen: Konvensjon av 6. desember 1944 om opprettelse av ICAO (International Civil Aviation Organization). Organisasjonen har status som en særorganisasjon under FN, og utvikler og fastsetter felles bestemmelser for internasjonal sivil luftfart.

Pga. de svakheter som er skissert ovenfor har EU etter hvert funnet denne ordningen uhensiktsmessig. Opprettelsen av et særlig EU-byrå for flysikkerhet er resultatet av diskusjoner gjennom mange år mellom Kommisjonen, berørte land og andre interesserte parter. Gjennom forordning (EF) nr. 1592/2002 og EU-byrået for flysikkerhet er det etablert et system som raskere og mer effektivt fastsetter og iverksetter harmoniserte regler på området. Den tidligere ordningen hvor EU overtok flysikkerhetsforskrifter utviklet i JAA, er blitt avløst av at man utarbeider tilsvarende regelverk innenfor EU.

EASA har allerede overtatt oppgaver fra JAA vedrørende sertifisering og vedlikehold av luftfartøy m.v. EASA forutsettes på sikt å få utvidet sitt ansvarsområde til alle de felt som samarbeidet i JAA omfatter. JAA skal etter planen nedlegges når EASA har overtatt ansvaret for alle dets fagområder. Det vil i løpet av våren 2005 bli arbeidet med å finne praktiske løsninger for å integrere alle JAAs medlemsland i EASAs arbeid og i oppfølgingen av regelverket.

3 Nærmere om forordningen og om etableringen av EUs byrå for flysikkerhet

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 ble vedtatt 15. juli 2002 og trådte i kraft i EU 28. september 2002.

Forordningen inneholder:

- rammen for utarbeidelse av felles flysikkerhetsbestemmelser i EU,
- grunnleggende regelverk knyttet til sertifisering og vedlikehold av luftfartøy m.v.⁴,
- detaljerte bestemmelser for virksomheten til EU-byrået for flysikkerhet (EASA).

3.1 Rammen for utarbeidelse av felles flysikkerhetsbestemmelser i EU

3.1.1 Formål

Hovedformålet med forordningen er å etablere og opprettholde et ensartet og høyt sikkerhetsnivå i Europa for sivil luftfart. I tillegg skal forordningen bl.a. sikre et høyt og ensartet nivå innen miljøvern⁵, fremme fri bevegelighet av varer, tjenester og personer, etablere mer effektive sertifiseringsrutiner, bistå medlemsstatene i deres oppfyllelse av nasjonale forpliktelser i henhold til Chicago-konvensjonen⁶ og fremme EUs syn på flystandarder og sikkerhetsregler gjennom samarbeid med tredjeland og internasjonale organisasjoner.

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004 av 9. desember 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

3.1.2 Virkemidler

Opprettelsen av et eget EU-byrå med ansvar for flysikkerhet (EASA) står sentralt for å oppnå forordningens formål. For øvrig skal målene nås gjennom:

- utarbeiding og ensartet gjennomføring av nødvendig regelverk;
- godkjenning i samtlige EU-land – uten ytterligere krav eller vurderinger – av sertifikater, lisenser, typegodkjenninger m.v. som er utstedt for produkter, personell og foretak i samsvarende med rettsakten og dens gjennomføringsregler; samt
- ensartet iverksettelse av nødvendige regelverk og vedtak av hhv. nasjonale luftfartsmyndigheter og flysikkerhetsbyrået på sine respektive myndighetsområder.

3.1.3 Virkeområde

Forordningen får anvendelse på konstruksjon, produksjon, vedlikehold og drift av luftfartøy m.v., samt godkjenning av personell og organisasjoner som deltar i slik aktivitet. Forordningen får ikke anvendelse på luftfartøy m.v. eller personell og organisasjoner som er involvert i militær-, toll- eller politiooperasjoner. Videre er enkelte luftfartøy, bl.a. historiske, mikrolette og selvbygde luftfartøy, unntatt fra forordningens krav til luft- og miljødyktighet. For flyoperasjoner og luftfartøy m.v. som er unntatt fra forordningen, vil nasjonale krav fortsatt gjelde.

3.2 Grunnleggende regelverk m.v.

Overordnet flysikkerhetsregelverk forutsettes vedtatt av Europaparlamentet og Rådet, mens vedtagelsen av mer detaljert teknisk gjennomføringsregelverk er delegert til Kommisjonen. EASA vil utarbeide forslag til regelverk. Europakommisjonen bistås i sitt regelverksarbeid på vanlig måte av en komité med representanter fra medlemsstatene. Komitéen skal også forelegges forslag til gjennomføringsregelverk vedrørende virksomheten i EASA, bl.a. om gjennomføring av inspeksjoner og om utforming av EASAs regelverk angående gebyrer og avgifter. Sistnevnte er av vesentlig betydning for EASAs økonomi.

Forordning (EF) nr. 1592/2002 inneholder kun

overordnet regelverk om sertifisering av luftfartøy m.v. og godkjenning av foretak og personell involvert i vedlikeholdsarbeid, jfr. Vedlegg 1 til forordningen. På dette grunnlag har Europakommisjonen utarbeidet detaljerte gjennomføringsregler.⁷ EASA skal bistå Europakommisjonen med å utarbeide overordnet regelverk og gjennomføringsregler angående luftfartsoperasjoner og sertifisering av flybesetninger. Tilsvarende regelverk vil på sikt komme for virksomheten på lufthavnene og i lufttrafikkjenesten.

3.3 EU-byrået for flysikkerhet (EASA)

EASA ble formelt etablert ved konstituerende møte 16. oktober 2002 og ordinær virksomhet ved byrået startet 28. september 2003. EASA ble midlertidig lokalisert i Brussel, Belgia, men flyttet den 3. november 2004 til Köln, Tyskland.

EASAs øverste organ er et styre med administrative oppgaver. Det består av én representant fra hver medlemsstat og én representant fra Kommisjonen. Administrerende direktør for EASA deltar også på styrets møter. Styret har bl.a. ansvar for å utnevne administrerende direktør, vedta arbeidsprogram og årsberetning samt fastsette organisasjonsstruktur og personalpolitikk. Videre skal styret vedta prosedyrer for hvordan EASAs administrerende direktør skal treffe beslutninger i nærmere angitte saker, retningslinjer for tildeling av sertifiseringsoppgaver til nasjonale luftfartsmyndigheter m.v. samt utpeke medlemmer av EASAs klageinstans. Representantene fra medlemsstatene og Kommisjonens representant har én stemme hver. Styret fatter formelt sine beslutninger med to tredels flertall. I praksis treffes beslutningene i stor utstrekning ved konsensus.

EASAs styre bistås av et rådgivende organ som består av representanter fra luftfartsnæringen. I særskilte spørsmål skal styret konsultere organet før beslutning fattes. For øvrig finnes to rådgivende organer som EASAs administrerende direktør konsulterer i forbindelse med regelverksarbeidet – ett bestående av representanter fra luftfartsbransjen og ett bestående av representanter for nasjonale luftfartsmyndigheter.

EASA er gitt stor grad av uavhengighet, slik at administrerende direktør skal kunne utøve sin myndighet uten påvirkning fra medlemsstatene. Oppgavene til EASA er av utpreget teknisk karakter, og omfatter bl.a. typesertifisering og miljøsertifisering av luftfartøy m.v. og godkjenning av foretak som utformer prototypene til luftfartøy m.v. og andre foretak som faller inn under EASA kompetanse⁸, samt nødvendige undersøkelser i nevnte

⁷ Forordning (EF) nr. 1702/2003 om luftdyktighet og miljømessig sertifisering, og forordning (EF) nr. 2042/2003 om kontinuerlig luftdyktighet. Det forutsettes at disse rettsaktene tas inn i EØS-avtalen med virkning fra samme dato som forordning (EF) nr. 1592/2002.

⁸ Bl.a. foretak i tredjeland som hhv produserer og utfører vedlikehold av luftfartøy m.v.

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004 av 9. desember 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

foretak. Slike undersøkelser kan foretas av EASA selv, eller i samarbeid med nasjonale luftfartsmyndigheter eller godkjente instanser. Det forutsettes at berørte foretak fullt ut samarbeider med EASA om gjennomføringen av slike undersøkelser. I motsatt fall kan EASA nekte å utstede den nødvendige godkjenning (sertifikat) til et produkt eller foretak. På de sakfelt der EASA har kompetanse til å fatte vedtak, overføres myndighet fra medlemsstatene til EASA, og det etableres en klar arbeidsdeling mellom nasjonale luftfartsmyndigheter og EASA. EASA har også myndighet til å tildele sertifiseringsoppgaver til nasjonale luftfartsmyndigheter og andre godkjente instanser.

Vedtak som administrerende direktør fatter om sertifisering m.v., er rettslig bindende i alle EU-land. Tilsvarende er sertifikater og andre former for godkjenninger som er utstedt i ett EU-land i medhold av forordningen eller dens gjennomføringsbestemmelser, uten videre gyldige i samtlige EU-land.

Forordningen oppretter også en egen klageinstans innenfor EASA som skal behandle klager på vedtak fattet av administrerende direktør. Dette gjelder vedtak om typesertifisering av luftfartøy m.v., sertifisering av foretak som EASA har kompetanse til å godkjenne, vedtak vedrørende EASAs undersøkelser i slike foretak samt vedtak angående anvendelsen av EASAs regelverk angående gebyrer og avgifter. Alle personer eller selskaper som har fått et slikt vedtak rettet mot seg, eller som er direkte berørt av et vedtak rettet mot andre, har klagerett. Klageinstansen kan prøve alle sider av saken, den kan fatte et nytt vedtak eller den kan vise saken tilbake til fornyet behandling hos den enheten i EASA som ellers er kompetent til å behandle saken. De øvrige enhetene av EASA er bundet av klageinstansens avgjørelse.⁹

Både den private parten og EASA vil i sin tur kunne bringe klageinstansens avgjørelse inn for EF-domstolen, i overensstemmelse med reglene i artikkel 230 og 232 i Traktaten om opprettelse av det Europeiske Fellesskap. EF-domstolen kan prøve både de materielle og de prosessuelle sidene av

saken. EF-domstolen kan også behandle en sak om hvorvidt EASA urettmessig har unnlatt å fatte vedtak. EASA er forpliktet til å treffe de tiltak som er nødvendige for å etterkomme EF-domstolens dom.

Endelig finnes det en generell regel som gir medlemsstatene og EUs institusjoner rett til å bringe beslutninger EASA treffer, direkte inn for EF-domstolen.

EASA skal også bistå Kommisjonen med å kontrollere gjennomføringen av forordningen og avledet regelverk. Dette skjer ved at EASA foretar inspeksjoner i medlemsstatene og/eller av foretak som omfattes av forordningen. Mangelfull gjennomføring i medlemslandene og/eller eventuelle behov for endringer eller justeringer i regelverket skal rapporteres til Kommisjonen. Det forutsettes i forordningen at medlemsstatene og nasjonale myndigheter samarbeider fullt ut med EASA for dette formål. Manglende samarbeid fra medlemsstatene kan følges opp av Europakommisjonen som brudd på deres forpliktelser iht. forordningen. Forordningen gir EASA relativt omfattende fullmakter mht. å gjennomføre slike inspeksjoner hos nasjonale luftfartsmyndigheter og i private foretak.

Parallelt med EASAs inspeksjoner vil også de nasjonale luftfartsmyndighetene fortsette sitt tilsyn av aktørene i luftfartssektoren. Videre vil nasjonale luftfartsmyndigheter fortsatt ha ansvaret for utstedelse av sertifikater og godkjenninger utenom de som er eksklusivt tillagt EASAs myndighet.¹⁰ Med unntak av virksomhet knyttet til typesertifisering m.v. vil omfanget av tilsynsvirksomheten hos nasjonale luftfartsmyndigheter totalt sett ikke bli vesentlig berørt av etableringen av EASA, med den utforming forordning (EF) nr. 1592/2002 har idag. For luftfartsmyndighetene i viktige luftfartsland i EU har virksomhet knyttet til typesertifisering tradisjonelt vært en svært omfattende oppgave. Situasjonen vil imidlertid kunne endre seg noe når det forespeilte flysikkerhetsregelverket angående luftfartsoperasjoner og sertifisering av flybesetninger tas inn i forordningen. Tilsvarende gjelder ved en fremtidig utvidelse av virkeområdet for forordningen til å omfatte luftfartshavner og lufttrafikkjeneste.

Som nevnt under pkt. 3.2 har EASA for øvrig en sentral rolle som faginstans når det gjelder regelverksutvikling i EU. I tillegg til det som er nevnt ovenfor har EASA myndighet til selv å vedta sertifiseringsspesifikasjoner og veiledende materiale knyttet til sertifisering, basert på det regelverket som er vedtatt av overordnede EU-organer.

I forordningen åpnes det for at europeiske land som ikke er medlemmer i EU, kan delta i EASA,

⁹ Medlemmene i klageinstansen utpekes av EASAs styre på grunnlag av en liste over kvalifiserte kandidater utarbeidet av Europakommisjonen. Nærmere regler om klageinstansen er gitt i forordning nr. 104/2004 av 22. januar 2004 om regler for organiseringen og sammensetningen av EASAs klageinstans. Rettsakten vil bli tatt inn i EØS-avtalen med virkning fra samme dato som forordning (EF) nr. 1592/2002.

¹⁰ Nasjonale luftfartsmyndigheter kan fortsatt utstede følgende sertifikater/godkjenninger: Godkjenning av foretak som produserer luftfartøy m.v., foretak som utfører vedlikehold av luftfartøy m.v., flyoperatører (dvs. flyselskaper m.v.), samt personsertifikater.

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004 av 9. desember 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

forutsatt at de er medlemmer av International Civil Aviation Organization (ICAO) og har inngått avtale med EU hvor de overtar og anvender EUs regelverk på dette saksområdet. I utgangspunktet er det kun EFTA-statene som oppfyller disse kriteriene. Imidlertid er det ventet at EU etter hvert vil inngå avtaler med andre medlemmer av JAA som ikke er medlemmer av EU, som bl.a. kan danne grunnlag for tilknytning til EASA. (Jf. også omtalen i kapittel 2 av forholdet mellom EASA og JAA.)

4 EØS-komiteens beslutning

EØS-komiteen vedtok 9. desember 2004 i beslutning nr. 179/2004 at vedlegg XIII, Transport, til EØS-avtalen skal endres ved innlemming av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA). Forordningens bestemmelser med tilpasninger vil være bindende også for EØS/EFTA-statene.

EØS-komiteebeslutningen inneholder fortale, fire artikler og ett vedlegg.

Artikkel 1 fastsetter at Anneks XIII til EØS-avtalen endres slik det fremgår av vedlegget til beslutningen. Ifølge artikkel 2 skal teksten til forordning nr. 1592/2002 på islandsk og norsk gis gyldighet og kunnngjøres i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*. Artikkel 3 slår fast at beslutningen skal gjelde fra 10. desember 2004, forutsatt at komiteen har mottatt alle meldinger i samsvar med artikkel 103 nr. 1 i EØS-avtalen.¹¹ Artikkel 4 fastsetter at beslutningen skal kunnngjøres i EØS-avdelingen av og i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*.

Vedlegget til EØS-komiteebeslutningen fastsetter bestemmelser om vilkårene for EØS/EFTA-statenes deltagelse i EASA. Det inneholder tre generelle bestemmelser om tilpasninger og til sammen femten tilpasninger knyttet til konkrete artikler i forordningen. Nedenfor omtales kort de punktene i vedlegget som er av betydning i forbindelse med foreleggelsen for Stortinget.

Det fremgår innledningsvis at forordningen skal gjelde for EØS/EFTA-statene og at de skal likestilles med EUs medlemsstater på alle punkter, med mindre noe annet er fastsatt i vedlegget til EØS-komiteebeslutningen eller følger av Protokoll nr. 1 om generelle tilpasninger til EØS-avtalen. Det fastsettes videre at EASA skal bistå EFTAs Over-

våkningsorgan (ESA) og EFTAs Faste Komité etter behov i utførelsen av deres respektive oppgaver.

Videre fastslås det at det ikke overføres myndighet fra EØS/EFTA-statene til EASA mht. å oppetre på vegne av dem under internasjonale avtaler. Det fremgår også at EASA kan yte faglig bistand til EFTA-statene i forhold til tredjeland og internasjonale organisasjoner. I en egen bestemmelse om internasjonale avtaler mellom EU og tredjeland angående gjensidig akseptering av sertifikater, legges det opp til at EU skal søke å bidra til at EØS/EFTA-statene får tilbud om tilsvarende avtale som EU. EØS/EFTA-statene på sin side forutsettes å gjøre sitt beste for å forhandle fram slike avtaler med tredjeland.

EØS/EFTA-statene får delta fullt ut i EASAs styre, med de samme rettigheter og plikter som EU-medlemsstater, med unntak av stemmerett. Det lyktes ikke å få gjennomslag for at EFTA-statene også skulle ha stemmerett, hvilket skyldes EUs prinsipielle motstand mot at ikke-medlemsstater får stemmerett i EUs organer. EØS/EFTA-statene får også delta i komiteen som skal bistå Kommisjonen, med status som medlemmer, uten stemmerett. Dette sikrer dem en bedre mulighet til å delta i arbeidet i komiteen enn det som følger av Art. 100 i EØS-avtalen.

Borgere fra EØS/EFTA-statene kan bli ansatt i EASA, og de kan bli utpekt til å sitte i EASAs klageinstans.

Finansielt bidrag til EASA fra EØS/EFTA-statene baseres på EØS-avtalens alminnelige bidragsnøkkel.

Det følger ellers av tilpassningsteksten at fordeling av myndighetskompetanse og arbeidsdeling mellom EASA og EFTA-statene – herunder deres nasjonale luftfartsmyndigheter – skal tilsvare fordelingen mellom EASA og EUs medlemsstater. Videre skal EASA samarbeide med EFTAs overvåkningsorgan (ESA) angående gjennomføring av regelverket i EFTA-statene på samme måte som EASA samarbeider med Kommisjonen angående kontroll av gjennomføringen i EUs medlemsstater. Dette gjelder bl.a. inspeksjoner av luftfartsmyndighetene. EASA skal rapportere eventuell mangelfull implementering i EØS/EFTA-statene til ESA. For øvrig vil ESA på vanlig måte overvåke anvendelsen av forordningen og gjennomføringsbestemmelsene i EØS/EFTA-statene. ESA har således ansvaret for videre oppfølging av rapporter fra EASA som omhandler en EØS/EFTA-stat.

Norske luftfartsforetak vil som følger av dette forholde seg hhv. til EASA og til norske luftfartsmyndigheter når det gjelder godkjenninger/sertifi-

¹¹ Island og Norge har meddelt at beslutningen må forelegges nasjonalforsamlingen iht. artikkel 103 nr. 1 i EØS-avtalen.

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004 av 9. desember 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

kater på tilsvarende måte som foretak i EU-statene. (Jfr. omtale i pkt. 3.3.) Følgelig vil EASA utstede godkjenninger til eventuelle norske designforetak og utstede luftdyktighetsbevis til prototyper av luftfartøy m.v. som de har utviklet, såfremt produktene omfattes av forordningen. (Jfr. omtale i pkt. 3.1.3.) På tilsvarende måte vil norske foretak forholde seg til EASAs klageinstans og til EF-domstolen om de ønsker å få overprøvd vedtak fattet av EASA som angår dem. Den norske stat har etter EØS-avtalen rett til å gi innlegg og delta i muntlige høringer i EF-domstolen i slike saker.

Vedtak fra EASA vil få virkning i Norge også hva gjelder utenlandske godkjenninger.

På en rekke områder finnes det allerede internasjonale standarder for produkter og avtaler om gjensidig godkjenning av sertifiseringer¹². Norske produsenter vil også kunne velge å sertifisere sine produkter utenlands og norske rettssubjekter vil uavhengig av norsk tilknytning til EASA være avhengig av godkjenning fra EASA for bruk i EU. På dette punkt overføres derfor ikke myndighet til EASA.

5 Forholdet til Grunnloven

Deltakelsen i EASA innebærer ikke overføring av lovgivningsmyndighet. Fremtidige endringer i selve forordning (EF) nr. 1592/2002 samt gjennomføringsbestemmelser vedtatt av Kommisjonen, må behandles og vedtas i EØS-komiteen på vanlig måte før de blir bindende for EØS/EFTA-statene. Imidlertid vil norsk deltakelse i EASA i henhold til EØS-komiteens beslutning innebære en viss overføring av doms- og forvaltningsmyndighet på området for flysikkerhet. EASA og EF-domstolen får myndighet til å fatte vedtak om typesertifiseringer og luftdyktighetspåbud som vil få direkte virkning overfor private rettssubjekter. I dag ligger denne myndigheten hos Luftfartstilsynet med virkning for Norge, og vedtak kan bringes inn for norske domstoler.

Overføring av doms- og forvaltningsmyndighet med direkte virkning i forhold til borgerne *«ut av riket, krever i utgangspunktet vedtak etter Grunnloven § 93. Er myndighetsoverføringen ikke av «inn-gripende art», er det likevel antatt at vedtak etter Grunnloven §26 2. ledd er tilstrekkelig»*, se St.prp. nr. 50 (1998–99) punkt 4.3.1.

Norsk tilslutning til EASA medfører at norske søkere må søke typesertifisering hos EASA. Type-

sertifiseringen innebærer en vurdering av om et nytt luftfartøy, samt motorer og propeller til luftfartøy tilfredsstiller de tekniske kravene regelverket setter for bruk. Det hersker høy grad av internasjonal konsensus på området. Gjennom mangeårig deltagelse i JAA har Norge på frivillig basis, på linje med øvrige JAA-land, rent faktisk akseptert typesertifiseringer gitt av JAA. Regelverket er av svært teknisk karakter og etterlater lite rom for skjønn. Tekniske og vitenskapelige vurderinger ligger til grunn for om typegodkjenning blir gitt, og vurderingene fordrer høy grad av teknisk ekspertise. Dette vil kunne ivaretas av EASA som teknisk fagorgan med høyt spesialisert kompetanse på en betryggende måte. Den praktiske betydning av denne myndighetsoverføringen er svært begrenset for Norge. Norge har for tiden ikke bedrifter som produserer luftfartøy eller motorer eller propeller til luftfartøy.

Tilslutning til EASA vil også innebære overføring av myndighet til å fastsette luftdyktighetspåbud til EASA. Luftdyktighetspåbud er hasteforskrifter som innføres uten høring grunnet sakens akutte karakter. Disse benyttes for å gi pålegg til brukere av luftfartøy av en bestemt type eller med nærmere angitte komponenter. Påleggene kan innebære krav om å fremstille flyet/komponenten for kontroll, reparasjon eller utskifting, før ytterligere bruk finner sted. Dette er aktuelt der det, for eksempel i forbindelse med en ulykke, er konstatert feil ved en flydel. Det er viktig at slike tiltak kan treffes så raskt som mulig for å unngå nye ulykker.

Videre overføres myndighet til EASA til å gi design- og produksjonsgodkjenninger av bedrifter som konstruerer eller produserer flymateriell, godkjenning til modifiseringer og reparasjoner og godkjenning av at en annen enn den opprinnelige produsent monterer en ny komponent (for eksempel en ny motor) i et luftfartøy. Inntil EASA får bygget opp tilstrekkelig kompetanse, er imidlertid denne myndigheten etter avtale delegert til nasjonale luftfartsmyndigheter. Det legges opp til at slike avtaler også vil bli inngått med norske myndigheter.

EASAs vedtak kan påklages til en klagenemnd. Deretter vil EF-domstolen i siste instans ha kompetanse til å avgjøre eventuelle tvister mellom norske søkere og EASA. Behandlingen i klagenemnden og for EF-domstolen ivaretar behovet for rettsikkerhet. Norske borgere kan utnevnes til å sitte i klagenemnden tilknyttet EASA, og Norge har rett til å intervenere for EF-domstolen på vanlig måte etter EØS-avtalen.

Myndigheten som reelt sett overdras til klage-

¹² Såkalte MRA-avtaler («Mutual recognition of assessments»-avtaler).

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004 av 9. desember 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

nemden og EF-domstolen fra norsk domsmyndighet, vil være begrenset til myndigheten til å overprøve tvister knyttet til typegodkjenninger og luftdyktighetspåbud med gyldighet for det norske markedet.

Tilknytningsformen gir Norge innflytelse på beslutningsmekanismene, herunder på regelverksutviklingen, og derigjennom på parametrene for tildeling av typegodkjenning. Norge har møte-, forslags- og uttalelsesrett i styret, men ikke stemmerett.

Regjeringen legger til grunn at overføringen av doms- og forvaltningsmyndighet totalt sett er såvidt lite inngripende, sett hen til omfang og sakstype, at man ikke kommer over den grense for myndighetsoverføring som ligger i Grunnlovens § 93. Imidlertid må norsk deltakelse i EASA anses som en sak av særlig viktighet og medfører årlige innbetalinger av finansielle bidrag. Beslutningen er derfor tatt med forbehold om Stortingets samtykke i samsvar med Grunnloven § 26 annet ledd og EØS-avtalens artikkel 103.

6 Forholdet til øvrig norsk rett

Luftfartsloven inneholder en rekke hjemler for å gi forskrifter om de emnene som i fremtiden vil ligge innenfor EASAs kompetanseområde. Disse hjemlene har til nå vært brukt bl.a. til å gjennomføre regler som har vært utviklet innenfor JAA i nasjonal rett. På grunn av reglenes tekniske karakter har departementet delegert sin kompetanse til å gi slike regler til Luftfartstilsynet.

Da Norge sluttet seg til EØS-avtalen ble rådsforordning (EØF) nr. 3922/91 gjort til norsk rett gjennom § 1 punkt 7 i forskrift 15. juli 1994 nr. 691 om gjennomføring og håndheving av EØS-avtalen på luftfartens område. Denne forskriften er hjemlet i luftfartsloven § 16–1 som er en generell hjemmel for gjennomføring av EØS-regler på luftfartens område. Både europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 og EASA-regler i EØS-avtalen, vil bli gjennomført i norsk rett som forskrift gitt direkte i medhold av luftfartsloven § 16–1. Forordning (EF) nr. 1592/2002 opphever vedlegg II til forordning (EØF) nr. 3922/91 med senere endringer.

7 Økonomiske og administrative konsekvenser

EASAs budsjett for 2004 på 11 millioner euro ble dekket ved bidrag over EUs budsjett. For 2005

forventes bidraget fra EU å bli på om lag 160 millioner kroner (19 millioner euro). Denne økningen har sammenheng med at EASA er inne i en oppbyggingsfase som trolig vil vare fram til 2007–2008, da EASA forventes å være fullt bemannet med en stab på 300–400 personer. Allerede fra 2005 forutsettes EASA å bli delvis selvfinansierende gjennom innkreving av gebyr og avgifter fra luftfartsaktørene for de oppgavene byrået utfører. En egen gebyrforordning er under utforming. Denne forventes å tre i kraft 1. april 2005. Således budsjetterer EASA med om lag 37 millioner euro i inntekter gjennom gebyrer i 2005-budsjettet.

Deltagelse i EASA vil medføre økonomiske forpliktelser for norske myndigheter. EØS/EFTA-statene forplikter seg i EØS-komiteebeslutningen til å bidra med et årlig tilskudd i samsvar med EØS-avtalens artikkel 82 nr. 1 bokstav a) og protokoll 32. EØS/EFTA-statenes bidrag vil da utgjøre en forholdsmessig andel av det totale tilskudd til EASA, beregnet i forhold til nyeste BNP-tall. Bidragene vil påløpe fra og med det året formell tilknytning til EASA finner sted.

For 2005 er Norges medlemskontingent stipulert til om lag 3,1 millioner norske kroner. Bidraget vil bli dekket over Luftfartstilsynets budsjett, kap. nr. 1330. Jf. St.prp. nr. 1 (2004–05) for Samferdselsdepartementet, side 67. I en periode fram til JAA eventuelt nedlegges i 2007 eller 2008, vil det påløpe bidrag til både JAA og EASA. Norges årlige bidrag til JAA, som også dekkes over Luftfartstilsynets budsjett, er om lag 400 000 kroner.

Tilslutning til EASA vil ha konsekvenser for Luftfartstilsynets virksomhet. Samlet innebærer det en myndighetsoverføring fra Luftfartstilsynet til EASA på et begrenset teknisk område. EASA vil bl.a. få ansvaret for å utstede typegodkjenninger mv. og luftdyktighetspåbud samt få ansvaret for å godkjenne større endringer og reparasjoner på luftfartøy mv. I tillegg vil EASA gjennomføre egne inspeksjoner av Luftfartstilsynet og luftfartsforetak i Norge. Til tross for myndighetsoverføringen, vil Luftfartstilsynet fortsatt ha hovedansvaret for tilsyn med norske luftfartsaktører.

De oppgaver og det ansvar som overføres til EASA, vil trolig ikke påvirke *omfanget* av Luftfartstilsynets tilsynsvirksomhet i vesentlig grad. Dette har bl.a. sammenheng med at Luftfartstilsynets virksomhet knyttet til typesertifisering er beskje-den fordi det ikke foregår regulær design og produksjon av luftfartøy i Norge. Konsekvensene kan imidlertid bli noe større i den grad EØS-avtalen utvides til å omfatte nytt regelverk om luftfartsoperasjoner og sertifisering av flybesetninger som forutsettes tatt inn i forordning (EF) nr. 1592/

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004 av 9. desember 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

2002. Tilsvarende antas at ytterligere overføring av ansvar og oppgaver kan følge av at fremtidig EU-regelverk som utvider myndighetsområdet for EASA til lufthavner og lufttrafikkjenester, tas inn i EØS-avtalen.

Det forhold at EASA overtar arbeidsoppgaver som nå ligger i Luftfartstilsynet, kan få betydning for Luftfartstilsynets gebyrinntekter. Dette forholdet er imidlertid fortsatt uklart, men forventes uansett ikke å være av vesentlig karakter. I den grad Luftfartstilsynet påtar seg oppgaver for EASA vil Luftfartstilsynet få refundert sine utgifter.

Samlet sett vil norsk deltagelse i EASA ha konsekvenser for Luftfartstilsynet som følge av deltagelsen i EASAs virksomhet, behov for intern opplæring, gjennomføring av og informasjon til markedet om nytt regelverk fra EASA og endrede arbeids- og tilsynsoppgaver. Deltagelse i organer knyttet til EASA anses som viktig for å sikre at også norske interesser blir ivaretatt i forbindelse med utarbeidelse av nytt regelverk m.v.

Eventuelt endret bevilgningsbehov som følge av deltagelsen i EASA, vil bli tatt opp i den ordinære budsjettprosessen.

For norske luftfartsaktører vil EASA i første rekke sikre at norske sertifikater og godkjenninger blir anerkjent av EASA og i medlemsstatene. Slik gjensidig anerkjennelse er avgjørende for å sikre at norske luftfartsaktører får de samme rammevilkår som sine europeiske konkurrenter, herunder for å beholde virksomheter i Norge og for å bevare norsk luftfartskompetanse.

Deltagelse i EASA vil for øvrig innebære at norske luftfartsaktører, i forbindelse med enkelte typer av godkjenninger, vil måtte forholde seg til EASA direkte. Dette innebærer også at eventuelle klager på avgjørelser må skje iht. forordningens bestemmelser. (Jfr. nærmere omtale i kapittel 4.) Forordningen legger opp til et system der man skal innkreve like gebyrer uavhengig av hvor aktørene har sitt geografiske tilholdssted, og at det tas spesielt hensyn til små aktører. For den norske luftfartsnæringen som berøres av forordningen, må dette anses som positivt.

8 Vurdering

Etableringen av EASA innebærer at EU har fått et organ som kan bistå med teknisk ekspertise i forbindelse med regelverksutvikling og ved inngåelse av luftfartsavtaler på flysikkerhetsområdet. Videre vil EASA sikre at medlemsstatene innfører, fortolker og håndhever regelverket likt. Dette skal bidra til like konkurransevilkår og mer effektive

sertifiserings- og godkjenningsprosesser. I årene fremover vil EASA få ansvar for flere områder innenfor sivil luftfart, og forutsettes å bygge opp sin egen forsknings- og analysevirksomhet.

EASA vil utgjøre en sentral faktor i det internasjonale flysikkerhetsarbeidet. I en periode fremover forventes det at Europakommisjonen og EASA vil prioritere oppfølging av vedtatt regelverk samt utvikling av regelverk innenfor nye ansvarsområder. I tillegg forventes det at EU vil øke sitt internasjonale engasjement, både overfor ICAO og tredjeland.

For Norge vil EASA være en ny arena for innflytelse på internasjonalt flysikkerhetsarbeid. Deltagelse i EASA vil bidra til å sikre norske interesser, bl.a. ved at særegne regionale og klimatiske forhold blir ivaretatt i forbindelse med utarbeidelse av nytt regelverk. Deltagelse vil også gi Norge adgang til økt informasjon og erfaringer fra andre europeiske land. Det vurderes derfor som svært viktig at Norge deltar i EASA.

For norske luftfartsaktører vil EASA i første rekke sikre at de får de samme rammevilkår som sine europeiske konkurrenter, hvilket vil ha betydning for muligheten til å beholde virksomheter i Norge og for å bevare og styrke norsk luftfartskompetanse.

Samarbeidet i EASA innebærer en sentralisering av typegodkjenning av luftfartøyer m.v. og en adgang for EASA til å gjennomføre tilsyn med at regelverket blir fulgt i medlemsstatene. EASAs myndighet forutsetter en viss overføring av nasjonal doms- og forvaltningsmyndighet på et saklig avgrenset område, som i sum anses å være lite inngripende. De beslutninger som fattes av EASA er av teknisk karakter og med liten grad av skjønnsutøvelse.

Vurderingen av de konstitusjonelle spørsmål en slik begrenset myndighetsoverføring reiser, har vist at man ikke kommer over den grense for myndighetsoverføring som ligger i Grunnloven § 93. Imidlertid er saken av særlig viktighet og nødvendiggjør senere budsjettvedtak. Det bes derfor om Stortingets samtykke etter Grunnloven § 26 annet ledd.

Det forventes at ansvarsområdet til EASA vil bli utvidet til å gjelde virksomheten på lufthavnene og i lufttrafikkjenesten, luftfartsoperasjoner og sertifisering av flybesetninger. Ved en tilsvarende utvidelse av EØS-regelverket vil de eventuelle konstitusjonelle spørsmål en slik utvidet myndighet reiser, også bli vurdert.

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004 av 9. desember 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

9 Konklusjon og tilråding

EASA er allerede en sentral faktor i det internasjonale flysikkerhetsarbeidet, og dets betydning vil øke i tiden fremover. Deltagelse i EASA vil sikre et høyt harmonisert sikkerhetsnivå innen EØS-området, kombinert med effektiv kontroll. EASA er en viktig ny arena for innflytelse på internasjonalt flysikkerhetsarbeid. For luftfartsbransjen innebærer samarbeidet i EASA blant annet sentralisering av typegodkjenning av luftfartøy og effektivisering av myndighetsfunksjoner innenfor internasjonal flysikkerhetsvirksomhet. Dette er bransjen svært opptatt av. Det vurderes derfor totalt sett som svært viktig av Norge deltar i EASA. Myndighetsoverføringen som følger av deltagelse i EASA, angår et saklig avgrenset område og anses å være lite inngripende.

Samferdselsdepartementet finner at forordningen med de avtalte tilpasninger ivaretar norske interesser på en tilfredsstillende måte, og tilrår at

EØS-komiteebeslutningen om å innlemme forordning (EF) nr. 1592/2002 i EØS-avtalen, godkjennes. Utenriksdepartementet slutter seg til dette.

Spørsmålet om forholdet til Grunnloven har vært forelagt Justisdepartementet som ikke hadde merknader.

Utenriksdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004 av 9. desember 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA).

Vi **HARALD**, Norges Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004 av 9. desember 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA), i samsvar med et vedlagt forslag.

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004 av 9. desember 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

Forslag

til vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004 av 9. desember 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

I

Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004 av 9. desember 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparla-

ments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA).

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004 av 9. desember 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

Vedlegg 1

EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004 av 9. desember 2004 om endring av vedlegg XIII til EØS-avtalen (Transport)

EØS-KOMITEEN HAR –

under henvisning til avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, endret ved protokollen om justering av avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde, heretter kalt «avtalen», særlig artikkel 98, og

på følgende bakgrunn:

1. Avtalens vedlegg XIII er endret ved EØS-komiteens beslutning nr. 171/2004 av 3. desember 2004¹.
2. Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 av 15. juli 2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet² har som sitt hovedformål å etablere og opprettholde et høyt og ensartet sikkerhetsnivå i sivil luftfart i Fellesskapet.
3. Virksomheten til Det europeiske byrå for flysikkerhet kan påvirke sikkerhetsnivået i den sivile luftfarten i Det europeiske økonomiske samarbeidsområde.
4. Forordning (EF) nr. 1592/2002 skal derfor innlemmes i avtalen, for å sikre EFTA-statene full deltakelse i Det europeiske luftfartssikkerhetsbyrå –

BESLUTTET FØLGENDE:

Artikkel 1

Avtalens vedlegg XIII endres som fastsatt i vedlegget til denne beslutning.

Artikkel 2

Teksten til forordning (EF) nr. 1592/2002 på islandsk og norsk, som vil bli kunngjort i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, skal gis gyldighet.

Artikkel 3

Denne beslutning trer i kraft 10. desember, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser etter avtalens artikkel 103 nr. 1³.

Artikkel 4

Denne beslutning skal kunngjøres i EØS-avdelingen av og EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*.

Utferdiget i Brussel, 9. desember 2004.

For EØS-komiteen

Formann

Kjartan Jóhannsson

EØS-komiteens sekretærer

Ø. Hovdkinn

M. Brinkmann

Vedlegg

til EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004

I vedlegg XIII til avtalen etter nr. 66m (kommisjonsforordning (EF) nr. 1138/2004) skal nytt nr. 66n lyde:

«66n. **32 002 R 1592:** Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 av 15. juli 2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EFT L 240 av 7.9.2002, s. 1). Forordningens bestemmelser skal for denne avtales formål gjelde med følgende tilpassing:

- a) Med mindre annet er fastsatt under og uten at det berører bestemmelsene i avtalens protokoll 1, skal betegnelsen «medlemsstat(er)» i tillegg til betydningen i forordningen også omfatte EFTA-statene. Protokoll 1 nr. 11 får anvendelse.
- b) Med hensyn til EFTA-statene skal byrået når dette er hensiktsmessig og på egnet måte bistå EFTAs overvåkningsorgan eller Den faste komité, avhengig av om-

¹ Ennå ikke kunngjort.

² EFT L 240 av 7.9.2002, s. 1.

³ Forfatningsrettslige krav angitt.

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004 av 9. desember 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- stendighetene, i utførelsen av deres respektive oppgaver.
- c) Ingen bestemmelser i denne forordning skal tolkes slik at de overfører til byrået for flysikkerhet myndighet til å opptre på vegne av EFTA-statene i henhold til internasjonale avtaler for andre formål enn å bistå med å oppfylle EFTA-statenes forpliktelser i henhold til slike avtaler.
- d) I artikkel 9 gjøres følgende endringer:
- i) I nr. 1 tilføyes «eller en EFTA-stat» etter «Felleskapet».
 - ii) Artikkel 9 nr. 2 skal lyde:
«Når Felleskapet forhandler med en tredjestat for å inngå en avtale, forutsatt at en medlemsstat eller byrået kan utstede sertifikater på grunnlag av sertifikater utstedt av luftfartsmyndighetene i vedkommende tredjestat, skal det søke å oppnå for EFTA-statene tilbud om en liknende avtale med vedkommende tredjestat. EFTA-statene skal på sin side søke å inngå med tredjestater avtaler som tilsvarer Felleskapets avtaler.»
- e) I artikkel 11 skal nytt nr. 5 lyde:
«5. Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1049/2001 av 30. mai 2001 om allmennhetens adgang til Europaparlamentets, Rådets og Kommisjonens dokumenter, skal ved anvendelsen av denne forordning gjelde for alle byråets dokumenter som også omhandler EFTA-statene.»
- f) I artikkel 12 nr. 2 bokstav b) tilføyes følgende:
«Byrået skal også bistå EFTAs overvåkningsorgan og gi det den samme støtte, der slike tiltak og oppgaver faller under Overvåkningsorganets myndighetsområde i henhold til avtalen,»
- g) Artikkel 12 nr. 2 bokstav e) skal lyde:
«innenfor sitt ansvarsområde utøve den virksomhet og utføre de oppgaver som er pålagt avtalepartene i henhold til gjeldende internasjonale konvensjoner, særlig Chicago-konvensjonen. De nasjonale luftfartsmyndigheter i EFTA-statene skal utøve slik virksomhet og utføre slike oppgaver bare som fastsatt i denne forordning.»
- h) I artikkel 15 skal første setning erstattes med følgende:
- «Når det gjelder produkter, deler og utstyr nevnt i artikkel 4 nr. 1, skal byrået der det er aktuelt og som angitt i Chicago-konvensjonen eller dens vedlegg, utøve konstruksjons-, produksjons- eller registreringsmedlemsstatens virksomhet og utføre dens oppgaver tilknyttet godkjenning av konstruksjon. De nasjonale luftfartsmyndigheter i EFTA-statene skal utøve slik virksomhet og utføre slike oppgaver bare i den grad de er pålagt det i henhold til denne artikkel.»
- i) I artikkel 16 gjøres følgende endringer:
- I nr. 1 tilføyes følgende:
«Byrået skal avgi rapport til EFTAs overvåkningsorgan om standardiseringsinspeksjoner i en EFTA-stat.»
- I nr. 3 tilføyes følgende:
«Når det gjelder EFTA-statene skal byrået rådspørres av EFTAs overvåkningsorgan.»
- j) I nr. 20 skal nytt nr. 4 lyde:
«4. Som et unntak fra artikkel 12 nr. 2 bokstav a) i Tilsetningsvilkår for andre tjenestemenn ved De europeiske fellesskap, kan statsborgere i EFTA-stater som nyter fulle borgerrettigheter, tilsettes på kontrakt av byråets daglige leder.»
- k) I artikkel 21 tilføyes følgende:
«EFTA-statene skal for byrået og dets ansatte anvende Protokollen om De europeiske fellesskaps privilegier og immunitet samt gjeldende regler vedtatt i henhold til protokollen.»
- l) I artikkel 23 første setning tilføyes følgende etter «Felleskapets offisielle språk»:
«, islandsk og norsk.»
- m) Etter artikkel 24 nr. 2 bokstav c) skal nytt punkt ca) lyde:
«ca) Årsberetningen og byråets arbeidsprogram i henhold til henholdsvis bokstav b) og c) skal oversendes EFTAs overvåkningsorgan.»
- n) I artikkel 25 skal nytt nr. 3 lyde:
«3. EFTA-statene skal delta fullt ut i byråets styre, og der ha de samme rettigheter og plikter som EU-medlemsstater, med unntak av stemmerett.»
- o) I nr. 32 skal nytt nr. 6 lyde:
«6. Statsborgere i EFTA-statene skal kunne velges som medlemmer av klageinstansen, også som leder. Når Kommisjonen utarbeider listen over

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004 av 9. desember 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- personer nevnt i nr. 3, skal den også vurdere egnede statsborgere fra EFTA-statene.»
- p) I artikkel 45 tilføyes følgende på slutten av nr. 1:
«Med hensyn til EFTA-statene skal byrået bistå EFTAs overvåkningsorgan i utførelsen av ovennevnte oppgaver.»
- q) I artikkel 48 skal nytt nr. 8 lyde:
«8. EFTA-statene skal yte bidrag til Fellesskapets økonomiske bidrag nevnt i nr. 1 første ledd. For dette formål skal framgangsmåten fastsatt i avtalens artikkel 82 nr. 1 bokstav a) og protokoll 32 få tilsvarende anvendelse.»
- r) I artikkel 54 skal nytt nr. 6 og 7 lyde:
«6. EFTA-statene skal delta fullt ut i komiteen nedsatt i henhold til nr. 1, og der ha de samme rettigheter og plikter som EF-medlemsstater, med unntak av stemmerett.
7. Når Rådet kan gjøre vedtak i den aktuelle saken fordi det ikke foreligger en avtale mellom Kommisjonen og komiteen, kan EFTA-statene bringe saken inn for EØS-komiteen i samsvar med avtalens artikkel 5.»»
-

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004 av 9. desember 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

Vedlegg 2

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 av 15. juli 2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet

EUROPAPARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 80 nr. 2, under henvisning til forslag fra Kommisjonen¹, under henvisning til uttalelse fra Den økonomiske og sosiale komité², etter samråd med Regionkomiteen, etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251³ og ut fra følgende betraktninger:

1. Europeiske borgere bør til enhver tid være sikret et høyt og ensartet beskyttelsesnivå innen sivil luftfart gjennom vedtakelse av felles sikkerhetsregler og ved tiltak som sikrer at produkter, personer og organisasjoner i Fellesskapet oppfyller nevnte regler samt reglene fastsatt med henblikk på miljøvern. Dette vil bidra til å lette fritt varebytte og fri bevegelse for personer og organisasjoner i det indre marked.
2. Luftfartsprodukter bør derfor underlegges sertifisering for å etterprøve om de oppfyller grunnleggende krav med hensyn til luftdyktighet og miljøvern i forbindelse med sivil luftfart. Innen ett år etter denne forordnings ikrafttredelse bør det utarbeides egnede grunnleggende krav med hensyn til drift av luftfartøyer og sertifisering av flygebesetninger samt anvendelse av denne forordning på tredjestaters luftfartøyer og deretter på andre områder innen sikkerhet i sivil luftfart.
3. For å imøtekomme den økende bekymring for passasjerenes helse og velferd under flyginger, må luftfartøyer utformes slik at de bedre beskytter passasjerenes sikkerhet og helse.
4. Det bør umiddelbart treffes tiltak på grunnlag

av resultatene av undersøkelser av flyulykker, særlig når ulykkene skyldes mangler ved utformingen av luftfartøylene og/eller driftsproblemer, for å gjenoppbygge tilliten til lufttransport hos forbrukerne.

5. Konvensjonen om internasjonal sivil luftfart, undertegnet i Chicago 7. desember 1944 (heretter kalt Chicago-konvensjonen), som alle medlemsstatene er part i, inneholder allerede minstestandarder som skal sørge for sikkerheten i sivil luftfart og for miljøvern i tilknytning til dette. Fellesskapets grunnleggende krav og tilhørende gjennomføringsregler bør utformes på en slik måte at medlemsstatene overholder forpliktelsene i henhold til Chicago-konvensjonen, herunder overfor tredjestater.
6. Produkter, deler og utstyr innen luftfarten bør sertifiseres når det er påvist at de oppfyller grunnleggende krav med hensyn til luftdyktighet og miljøvern som fastsatt av Kommisjonen i samsvar med standardene fastsatt i Chicago-konvensjonen. Kommisjonen bør kunne utarbeide de nødvendige gjennomføringsregler.
7. For å nå Fellesskapets mål med hensyn til fritt varebytte og fri bevegelse for personer, tjenester og kapital samt en felles transportpolitikk bør medlemsstatene, uten ytterligere krav eller vurderinger, godkjenne produkter, deler og utstyr og organisasjoner eller personer som er sertifisert i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringsregler.
8. Det bør sørges for tilstrekkelig fleksibilitet for å kunne behandle særlige situasjoner, som hastetiltak som gjelder sikkerhet eller uforutsette eller begrensede driftsbehov samt muligheten for oppnå et tilsvarende sikkerhetsnivå med andre midler. Medlemsstatene bør kunne gi unntak fra kravene i denne forordning og dens gjennomføringsregler, forutsatt at unntakene har et begrenset virkeområde og er underlagt egnet fellesskapskontroll.
9. Denne forordnings mål kan nås på en effektiv måte gjennom samarbeid med tredjestater. Be-

¹ EFT C 154 E av 29.5.2001, s. 1.

² EFT C 221 av 7.8.2001, s. 38.

³ Europaparlamentsuttalelse av 5. september 2001 (EFT C 72 E av 21.3.2002, s. 146), Rådets felles holdning av 19. desember 2001 (EFT C 58 E av 5.3.2002, s. 44) og Europaparlamentsbeslutning av 9. april 2002 (ennå ikke offentliggjort i EFT). Rådsbeslutning av 18. juni 2002.

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004 av 9. desember 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- stemmelsene i denne forordning og dens gjennomføringsbestemmelser kan i den forbindelse tilpasses gjennom avtaler som Fellesskapet inngår med tredjestatene. I mangel av slike avtaler bør medlemsstatene likevel gis mulighet til å anerkjenne godkjenninger som en tredjestat har gitt utenlandske organisasjoner, personer, produkter, deler og utstyr, med forbehold om egnet fellesskapskontroll.
10. Det er nødvendig å treffe egnede tiltak for å sikre nødvendig vern av følsomme sikkerhetsdata og samtidig gi offentligheten tilstrekkelige opplysninger om sikkerhetsnivået i sivil luftfart og miljøvern i tilknytning til dette, idet det tas hensyn til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1049/2001 av 30. mai 2001 om offentlighetens tilgang til Europaparlamentets, Rådets og Kommisjonens dokumenter⁴ samt relevante bestemmelser i nasjonal lovgivning.
 11. Det er stor enighet om at ordningene på områdene som omfattes av denne forordning må forbedres, og visse oppgaver som nå utføres på fellesskapsplan eller på nasjonalt plan, bør utføres av ett enkelt ekspertorgan. Det bør derfor, innenfor rammen av institusjonsstrukturen og maktfordelingen på fellesskapsplan, opprettes et europeisk byrå for flysikkerhet, som skal være uavhengig i tekniske spørsmål og selvstendig i rettslig, administrativ og økonomisk forstand. Med henblikk på dette er det nødvendig og hensiktsmessig at byrået er en fellesskapsinstitusjon som har selvstendig rettsevne, og som utøver den gjennomføringsmyndighet den er tillagt i henhold til denne forordning.
 12. For å kunne bistå Kommisjonen på en tilfredsstillende måte, bør byrået gis mulighet til å utvikle sin kompetanse innen alle områder av sikkerhet i sivil luftfart og miljøvern som omfattes av denne forordning. Byrået bør bistå Kommisjonen i utarbeidningen av nødvendig regelverk samt bistå medlemsstatene og bransjen ved gjennomføringen av regelverket. Byrået bør kunne utgi godkjenningsspesifikasjoner og veiledende materiale. Det bør også kunne foreta tekniske undersøkelser og utstede påkrevde sertifikater. Byrået bør bistå Kommisjonen i overvåkningen av denne forordnings anvendelse og dens gjennomføringsregler, og ha den nødvendige myndighet for å utføre sine oppgaver.
 13. Kommisjonen og medlemsstatene bør være representert i et styre for å kunne kontrollere byråets virkemåte på en effektiv måte. Styret bør gis den nødvendige myndighet til å utarbeide budsjett, kontrollere gjennomføringen av det, vedta egnede finansielle bestemmelser, innføre oversiktlige arbeidsrutiner for byråets beslutningsprosesser og utnevne administrerende direktør. Byrået bør også kunne drive forskning og sørge for en egnet koordinering med Kommisjonen og medlemsstatene. Det er ønskelig at byrået bistår Fellesskapet og dets medlemsstater på området internasjonale forbindelser, herunder harmonisering av regler, anerkjennelse av godkjenninger og teknisk samarbeid, og at det har fullmakt til å opprette hensiktsmessige forbindelser med tredjestaters luftfartsmyndigheter og internasjonale organisasjoner som har kompetanse på de områder som omfattes av denne forordning.
 14. Det er i offentlighetens interesse at byrået baserer sine sikkerhetsrelaterte tiltak utelukkende på uavhengig ekspertise, idet det nøye anvender denne forordning og gjennomføringsreglene fastsatt av Kommisjonen. For dette formål bør alle byråets sikkerhetsrelaterte beslutninger treffes av den administrerende direktøren, som bør ha stor frihet med hensyn til å innhente råd og organisere den interne driften av byrået. Når byrået skal utarbeide utkast til generelle regler som skal iverksettes av nasjonale myndigheter, bør imidlertid medlemsstatene kunne delta i prosessen.
 15. Det er nødvendig å sikre at partene som berøres av byråets beslutninger, har klageadgang tilpasset luftfartssektorens særlige karakter. Det bør opprettes en egnet klageordning slik at beslutninger truffet av den administrerende direktøren kan bringes inn for en særlig klageinstans, hvis beslutninger kan bringes inn for Domstolen.
 16. For å sikre byrået full selvstendighet og uavhengighet bør det tildeles et eget budsjett, der inntektene hovedsakelig stammer fra et bidrag fra Fellesskapet og fra avgifter som betales av brukerne av systemet. Fellesskapets budsjettbehandling bør kunne anvendes når det gjelder Fellesskapets bidrag og alle andre tilskudd over Den europeiske unions alminnelige budsjett. Revisjonen av regnskapet bør foretas av Revisjonsretten.
 17. De tiltak som er nødvendige for gjennomføringen av denne forordning, bør vedtas i samsvar med rådsbeslutning 1999/468/EF av 28. juni 1999 om fastsettelse av nærmere regler for utøvelsen av den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen⁵.

⁴ EFT L 145 av 31.5.2001, s. 43.

⁵ EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23.

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004 av 9. desember 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

18. Ettersom målene med det foreslåtte tiltaket, det vil si fastsettelse og ensartet anvendelse av felles regler på området sikkerhet i sivil luftfart og miljøvern, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og derfor på grunn av denne forordnings europeiske dimensjon bedre kan nås på fellesskapsplan, kan Fellesskapet treffe tiltak i samsvar med nærhetsprinsippet som fastsatt i traktatens artikkel 5. I samsvar med forholdsmessighetsprinsippet fastsatt i nevnte artikkel går denne forordning ikke lenger enn det som er nødvendig for å nå disse målene.
19. Før det opprettes lokale avdelinger av byrået bør det fastsettes alminnelige regler som angir hvilke krav som skal oppfylles og hvilket bidraget den berørte medlemsstat skal gi.
20. Det erkjennes at det er behov for å inkludere de europeiske stater som ikke er medlemmer i Den europeiske union for å sikre en virkelig felleseuropeisk dimensjon, og dermed lettere bedre sikkerheten i sivil luftfart i hele Europa. Europeiske stater som har inngått avtaler med Fellesskapet der de forplikter seg til å innarbeide og iverksette Fellesskapets regelverk på det området som omfattes av denne forordning, bør tilknyttes dette arbeidet, etter nærmere regler som skal avtales innenfor rammen av disse avtalene.
21. Det er et generelt mål effektivt å overføre de funksjoner og oppgaver som i dag utføres av medlemsstatene, og de som følger av medlemsstatenes samarbeid gjennom de felles luftfartsmyndigheter (JAA), til byrået, uten noen reduksjon i dagens høye sikkerhetsnivåer, og uten at dette har en negativ innvirkning på framgangsmåtene for sertifisering. Det bør vedtas egnede overgangstiltak.
22. Denne forordning oppretter en mer egnet og omfattende ramme for miljøsertifisering av luftfartsprodukter samt for fastsettelse og iverksettelse av felles tekniske regler og administrative framgangsmåter innen sivil luftfart. Rådsdirektiv 80/51/EØF av 20. desember 1979 om begrensning av støyemisjon fra subsoniske luftfartøyer⁶ samt vedlegg II til rådsforordning (EØF) nr. 3922/91 av 16. desember 1991 om harmonisering av tekniske krav og administrative framgangsmåter i sivil luftfart⁷ bør derfor

oppheves på et egnet tidspunkt, uten at dette berører sertifiseringen av produkter, personer og organisasjoner som allerede er foretatt i samsvar med nevnte rettsakter.

23. Denne forordning får anvendelse på alle andre områder knyttet til sikkerhet i sivil luftfart på grunnlag av et framtidig forslag fra Kommisjonen, i henhold til traktaten —

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Kapittel I

Prinsipper

Artikkel 1

Virkeområde

1. Denne forordning får anvendelse på:
 - a. utforming, produksjon, vedlikehold og drift av luftfartsprodukter, -deler og -utstyr samt på personell og organisasjoner som deltar i utforming, produksjon og vedlikehold av nevnte produkter, deler og utstyr,
 - b. personell og organisasjoner som deltar i driften av luftfartøyer.
2. Denne forordning får ikke anvendelse når produkter, deler, utstyr, personell og organisasjoner nevnt i nr. 1 gjør tjeneste i militær-, toll- eller politioperasjoner eller lignende operasjoner. Medlemsstatene skal forplikte seg til å påse at det ved slike operasjoner, i den grad det er mulig, tas behørig hensyn til denne forordnings formål.

Artikkel 2

Formål

1. Denne forordning har som hovedformål å etablere og opprettholde et høyt og ensartet sikkerhetsnivå i sivil luftfart i Europa.
2. På de områder som omfattes av denne forordning har den dessuten følgende formål:
 - a. å sikre et høyt og ensartet nivå for miljøvern,
 - b. å fremme fritt varebytte og fri bevegelse for personer og tjenester,
 - c. å fremme kostnadseffektiviteten i regelverks- og sertifiseringsprosessen og unngå dobbeltarbeid på nasjonalt og europeisk plan,
 - d. å bistå medlemsstatene i oppfyllelsen av deres forpliktelser i henhold til Chicago-konvensjonen ved å fastsette et felles tolkningsgrunnlag og en ensartet gjennomføring av

⁶ EFT L 18 av 24.1.1980, s. 26. Direktivet sist endret ved direktiv 83/206/EØF (EFT L 117 av 4.5.1983, s. 15.)

⁷ EFT L 373 av 31.12.1991, s. 4. Forordningen sist endret ved kommisjonsforordning (EF) nr. 2871/2000 (EFT L 333 av 29.12.2000, s. 47.)

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004 av 9. desember 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- bestemmelsene i sistnevnte konvensjon, og ved å sikre at det tas behørig hensyn til nevnte bestemmelser innenfor rammen av denne forordning og dens gjennomføringsregler,
- e. å fremme Fellesskapets syn på standarder og regler for sikkerhet i sivil luftfart på verdensbasis ved å opprette et egnet samarbeid med tredjestater og internasjonale organisasjoner.
3. Målene nevnt i nr. 1 og 2 skal nås gjennom:
 - a. forberedelse, vedtakelse og ensartet anvendelse av de nødvendige rettsakter,
 - b. godkjenning, uten ytterligere krav, av sertifikater, lisenser, typegodkjenninger og andre dokumenter som er utstedt for produkter, personell og organisasjoner som er i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringsregler,
 - c. opprettelse av et uavhengig europeisk flysikkerhetsbyrå,
 - d. nasjonale luftfartsmyndigheters og byråets ensartede iverksetting av de nødvendige rettsakter på deres respektive kompetanseområder.

Artikkel 3

Definisjoner

I denne forordning menes med:

- a. «løpende tilsyn», de oppgaver som skal utføres for å etterprøve om vilkårene for utstedelse av et sertifikat fortsatt er oppfylt på ethvert tidspunkt av dets gyldighetstid, samt iverksetting av eventuelle beskyttelsestiltak,
- b. «Chicago-konvensjonen», konvensjonen om internasjonal sivil luftfart med vedlegg, undertegnet i Chicago 7. desember 1944,
- c. «produkt», et luftfartøy, en motor eller en propell,
- d. «deler og utstyr», instrumenter, innretninger, mekanismer, deler, apparater, tilleggsutstyr eller tilbehør, herunder kommunikasjonssystemer, som brukes eller er beregnet på bruk ved drift eller kontroll av et luftfartøy under flyging, og som er installert i eller på et luftfartøy; dette omfatter deler av flyskroget, motor eller propeller,
- e. «sertifisering», enhver form for anerkjennelse av at produkter, deler og utstyr samt organisasjoner eller personer oppfyller gjeldende krav, herunder bestemmelsene i denne forordning og dens gjennomføringsregler, samt utstedelse av det tilknyttede sertifikat som attesterer slikt samsvar,

- f. «kvalifisert enhet», et organ som kan utføre sertifiseringsoppgaver under byråets kontroll og ansvar,
- g. «sertifikat», enhver godkjenning, tillatelse eller ethvert annet dokument som er utstedt som følge av sertifisering.

Kapittel II

Grunnleggende krav

Artikkel 4

Grunnleggende prinsipper og anvendelse

1. Luftfartøyer, herunder installerte produkter, deler og utstyr, som er:
 - a. konstruert eller produsert av en organisasjon som byrået eller en medlemsstat fører sikkerhetsmessig tilsyn med, eller
 - b. registrert i en medlemsstat, eller
 - c. registrert i en tredjestat og brukes av en operatør hvis virksomhet er under tilsyn av en medlemsstat,
 skal være i samsvar med denne forordning, med mindre det regelverksmessige sikkerhetstilsynet luftfartøyene er underlagt, er blitt delegert til en tredjestat, og de ikke brukes av en operatør i Fellesskapet.
2. Nr. 1 får ikke anvendelse på luftfartøyer som nevnt i vedlegg II.
3. Denne forordning berører ikke tredjestaters rettigheter som angitt i internasjonale konvensjoner, særlig Chicago-konvensjonen.

Artikkel 5

Luftdyktighet

1. Luftfartøyer som nevnt i artikkel 4 nr. 1 skal være i samsvar med de grunnleggende krav til luftdyktighet fastsatt i vedlegg I.
2. Samsvaret for luftfartøyer registrert i en medlemsstat samt installerte produkter, deler og utstyr skal påvises i samsvar med følgende bestemmelser:
 - a. produkter skal være utstyrt med et typesertifikat. Typesertifikatet og attestering av endringer i sertifikatet, herunder supplerende typesertifikater, skal utstedes når søkeren har påvist at produktet er i samsvar med et typesertifikatgrunnlag som angitt i artikkel 15, som er fastsatt for å sikre samsvar med de grunnleggende kravene nevnt i nr. 1, og når produktet ikke har kjenne-tegn eller egenskaper som gjør det utrygt å bruke. Typesertifikatet skal omfatte pro-

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004 av 9. desember 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- duktet, herunder alle deler og alt utstyr som montert,
- b. deler og utstyr kan være utstyrt med et særlig sertifikat når det er påvist at de er i samsvar med detaljerte spesifikasjoner for luftdyktighet fastsatt for å sikre samsvar med de grunnleggende kravene nevnt i nr. 1,
 - c. alle luftfartøyer skal være utstyrt med et individuelt luftdyktighetsbevis når det er påvist at vedkommende luftfartøy er i samsvar med typekonstruksjonen som er godkjent i typesertifikatet, og når relevante dokumenter, inspeksjoner og prøvinger har påvist at luftfartøyet er driftssikkert. Luftdyktighetsbeviset skal være gyldig så lenge det ikke er midlertidig opphevet, opphevet eller tilbakekalt, og så lenge luftfartøyet vedlikeholdes i samsvar med grunnleggende krav som kreves for opprettholdelse av luftdyktighet som angitt i vedlegg I nr. 1 bokstav d), og i samsvar med gjennomføringsreglene nevnt i nr. 4,
 - d. organisasjoner som har ansvar for konstruksjon, produksjon og vedlikehold av produkter, deler og utstyr skal påvise at de har evne og midler til å ivareta det ansvar som er forbundet med deres særretter. Med mindre de er godkjent på annen måte, skal evne og midler anerkjennes gjennom en godkjenning av organisasjonen. De særretter som er gitt den godkjente organisasjonen samt omfanget av godkjenningen, skal være angitt i godkjenningsvilkårene. I tillegg:
 - e. kan det kreves at personell med ansvar for tilbakeføring av et produkt, en del eller utstyr etter vedlikehold skal være i besittelse av et egnet sertifikat («personellsertifikat»),
 - f. kan den evne organisasjoner med ansvar for utdanning av vedlikeholdspersonell har til å ivareta det ansvar som er forbundet med deres særretter med hensyn til utstedelse av sertifikater som nevnt i bokstav e), anerkjennes ved at det utstedes en godkjenning.
3. Som unntak fra nr. 1 og 2:
- a. kan det utstedes en flygetillatelse når det er påvist at luftfartøyet er i stand til å foreta en sikker flyging under normale vilkår. Tillatelsen skal utstedes med egnede begrensninger, særlig med henblikk på å garantere sikkerheten for tredjemann,
 - b. kan det utstedes et begrenset luftdyktighetsbevis til et luftfartøy som ikke har fått utstedt typesertifikat i samsvar med nr. 2 bokstav a). I slike tilfeller skal det påvises at luftfartøyet er i samsvar med særlige luftdyktighetsspesifikasjoner, og at det faktum at de avviker fra de grunnleggende kravene i nr. 1, likevel gjør det mulig å garantere tilfredsstillende sikkerhet i forbindelse med den tiltenkte bruken. De luftfartøyer som er kvalifisert for et slikt begrenset bevis, og bruksbegrensningene for disse luftfartøyene, skal angis i samsvar med gjennomføringsreglene nevnt i nr. 4,
 - c. når antallet luftfartøyer av samme type som er kvalifisert for et begrenset luftdyktighetsbevis gjør det berettiget, kan det utstedes et begrenset typesertifikat, og et egnet typesertifikatgrunnlag kan utarbeides.
4. Kommisjonen skal vedta gjennomføringsregler for denne artikkel etter framgangsmåten nevnt i artikkel 54 nr. 3, og særlig angi:
- a. vilkårene for fastsettelse av typesertifikatgrunnlaget som skal gjelde for et produkt, og for underretning av søkere,
 - b. vilkårene for fastsettelse av detaljerte luftdyktighetsspesifikasjoner som skal gjelde for deler og utstyr, og for underretning av søkere,
 - c. vilkårene for fastsettelse av særlige luftdyktighetsspesifikasjoner som skal gjelde for luftfartøyer som er kvalifisert for et begrenset luftdyktighetsbevis, og for underretning av søkere,
 - d. vilkårene for offentliggjøring og spredning av obligatoriske opplysninger for å sikre produkters kontinuerlige luftdyktighet,
 - e. vilkårene for utstedelse, opprettholdelse, endring, midlertidig oppheving eller tilbakekalling av typesertifikater, begrensede typesertifikater, godkjenning av endringer i typesertifikater, individuelle luftdyktighetsbevis, begrensede luftdyktighetsbevis, flygetillatelser og sertifikater for produkter, deler eller utstyr, herunder:
 - i. vilkårene for sertifikatenes varighet, og for fornying av dem når det er fastsatt begrenset varighet,
 - ii. begrensninger på utstedelsen av flygetillatelser. Disse begrensningene skal særlig omfatte følgende:
 - formålet med flygingen,
 - luftrommet som brukes til flygingen,
 - besetningens kvalifikasjoner,
 - transport av andre personer enn medlemmer av besetningen,
 - iii. luftfartøyer som er kvalifisert for et be-

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004 av 9. desember 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- grenset luftdyktighetsbevis, og de tilknyttede begrensninger,
- f. vilkårene for utstedelse, opprettholdelse, endring, midlertidig oppheving eller tilbakekalling av godkjenninger av organisasjoner som kreves i henhold til nr. 2 bokstav d) og f), og vilkårene for unntak fra slike krav om godkjenning,
 - g. vilkårene for utstedelse, opprettholdelse, endring, midlertidig oppheving eller tilbakekalling av personellsertifikater, og som kreves i henhold til nr. 2 bokstav e),
 - h. det ansvar som påhviler sertifikatnehavere,
 - i. nærmere bestemmelser om hvordan luftfartøyer nevnt i nr. 1 som ikke omfattes av nr. 2 og 3 skal godtgjøre samsvar med de grunnleggende krav.
5. Ved utarbeidingen av gjennomføringsreglene nevnt i nr. 4 skal Kommisjonen særlig påse at de:
- a. gjenspeiler det nåværende utviklingstrinn i teknikken og beste praksis på området luftdyktighet,
 - b. tar hensyn til den erfaring som er oppnådd innen luftfartvirksomhet på verdensbasis, og til den vitenskapelige og tekniske utvikling,
 - c. gjør det mulig å gripe inn umiddelbart overfor fastslåtte årsaker til ulykker og alvorlige hendelser.

Artikkel 6

Grunnleggende miljøvernkrav

1. Produkter, deler og utstyr skal oppfylle miljøvernkravene i vedlegg 16 til Chigaco-konvensjonen, november 1999-utgaven, med unntak av tilleggene.
2. I henhold til framgangsmåten nevnt i artikkel 54 nr. 3 kan nr. 1 i denne artikkel tilpasses for å bringes i samsvar med senere endringer av Chicago-konvensjonen og dens vedlegg som trer i kraft etter denne forordnings vedtakelse, og som får anvendelse i alle medlemsstater, i det omfang slike tilpasninger ikke utvider denne forordnings virkeområde.
3. Kommisjonen skal vedta gjennomføringsregler for nr. 1, som eventuelt skal bygge på tilleggene nevnt i nr. 1, etter framgangsmåten nevnt i artikkel 54 nr. 3.

Artikkel 7

Drift av luftfartøyer og sertifisering av flygebesetninger

Med hensyn til grunnleggende prinsipper, anvendelse og grunnleggende krav på de områder som omfattes av artikkel 1 nr. 1 bokstav b), skal Kommisjonen snarest mulig framlegge egnede forslag for Europaparlamentet og Rådet.

Artikkel 8

Anerkjennelse av sertifikater

1. Medlemsstatene skal uten ytterligere krav eller tekniske vurderinger anerkjenne sertifikater som er utstedt i henhold til denne forordning. Når den opprinnelige anerkjennelsen gjaldt ett eller flere bestemte formål, skal alle senere anerkjennelser omfatte bare det eller de samme formål.
2. Til det vedtas gjennomføringsregler som fastsatt i artikkel 5 nr. 4, og uten at artikkel 57 nr. 2 berøres, kan sertifikater som ikke kan utstedes i samsvar med denne forordning, utstedes på grunnlag av gjeldende nasjonale regler.

Artikkel 9

Aksept av sertifikater utstedt av tredjestater

1. Som unntak fra bestemmelsene i denne forordning og dens gjennomføringsregler, kan byrået eller en medlemsstats luftfartsmyndigheter utstede sertifikater på grunnlag av sertifikater utstedt av luftfartsmyndighetene i en tredjestat, i henhold til avtaler om gjensidig godkjenning inngått mellom Fellesskapet og vedkommende tredjestat.
2. a) Når Fellesskapet ikke har inngått noen avtale, kan en medlemsstat eller byrået utstede sertifikater på grunnlag av sertifiseringer utstedt av vedkommende myndigheter i en tredjestat, i henhold til en avtale inngått mellom medlemsstaten og vedkommende tredjestat før tilsvarende bestemmelser i denne forordning er trådt i kraft og er meddelt Kommisjonen og de andre medlemsstatene. Byrået kan også utstede slike sertifikater på vegne av en medlemsstat i henhold til en avtale inngått mellom medlemsstaten og vedkommende tredjestat.
 - b) Dersom Kommisjonen anser at:
 - bestemmelsene i en avtale mellom en

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004 av 9. desember 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

medlemsstat og en tredjestat ikke vil garantere et sikkerhetsnivå tilsvarende det som er fastlagt i denne forordning og dens gjennomføringsregler, og/eller at

- en slik avtale vil medføre en forskjellsbehandling mellom medlemsstatene som ikke er berettiget av tvingende sikkerhetsgrunner, eller at avtalen strider mot Fellesskapets utenrikspolitikk overfor en tredjestat,

kan den, etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 54 nr. 2, kreve at vedkommende medlemsstat endrer avtalen, utsetter anvendelsen av den eller hever den, i samsvar med traktatens artikkel 307.

- c) Medlemsstatene skal treffe de nødvendige tiltak for å heve slike avtaler så snart som mulig etter ikrafttreddelsen av en avtale mellom Fellesskapet og vedkommende tredjestat på de områder som omfattes av sistnevnte avtale.

Artikkel 10

Unntaksbestemmelser

1. Denne forordning og dens gjennomføringsregler skal ikke være til hinder for at en medlemsstat reagerer umiddelbart overfor et sikkerhetsproblem som gjelder et produkt, en person eller en organisasjon som omfattes av bestemmelsene i denne forordning.
Dersom sikkerhetsproblemet er et resultat av:
 - a. et utilstrekkelig sikkerhetsnivå som følge av anvendelsen av denne forordning, eller
 - b. en mangel i denne forordning eller i dens gjennomføringsregler,
 skal medlemsstaten umiddelbart underrette byrået, Kommisjonen og de andre medlemsstatene om hvilke tiltak som er truffet og grunngi dem.
2. Kommisjonen skal avgjøre, etter framgangsmåten nevnt i artikkel 54 nr. 3, om et utilstrekkelig sikkerhetsnivå eller en mangel i denne forordning eller i dens gjennomføringsregler berettiger fortsatt anvendelse av tiltak truffet i henhold til nr. 1. Dersom dette er tilfelle skal Kommisjonen også treffe de nødvendige tiltak for å endre den aktuelle regelen. Dersom det viser seg at medlemsstatens tiltak er uberettigede, skal medlemsstaten oppheve eller endre vedkommende tiltak.
3. En medlemsstat kan innrømme unntak fra de grunnleggende kravene i denne forordning og i dens gjennomføringsregler ved uforutsette

presserende driftsforhold eller driftsbehov av kort varighet, dersom unntakene ikke påvirker sikkerhetsnivået negativt. Slike unntak skal meddeles byrået, Kommisjonen og de andre medlemsstatene så snart de har karakter av gjentakelser eller innrømmes for et tidsrom på mer enn to måneder.

4. Når tiltak som en medlemsstat har besluttet truffet er mindre strenge enn gjeldende fellesskapsbestemmelser, skal Kommisjonen undersøke om unntakene er i samsvar med de generelle sikkerhetsmålene fastsatt i denne forordning eller i annet fellesskapsregelverk. Når unntakene som er innrømmet ikke er i samsvar med de generelle sikkerhetsmålene fastsatt i denne forordning eller i annet fellesskapsregelverk, skal Kommisjonen treffe beslutning etter framgangsmåten nevnt i artikkel 54 nr. 4. I så fall skal medlemsstaten oppheve unntaket.
5. Når det ved andre midler kan oppnås et beskyttelsesnivå tilsvarende det som oppnås ved anvendelse av gjennomføringsreglene for artikkel 5 og 6, kan medlemsstatene, uten forskjellsbehandling på grunnlag av nasjonalitet, gi godkjenninger som fraviker disse gjennomføringsreglene. I så fall skal vedkommende medlemsstat underrette Kommisjonen om sin hensikt om å gi en slik godkjenning, og angi grunnene for å fravike vedkommende regel samt vilkårene som er fastsatt for å sikre et tilsvarende beskyttelsesnivå.
6. Innen tre måneder etter at en medlemsstat har gitt underretning i samsvar med nr. 5, skal Kommisjonen innlede framgangsmåten fastsatt i artikkel 54 nr. 3 for å fastslå om en foreslått godkjenning i henhold til nr. 5 oppfyller vilkårene fastsatt i nevnte nummer og kan gis. Kommisjonen skal i så fall underrette alle medlemsstater om sin beslutning, som også har mulighet til å anvende tiltaket. Bestemmelsene i artikkel 8 får anvendelse på det aktuelle tiltaket. De tilsvarende gjennomføringsreglene kan også endres for å ta hensyn til et slikt tiltak ved hjelp av de åpne framgangsmåtene nevnt i artikkel 43.

Artikkel 11

Informasjonsnett

1. Kommisjonen, byrået og nasjonale luftfartsmyndigheter skal utveksle alle de opplysninger de har til rådighet i forbindelse med anvendelsen av denne forordning og dens gjennomføringsregler. Enheter som har ansvar for å granske eller analysere ulykker og hendelser

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004 av 9. desember 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- innen sivil luftfart, har rett til tilgang til disse opplysningene.
2. Uten at offentlighetens rett til tilgang til Kommisjonens dokumenter i henhold til forordning (EF) nr. 1049/2001 berøres, skal Kommisjonen på eget initiativ treffe tiltak etter framgangsmåten nevnt i artikkel 54 nr. 3 for spredning av opplysningene nevnt i nr. 1 i denne artikkel til de berørte parter. Tiltakene, som kan være generelle eller individuelle, skal være basert på behovet for å:
 - a. gi personer og organisasjoner de opplysninger de har behov for med henblikk på å bedre sikkerheten i sivil luftfart,
 - b. begrense spredningen av opplysninger til det som er strengt nødvendig for brukernes formål, for å sikre at opplysningene har den hensiktsmessige grad av fortrolighet.
 3. De nasjonale luftfartsmyndigheter skal treffe de nødvendige tiltak, i henhold til nasjonal lovgivning, for å sikre de opplysninger de mottar i henhold til nr. 1 en hensiktsmessig grad av fortrolighet.
 4. Byrådet skal hvert år offentliggjøre en rapport om sikkerheten for å informere offentligheten om det generelle sikkerhetsnivå.
 - c. treffe de nødvendige tiltak innenfor grensene av den myndighet som det er tillagt etter denne forordning eller en annen fellesskapsrettsakt,
 - d. foreta de inspeksjoner og undersøkelser som er nødvendige for å utføre sine oppgaver,
 - e. innenfor sitt ansvarsområde og på vegne av medlemsstatene, ivareta de funksjoner og de oppgaver som er pålagt sistnevnte i henhold til gjeldende internasjonale konvensjoner, særlig Chicago-konvensjonen.

Artikkel 13

Tiltak vedtatt av byrådet

Byrådet skal ved behov:

- a. avgi uttalelser til Kommisjonen,
- b. utstede sertifiseringsspesifikasjoner, herunder byggekoder og akseptable måter å oppfylle kravene på samt veiledende materiale som gjelder anvendelsen av denne forordning og dens gjennomføringsregler,
- c. treffe de nødvendige beslutninger om anvendelsen av artikkel 15, 45 og 46.

Kapittel III

Det europeiske flysikkerhetsbyrå

Avsnitt I

Oppgaver

Artikkel 12

Byråets opprettelse og funksjoner

1. For gjennomføringen av denne forordning opprettes det et europeisk flysikkerhetsbyrå, heretter kalt «byrådet».
2. Med henblikk på å sikre at sikkerheten i sivil luftfart bevares og utvikles på en tilfredsstillende måte, skal byrådet:
 - a. ivareta de oppgaver og avgi uttalelser om de forhold som omfattes av artikkel 1 nr. 1,
 - b. bistå Kommisjonen ved å forberede de tiltak som skal treffes i forbindelse med gjennomføringen av denne forordning. Dersom det dreier seg om tekniske krav, særlig regler knyttet til konstruksjon, utforming eller driftsforhold, kan Kommisjonen ikke endre innholdet i disse uten forutgående samordning med byrådet. I tillegg skal byrådet gi Kommisjonen den tekniske, vitenskapelige og administrative støtte den har behov for ved utføringen av dens oppgaver,

Artikkel 14

Uttalelser, sertifiseringsspesifikasjoner og veiledende materiale

1. For å bistå Kommisjonen med forberedelsen av forslag til grunnleggende prinsipper, anvendelse og grunnleggende krav som skal framlegges for Europaparlamentet og Rådet, og med vedtakelsen av gjennomføringsregler, skal byrådet utarbeide utkast. Byrådet skal framlegge disse utkastene for Kommisjonen i form av uttalelser.
2. Byrådet skal i samsvar med artikkel 43 og gjennomføringsreglene vedtatt av Kommisjonen utarbeide:
 - a. sertifiseringsspesifikasjoner, herunder byggekoder og akseptable måter å oppfylle kravene på, og
 - b. veiledende materiale som skal brukes under sertifiseringen.
 Disse dokumentene skal gjenspeile det nåværende utviklingstrinn i teknikken og beste praksis innenfor de aktuelle områder, og de skal ajourføres idet det tas hensyn til den erfaring som er oppnådd innen luftfarten på verdensbasis samt til den vitenskapelige og tekniske utvikling.

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004 av 9. desember 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

Artikkel 15

Luftdyktighetssertifisering og miljøsertifisering

1. Når det gjelder produkter, deler og utstyr nevnt i artikkel 4 nr. 1 skal byrået, der det er aktuelt og i henhold til spesifikasjonene i Chicago-konvensjonen eller dens vedlegg, på vegne av medlemsstatene utøve konstruksjons-, produksjons- eller registreringsstatens funksjoner og oppgaver når disse gjelder godkjenning av konstruksjon. For dette formål skal byrået særlig:
 - a. for ethvert produkt som det søkes om typesertifikat eller endring av et typesertifikat for, fastsette og meddele typesertifikatgrunnlaget. Typesertifikatgrunnlaget består av gjeldende byggekode, bestemmelser som det er akseptert et tilsvarende sikkerhetsnivå for, og de nødvendige tekniske enkeltspesifikasjoner når kjennetegnet ved konstruksjonen til et bestemt produkt eller driftserfaringer gjør bestemmelsene gitt i en byggekode utilstrekkelige eller uhenksmessige med henblikk på å sikre samsvarende med de grunnleggende krav,
 - b. for ethvert produkt som det søkes om begrenset luftdyktighetsbevis for, fastsette og meddele de særlige luftdyktighetsspesifikasjoner,
 - c. for enhver del eller ethvert utstyr som det søkes om sertifikat for, fastsette og meddele detaljerte luftdyktighetsspesifikasjoner,
 - d. for ethvert produkt som det søkes om miljøsertifikat for i henhold til artikkel 6, fastsette og meddele relevante miljøkrav,
 - e. selv, eller ved hjelp av nasjonale luftfartsmyndigheter eller kvalifiserte enheter, foreta tekniske inspeksjoner i forbindelse med sertifisering av produkter, deler og utstyr,
 - f. utstede relevante typesertifikater eller endringer i denne forbindelse,
 - g. utstede sertifikater for deler og utstyr,
 - h. utstede relevante miljøsertifikater,
 - i. endre, midlertidig oppheve eller tilbakekalle ethvert sertifikat når vilkårene for utstedelse ikke lenger er oppfylt, eller når en fysisk eller juridisk person som er inneha-ver av sertifikatet, ikke oppfyller de forpliktelser som denne forordning eller dens gjennomføringsregler pålegger vedkommende,
 - j. sikre fortsatte luftdyktighetsfunksjoner for de produkter, deler og utstyr det har sertifisert, uten ugrunnet opphold reagere på sik-

kerhetsproblemer og utgi og spre relevante obligatoriske opplysninger.

2. Med hensyn til organisasjoner skal byrået:
 - a. selv, eller ved hjelp av nasjonale luftfartsmyndigheter eller kvalifiserte enheter, foreta kontroller og revisjoner av de organisasjoner det sertifiserer,
 - b. utstede og fornye godkjenninger av:
 - i. konstruksjonsorganisasjoner, eller
 - ii. produksjonsorganisasjoner som er etablert på medlemsstatenes territorium, dersom vedkommende medlemsstat har anmodet byrået om dette, eller
 - iii. produksjons- og vedlikeholdsorganisasjoner som er etablert utenfor medlemsstatenes territorium,
 - c. endre, midlertidig oppheve eller tilbakekalle godkjenningen av vedkommende organisasjon når vilkårene for utstedelse ikke lenger er oppfylt, eller når vedkommende organisasjon ikke oppfyller de forpliktelser som denne forordning eller dens gjennomføringsregler pålegger den.

Artikkel 16

Kontroll av reglens anvendelse

1. Byrået skal foreta standardiseringsinspeksjoner på de områder som omfattes av artikkel 1 nr. 1 med henblikk på å kontrollere vedkommende nasjonale luftfartsmyndigheters anvendelse av denne forordning og dens gjennomføringsregler, og avlegge rapport til Kommisjonen.
2. Byrået skal foreta tekniske undersøkelser for å kontrollere den effektive anvendelse av denne forordning og dens gjennomføringsregler, idet det tas hensyn til målene uttrykt i artikkel 2.
3. Byrået skal rådspørres og avgi uttalelse til Kommisjonen om anvendelsen av artikkel 10.
4. Byråets arbeidsmetoder i forbindelse med ivaretagelse av oppgavene nevnt i nr. 1, 2 og 3 skal gjelde med forbehold for krav som skal vedtas etter framgangsmåten nevnt i artikkel 54 nr. 2, og idet det tas hensyn til prinsippene uttrykt i artikkel 43 og 44.

Artikkel 17

Forskning

1. Byrået kan starte og finansiere forskning som er begrenset til bedring av den virksomhet som inngår i byråets ansvarsområde, uten at fellesskapsretten berøres.

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004 av 9. desember 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

2. Byrået skal samordne forsknings- og utviklingsvirksomheten med tilsvarende virksomhet i Kommisjonen og medlemsstatene og påse at politikken og tiltakene er innbyrdes forenlige.
3. Resultatene fra forskning finansiert av byrået skal offentliggjøres, med mindre byrået klassifiserer dem som fortrolige.

Artikkel 18

Internasjonale forbindelser

1. Byrået skal bistå Fellesskapet og medlemsstatene i deres forbindelser med tredjestater i samsvar med fellesskapsretten. Byrået skal særlig bidra til harmonisering av relevante regler og gjensidig anerkjennelse av godkjenninger som bekrefter tilfredsstillende anvendelse av reglene.
2. Byrået kan samarbeide med nasjonale luftfartsmyndigheter i tredjestater og med internasjonale organisasjoner som har kompetanse på de områder som omfattes av denne forordning, innenfor rammen av arbeidsavtaler som er inngått med disse organer, i samsvar med de relevante bestemmelser i traktaten.
3. Byrået skal bistå medlemsstatene med overholdelse av deres internasjonale forpliktelser, særlig dem som følger av Chicago-konvensjonen.

Avsnitt II

Intern struktur

Artikkel 19

Rettslig status, lokalisering, lokalkontorer

1. Byrået skal være en fellesskapsinstitusjon. Det skal være et eget rettssubjekt.
2. I hver medlemsstat skal byrået ha den mest omfattende rettslige handleevne som en juridisk person kan ha i henhold til nasjonal lovgivning. Det kan særlig anskaffe og avhende løsøre og fast eiendom og være part i en retts sak.
3. Byrået kan opprette egne lokalkontorer i medlemsstatene, med forbehold om sistnevntes samtykke.
4. Byrået skal representeres ved sin administrerende direktør.

Artikkel 20

Personale

1. Vedtektene for De europeiske fellesskaps tjenestemenn, ansettelsesvilkårene for andre ansatte i De europeiske fellesskap og reglene

vedtatt i fellesskap av De europeiske fellesskaps institusjoner med henblikk på gjennomføringen av nevnte vedtekter og ansettelsesvilkår får anvendelse for byråets personale, uten at anvendelsen av artikkel 33 i denne forordning på medlemmer av klageinstanser berøres.

2. Uten at artikkel 30 berøres skal den myndighet som er tillagt ansettelsesmyndigheten i henhold til vedtektene og ansettelsesvilkårene for andre ansatte, utøves av byrået overfor dets eget personale.
3. Byråets personale skal bestå av et strengt begrenset antall tjenestemenn utvalgt eller avgitt av Kommisjonen eller medlemsstatene for å fylle ledelsesfunksjoner. Det øvrige personalet skal bestå av ansatte som byrået ansetter ved behov for å ivareta sine oppgaver.

Artikkel 21

Privilegier og immunitet

Protokollen om De europeiske fellesskaps privilegier og immunitet skal gjelde for byrået.

Artikkel 22

Erstatningsansvar

1. Byråets erstatningsansvar i kontraktsforhold hører inn under lovgivningen som får anvendelse på den aktuelle kontrakt.
2. De europeiske fellesskaps domstol skal ha kompetanse til å treffe beslutning i henhold til en voldgiftsklausul i en kontrakt inngått av byrået.
3. Med hensyn til erstatningsansvar utenfor kontraktsforhold skal byrået, i samsvar med de allmenne prinsipper som er felles for medlemsstatenes rettssystemer, erstatte enhver skade forårsaket av dets avdelinger eller ansatte under utøvelsen av deres arbeid.
4. Domstolen skal ha jurisdiksjonskompetanse ved tvister som gjelder erstatning for skader som nevnt i nr. 3.
5. De ansattes personlige ansvar overfor byrået hører inn under bestemmelsene i de vedtekter eller ansettelsesvilkår som gjelder for dem.

Artikkel 23

Offentliggjøring av dokumenter

1. Uten at beslutninger truffet på grunnlag av traktatens artikkel 290 berøres, skal dokumentene nevnt nedenfor framlegges på alle Fellesskapets offisielle språk:

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004 av 9. desember 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- a. sikkerhetsrapporten nevnt i artikkel 11 nr. 4,
 - b. uttalelsene som framlegges for Kommisjonen i samsvar med artikkel 14 nr. 1,
 - c. den generelle årlige rapporten og arbeidsprogrammet nevnt i artikkel 24 nr. 2, henholdsvis bokstav b) og c).
2. Det nødvendige oversettelsesarbeidet i forbindelse med byråets virksomhet skal utføres av Oversettelsessenteret for Den europeiske unions institusjoner.
- m. fastsette byråets organisasjonsstruktur og vedta dets personalpolitikk.
3. Styret kan gi administrerende direktør råd i alle spørsmål som er strengt knyttet til den strategiske utviklingen av flysikkerheten, herunder om forskningsvirksomhet som angitt i artikkel 17.
 4. Styret skal opprette et rådgivende organ bestående av berørte parter, som styret skal rådspørre før det treffer beslutninger på områdene nevnt i nr. 2 bokstav c), e), f) og i). I tillegg kan styret beslutte å rådspørre det rådgivende organ om andre spørsmål nevnt i nr. 2 og 3. Styret skal ikke være bundet av det rådgivende organs uttalelse.

Artikkel 24

Styrets etablering og myndighet

1. Byrådet skal ha et styre.
2. Styret skal:
 - a. oppnevne administrerende direktør, og etter forslag fra administrerende direktør, direktørene, i samsvar med artikkel 30,
 - b. innen 31. mars hvert år vedta byråets generelle rapport for foregående år og oversende den til Europaparlamentet, Rådet, Kommisjonen og medlemsstatene,
 - c. innen 30. september hvert år, og etter å ha mottatt Kommisjonens uttalelse, vedta byråets arbeidsprogram for kommende år og oversende det til Europaparlamentet, Rådet, Kommisjonen og medlemsstatene; arbeidsprogrammet skal vedtas uten at Fellesskapets årlige budsjettbehandling og regelverksprogram på de relevante flysikkerhetsområder berøres,
 - d. vedta, i forståelse med Kommisjonen, retningslinjer for fordeling av sertifiseringsoppgaver til nasjonale luftfartsmyndigheter eller kvalifiserte enheter,
 - e. fastsette framgangsmåter for administrerende direktørs beslutningstaking, som angitt i artikkel 43 og 44,
 - f. utføre sine oppgaver i forbindelse med byråets budsjett i henhold til artikkel 48, 49 og 52,
 - g. utnevne medlemmene av klageinstansen i henhold til artikkel 32,
 - h. utøve disiplinærmyndighet overfor administrerende direktør, og i forståelse med sistnevnte, overfor direktørene,
 - i. avgi uttalelse om gebyr- og avgiftsreglene nevnt i artikkel 53 nr. 1,
 - j. fastsette sin forretningsorden,
 - k. treffe avgjørelse om byråets språkordning,
 - l. ved behov komplettere listen over dokumenter nevnt i artikkel 23 nr. 1,

Artikkel 25

Styrets sammensetning

1. Styret skal være sammensatt av en representant for hver medlemsstat og en representant for Kommisjonen. Hver medlemsstat og Kommisjonen skal for dette formål utnevne et styremedlem samt et varamedlem som skal representere medlemmet ved fravær. Varigheten av mandatet skal være fem år. Mandatet kan fornyes.
2. Eventuell deltaking fra representanter for berørte europeiske tredjestater samt vilkårene for slik deltaking skal fastsettes i bestemmelsene nevnt i artikkel 55.

Artikkel 26

Styrets formannskap

1. Styret skal velge en leder og en nestleder blant medlemmene. Nestlederen skal automatisk ta lederens plass dersom han/hun er forhindret fra å ivareta sine plikter.
2. Lederens og nestlederens mandat skal utløpe når deres respektive medlemskap i styret opphører. Med forbehold for denne bestemmelse skal lederens og nestlederens mandat ha en varighet på tre år. Mandatene kan fornyes.

Artikkel 27

Møter

1. Styrets leder skal innkalle til styremøte.
2. Byråets administrerende direktør skal delta i drøftingene.
3. Styret skal tre sammen minst to ganger i året i ordinære møter. I tillegg skal det tre sammen

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004 av 9. desember 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- på initiativ fra lederen eller på anmodning fra minst en tredel av medlemmene.
4. Styret kan invitere enhver person som har synspunkter som kan være av interesse, til å delta på møtene som observatør.
 5. Styremedlemmene kan bistås av rådgivere eller sakkyndige, med forbehold for bestemmelsene i styrets forretningsorden.
 6. Byrådet skal ivareta styrets sekretariatsfunksjoner.

Artikkel 28

Avstemning

1. Styret skal treffe sine beslutninger med to tredels flertall, uten at artikkel 30 nr. 1 berøres. På anmodning fra et styremedlem skal beslutningen nevnt i artikkel 24 nr. 2 bokstav k) treffes ved enstemmighet.
2. Hvert medlem skal ha én stemme. Administrerende direktør for byrådet skal ikke delta i avstemningen. Ved et medlems fravær skal stedfortrederen ha stemmerett.
3. Forretningsordenen skal fastsette nærmere regler for avstemningen, særlig vilkårene for at et medlem kan handle på vegne av et annet samt eventuelt regler for beslutningsdyktighet.

Artikkel 29

Administrerende direktørs oppgaver og myndighet

1. Byrådet skal ledes av administrerende direktør, som skal være fullstendig uavhengig i utførelsen av sine oppgaver. Uten at Kommisjonens og styrets respektive kompetanse berøres skal administrerende direktør ikke anmode om eller ta imot instruksjoner fra noen regjering eller fra noe annet organ.
2. Europaparlamentet eller Rådet kan oppfordre byråets administrerende direktør til å avgi rapport om utførelsen av sine oppgaver.
3. Administrerende direktør skal ha følgende oppgaver og myndighet:
 - a. godkjenne byråets tiltak som angitt i artikkel 13 og 15, innenfor grensene fastsatt i denne forordning, dens gjennomføringsregler og øvrig gjeldende regelverk,
 - b. treffe beslutning om inspeksjoner og undersøkelser som fastsatt i artikkel 45 og 46,
 - c. tildele nasjonale luftfartsmyndigheter eller kvalifiserte enheter sertifiseringsoppgaver i henhold til retningslinjer fastsatt av styret,

- d. ivareta internasjonale oppgaver og teknisk samarbeid med tredjestater i henhold til artikkel 18,
- e. treffe de nødvendige tiltak for å sikre at byråets virksomhet er i samsvar med denne forordning, herunder vedtakelse av interne administrative instruksjoner og offentliggjøring av meldinger,
- f. hvert år utarbeide et utkast til generell rapport og framlegge dette for styret,
- g. utøve den myndighet overfor personalet som er fastsatt i artikkel 20 nr. 2,
- h. utarbeide overslag over byråets inntekter og utgifter i henhold til artikkel 48 og gjennomføre budsjettet i henhold til artikkel 49,
- i. delegere sin myndighet til andre medlemmer av byråets personale i samsvar med regler som skal vedtas etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 54 nr. 2,
- j. med styrets samtykke treffe beslutning om opprettelse av lokalkontorer i medlemsstatene i samsvar med artikkel 19 nr. 3.

Artikkel 30

Utnevning av høyere tjenestemenn

1. Administrerende direktør for byrådet skal utnevnes på grunnlag av kvalifikasjoner og dokumentert kompetanse og erfaring på området sivil luftfart, eller avskjediges av styret etter forslag fra Kommisjonen. Styret skal treffe sin beslutning med tre firedels flertall.
2. Administrerende direktør kan bistås av én eller flere direktører. Dersom den administrerende direktøren er fraværende eller forhindret, skal en av direktørene erstatte ham/henne.
3. Byråets direktører skal utnevnes på grunnlag av yrkeskompetanse på området sivil luftfart, eller avskjediges av styret etter forslag fra administrerende direktør.
4. Mandatet til administrerende direktør og direktører skal være fem år. Mandatet skal kunne fornyes.

Artikkel 31

Klageinstansenes myndighet

1. Byrådet skal ha en eller flere klageinstanser.
2. Klageinstansen eller -instansene skal treffe beslutning om klager på beslutningene nevnt i artikkel 35.
3. Klageinstansen skal tre sammen ved behov. Antallet klageinstanser og arbeidsfordelingen

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004 av 9. desember 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

mellom dem skal fastsettes av Kommisjonen etter framgangsmåten nevnt i artikkel 54 nr. 3.

Artikkel 32

Klageinstansenes sammensetning

1. Klageinstansen skal være sammensatt av en leder og to andre medlemmer.
2. Ved fravær skal lederen og de to medlemmene erstattes av sine vararepresentanter.
3. Lederen, de andre medlemmene og deres respektive vararepresentanter skal utpekes av styret ut fra en liste over kvalifiserte kandidater, fastsatt av Kommisjonen.
4. Når en klageinstans anser at arten av en klage tilsier det, kan den innkalle ytterligere to medlemmer fra nevnte liste for den aktuelle saken.
5. Kvalifikasjonene som kreves for medlemmene av den enkelte klageinstans, det enkelte medlems myndighet under den forberedende fase av beslutningene og avstemningsvilkårene skal fastsettes av Kommisjonen etter framgangsmåten nevnt i artikkel 54 nr. 3.

Artikkel 33

Klageinstansenes medlemmer

1. Mandatet til medlemmer av klageinstanser, herunder ledere og vararepresentanter, skal ha en varighet på fem år. Mandatet skal kunne fornyes.
2. Medlemmene av klageinstanser skal være uavhengige. De skal treffe sine beslutninger uten å være bundet av instruks.
3. Medlemmene av klageinstanser kan ikke utøve andre funksjoner i byrået. Funksjonen som medlem av en klageinstans kan være en deltidfunksjon.
4. Medlemmene av klageinstanser kan ikke fjernes fra sine funksjoner eller fra listen i løpet av mandatet, med mindre det foreligger alvorlige grunner for dette og Kommisjonen har truffet beslutning om dette etter å ha innhentet uttalelse fra styret.

Artikkel 34

Utelukkelse og innsigelse

1. Medlemmer av klageinstanser kan ikke delta i behandlingen av en klagesak dersom de har en personlig interesse i den, eller dersom de tidligere har representert en av partene i saken eller har deltatt i beslutningen som er gjenstand for klage.

2. Dersom et medlem av en klageinstans av grunner som nevnt i nr. 1 eller av en hvilken som helst annen grunn mener at han/hun ikke kan delta i behandlingen av en klagesak, skal han/hun underrette klageinstansen om dette.
3. Partene i klagesaker kan gjøre innsigelse mot medlemmene av klageinstanser ut fra en av grunnene nevnt i nr. 1 eller dersom de anser dem som partiske. En innsigelse skal ikke tas til følge dersom parten i vedkommende klagesak har innledet saken med kjennskap til at det forelå en innsigelsesgrunn. Det kan ikke gjøres innsigelser på grunnlag av nasjonalitet.
4. Klageinstansene skal treffe beslutning om hvilke tiltak som skal treffes i tilfellene nevnt i nr. 2 og 3, uten at vedkommende medlem deltar. Ved beslutningen skal vedkommende medlem erstattes av sin vararepresentant i klageinstansen.

Artikkel 35

Beslutninger som kan påklages

1. Beslutninger som er truffet av byrået i henhold til artikkel 15, 46 eller 53 kan påklages.
2. En klage som inngis i henhold til nr. 1 har ikke utsettende virkning. Byrået kan imidlertid utsette gjennomføringen av den påklagede beslutningen dersom den mener at omstendighetene tillater det.
3. En beslutning som ikke avslutter saksbehandlingen med hensyn til en av partene, kan påklages bare i forbindelse med en klage på den endelige beslutningen, med mindre nevnte beslutning gir adgang til særskilt klage.

Artikkel 36

Klageberettigede personer

Enhver fysisk eller juridisk person kan klage på en beslutning som er rettet mot vedkommende person, eller på en beslutning som berører vedkommende person direkte og individuelt, selv om beslutningen framstår som rettet mot en annen person. Partene i saken kan være parter i klagesaken.

Artikkel 37

Klagefrist og klagens form

Klagen og en begrunnelse for denne skal inngis til byrået skriftlig innen en frist på to måneder etter at den berørte personen fikk underretning om tiltaket, eller i mangel av slik underretning, etter at vedkommende fikk kjennskap til tiltaket, alt etter hva som er aktuelt.

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004 av 9. desember 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

Artikkel 38

Omgjøring

1. Dersom administrerende direktør mener at klagen kan behandles og er begrunnet, skal han/hun omgjøre beslutningen. Denne bestemmelsen får ikke anvendelse når den som har inngitt klagen, har en motpart i klagesaken.
2. Dersom beslutningen ikke er omgjort innen en frist på én måned etter at begrunnelsen for klagen er mottatt, skal byrået omgående avgjøre om det skal utsette gjennomføringen av beslutningen i henhold til artikkel 35 nr. 2 annet punktum og oversende klagen til klageinstansen.

Artikkel 39

Behandling av klager

1. Dersom klagen kan behandles, skal klageinstansen undersøke om klagen er begrunnet.
2. Klageinstansen skal handle raskt ved behandling av klagen. Den skal så ofte som nødvendig oppfordre partene til å komme med sine merknader til meldinger den sender ut eller meldinger fra de andre partene innen en frist som fastsettes av klageinstansen. Partene i klagesaken har rett til å komme med muntlige merknader.

Artikkel 40

Avgjørelse av klagen

Klageinstansen kan enten utøve enhver myndighet som kommer inn under byråets ansvarsområde, eller oversende saken til vedkommende organ i byrået. Sistnevnte skal være bundet av klageinstansens beslutning.

Artikkel 41

Prøving av klagen for Domstolen

1. Klageinstansenes beslutninger kan klages inn for Domstolen i henhold til vilkårene fastsatt i traktatens artikkel 230.
2. Dersom byrået har unnlatt å treffe en beslutning kan et passivitetssøksmål bringes inn for Domstolen i henhold til vilkårene fastsatt i traktatens artikkel 232.
3. Byrået skal treffe de nødvendige tiltak for å etterkomme Domstolens avgjørelse.

Artikkel 42

Direkte klage

Medlemsstatene og Fellesskapet institusjoner kan klage beslutninger truffet av byrået direkte inn for Domstolen.

Avsnitt III

Arbeidsmetoder

Artikkel 43

Framgangsmåter for utarbeiding av uttalelser, sertifiseringsspesifikasjoner og veiledende materiale

1. Snarest mulig etter ikrafttreddelsen av denne forordning skal styret etablere åpne framgangsmåter for utstedelse av uttalelser, sertifiseringsspesifikasjoner og veiledende materiale som nevnt i artikkel 13 bokstav a) og b). Disse framgangsmåtene skal:
 - a. bygge på den sakkunnskap som medlemsstatenes luftfartsmyndigheter rår over,
 - b. om nødvendig omfatte innkalling av sakkyndige fra berørte parter,
 - c. sikre at byrået offentliggjør dokumentene og i vidt omfang holder samråd med berørte parter i henhold til en tidsplan og en framgangsmåte som omfatter en forpliktelse for byrået til å svare skriftlig under samrådsprosessen.
2. Ved byråets avgivelse av uttalelser og utarbeiding av sertifiseringsspesifikasjoner og veiledende materiale som skal anvendes av medlemsstatene i henhold til artikkel 14, skal byrået etablere en framgangsmåte for samråd med medlemsstatene. For dette formål kan byrået nedsette en arbeidsgruppe der hver av medlemsstatene har rett til å utnevne en sakkyndig.
3. Tiltakene nevnt i artikkel 13 bokstav a) og b) og framgangsmåtene fastsatt i henhold til nr. 1 i denne artikkel skal offentliggjøres i en offisiell publikasjon fra byrået.
4. Det skal fastsettes særlige framgangsmåter for umiddelbare tiltak som byrået skal treffe for å reagere på et sikkerhetsproblem og for å informere berørte parter om de tiltak de skal treffe.

Artikkel 44

Framgangsmåter for beslutninger

1. Styret skal fastsette åpne framgangsmåter for at enkeltbeslutninger treffes som fastsatt i artikkel 13 bokstav c).

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004 av 9. desember 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

Disse framgangsmåtene skal:

- a. sikre at den fysiske eller juridiske person som beslutningen er rettet mot samt enhver annen person som er direkte og individuelt berøres av den, blir hørt,
 - b. sikre at beslutningen meddeles den berørte fysiske eller juridiske person samt at den offentliggjøres,
 - c. sikre at den fysiske eller juridiske person som beslutningen er rettet mot, og enhver annen part i saken, informeres om sin klageadgang i henhold til denne forordning,
 - d. sikre at beslutningen er begrunnet.
2. I tillegg skal styret fastsette framgangsmåter som angir vilkårene for underretning om beslutningene, idet det tas behørig hensyn til klagebehandlingen.
 3. Det skal fastsettes særlige framgangsmåter for umiddelbare tiltak som byrået skal treffe for å reagere på et sikkerhetsproblem og for å informere berørte parter om de tiltak de skal treffe.

Artikkel 45

Inspeksjoner i medlemsstatene

1. Uten at den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen i henhold til traktaten berøres, skal byrået bistå Kommisjonen med overvåkingen av anvendelsen av denne forordning og dens gjennomføringsregler ved å utføre standardiseringsinspeksjoner hos vedkommende myndigheter i medlemsstatene som fastsatt i artikkel 16 nr. 1. For dette formål har tjenestemenn som har fullmakt i henhold til denne forordning, sammen med nasjonale myndigheter og i samsvar med lovbestemmelsene i vedkommende medlemsstat myndighet til å:
 - a. undersøke saksmapper, data, veiledninger for framgangsmåter og alt annet materiale som er relevant for å oppnå et nivå for flysikkerhet som er i samsvar med denne forordning,
 - b. ta kopier av hele eller deler av slike saksmapper, data, veiledninger for framgangsmåter og andre dokumenter,
 - c. be om en muntlig forklaring på stedet,
 - d. få adgang til relevante lokaler, grunn og transportmidler.
2. Byråets tjenestemenn som har fullmakt til å foreta inspeksjoner, skal utøve sin myndighet ved framlegging av en skriftlig fullmakt som angir inspeksjonens gjenstand og formål samt datoen for inspeksjonens begynnelse. Byrået

skal i god tid før inspeksjonen underrette den berørte medlemsstat om den fastsatte inspeksjonen, og om identiteten til tjenestemennene som har fullmakt.

3. Den berørte medlemsstat skal underkaste seg inspeksjonene og sørge for at de berørte organer eller personer også underkaster seg inspeksjonene.
4. Når en inspeksjon i henhold til denne artikkel gjør inspeksjon av et foretak eller en sammenlutning av foretak påkrevd, får bestemmelsene i artikkel 46 anvendelse. Dersom et foretak motsetter seg inspeksjon, skal den berørte medlemsstat gi de tjenestemenn som har fullmakt fra byrået, den nødvendige bistand slik at de kan foreta inspeksjonen.
5. Rapportene som utarbeides i henhold til denne artikkel, skal være tilgjengelige på det/de offisielle språk som finnes i medlemsstaten der inspeksjonen har funnet sted.

Artikkel 46

Undersøkelse hos foretakene

1. Med henblikk på anvendelsen av artikkel 15 kan byrået selv foreta alle nødvendige undersøkelser hos foretakene eller overlate dette til nasjonale luftfartsmyndigheter eller kvalifiserte enheter. Undersøkelsene skal foretas i samsvar med gjeldende lovbestemmelser i medlemsstaten der de skal foretas. For dette formål har personer som har fullmakt i henhold til denne forordning, myndighet til å:
 - a. undersøke saksmapper, data, veiledninger for framgangsmåter og alt annet materiale som er relevant for utførelsen av byråets oppgaver,
 - b. ta kopier av hele eller deler av slike saksmapper, data, veiledninger for framgangsmåter og andre dokumenter,
 - c. be om en muntlig forklaring på stedet,
 - d. få adgang til foretakenes lokaler, grunn og transportmidler som er relevante for undersøkelsen.
2. Personer som har fullmakt til å foreta undersøkelser, skal utøve sin myndighet ved framlegging av en skriftlig fullmakt som angir undersøkelsens gjenstand og formål.
3. Byrået skal i god tid før undersøkelsen underrette medlemsstaten på hvis territorium den skal finne sted, om den fastsatte undersøkelsen og om identiteten til tjenestemennene som har fullmakt. Tjenestemenn fra den berørte medlemsstat skal på anmodning fra byrået bistå de

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004 av 9. desember 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

personer som har fullmakt med utførelsen av deres oppgaver.

Artikkel 47

Åpenhet og kommunikasjon

1. Byrået skal omfattes av forordning (EF) nr. 1049/2001 ved behandlingen av søknader om tilgang til dokumenter som er i byråets besittelse.
2. Byrået kan selv ta initiativ til kommunikasjon på de områder som er relevante for dets oppgaver. I tillegg til publikasjonen nevnt i artikkel 43 nr. 3 skal byrået særlig sørge for at offentligheten og alle andre berørte parter hurtig mottar objektiv, pålitelig og lett forståelig informasjon om dets arbeid.
3. Styret skal fastsette de praktiske enkeltheter for anvendelsen av nr. 1 og 2.
4. Enhver fysisk eller juridisk person skal ha rett til å henvende seg skriftlig til byrået på et av språkene nevnt i traktatens artikkel 314. Personen har krav på svar på samme språk.

Avsnitt IV

Finansielle bestemmelser

Artikkel 48

Budsjett

1. Byråets inntekter utgjøres av:
 - a. et bidrag fra Fellesskapet og fra enhver europeisk tredjestat som Fellesskapet har inngått avtalene nevnt i artikkel 55 med,
 - b. avgifter betalt av søkere og innehavere av sertifikater og godkjenninger utstedt av byrået,
 - c. gebyrer for publikasjoner, opplæring og andre tjenester som ytes av byrået.
2. Byråets utgifter omfatter utgifter til arbeidskraft, administrasjon, infrastruktur og drift.
3. Administrerende direktør skal utarbeide et overslag over byråets inntekter og utgifter for kommende budsjettår og oversende det til styret sammen med en stillingsplan.
4. Inntekter og utgifter skal være i balanse.
5. Styret skal innen 31. mars vedta forslag til overslag, herunder forslag til stillingsplan ledsaget av et foreløpig arbeidsprogram og oversende dem til Kommisjonen og de statene Fellesskapet har inngått avtalene nevnt i artikkel 55 med. På grunnlag av dette budsjettforslaget skal Kommisjonen føre opp motsvarende overslag i

det foreløpige forslaget til Den europeiske unions alminnelige budsjett, som den skal framlegge for Rådet i samsvar med traktatens artikkel 272. De øvre grenser for Fellesskapenes godkjente finansielle overslag for de kommende år skal overholdes.

Etter å ha mottatt budsjettforslaget skal statene nevnt i første ledd utarbeide sine egne foreløpige budsjettforslag.

6. Etter at budsjettmyndigheten har vedtatt det alminnelige budsjett, skal styret vedta byråets endelige budsjett og arbeidsprogram og eventuelt tilpasse dem til bidraget fra Fellesskapet. Styret skal uten opphold oversende dem til budsjettmyndigheten.
7. Enhver endring i budsjettet, herunder i stillingsplanen, kommer under framgangsmåten nevnt i nr. 5.

Artikkel 49

Gjennomføring av budsjettet og budsjettkontroll

1. Administrerende direktør skal gjennomføre byråets budsjett.
2. Kommisjonens finansinspektør skal kontrollere inngåelsen og betalingen av alle utgiftsforpliktelse samt kontrollere eksistensen og inn-drivelsen av alle byråets inntekter.
3. Administrerende direktør skal innen 31. mars hvert år framlegge for Kommisjonen, styret og Revisjonsretten et detaljert regnskap over alle inntekter og kostnader i foregående regnskapsår. Revisjonsretten skal undersøke disse regnskapene i samsvar med traktatens artikkel 248. Den skal hvert år offentliggjøre en rapport om byråets virksomhet.
4. Europaparlamentet skal på anbefaling fra Rådet meddele ansvarsfrihet for byråets administrerende direktør med hensyn til gjennomføringen av budsjettet.

Artikkel 50

Bedrageribekjempelse

1. Bestemmelsene i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1073/1999 av 25. mai 1999 om undersøkelser som foretas av Det europeiske kontor for bedrageribekjempelse (OLAF)⁸ får ubegrenset anvendelse for bekjempelse av bedrageri, korrupsjon og andre ulovlige handlinger.

⁸ EFT L 136 av 31.5.1999, s. 1.

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004 av 9. desember 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

2. Byrået skal tiltre den tverrinstitusjonelle avtale av 25. mai 1999 om interne undersøkelser som foretas av Det europeiske kontor for bedrageribekjempelse (OLAF)⁹ og umiddelbart vedta egnede bestemmelser, som får anvendelse for alle byråets ansatte.
3. Beslutninger om finansiering samt avtaler og instrumenter som følger av gjennomføringen av dem skal uttrykkelig fastsette at Revisjonsretten og OLAF ved behov kan foreta kontroll på stedet hos mottakere av byråets midler samt hos de organer som er ansvarlige for fordelingen av disse midlene.

Artikkel 51

Evaluerings

1. Innen tre år etter at byrået har begynt sitt arbeid, og deretter hvert femte år, skal styret få utarbeidet en uavhengig ekstern evaluering av gjennomføringen av denne forordning.
2. Evalueringen skal undersøke hvor effektivt byrået faktisk ivaretar sine oppgaver, og vurdere i hvilken grad denne forordning, byrået og dets arbeidsmetoder har bidratt til et høyt flysikkerhetsnivå i sivil luftfart. Ved evalueringen skal det tas hensyn til synspunktene til alle berørte parter, både på europeisk og på nasjonalt plan.
3. Resultatene av evalueringen skal oversendes styret, som skal rette rekommandasjoner om endringer av forordningen, av byrået og av dets arbeidsmetoder til Kommisjonen, som kan oversende dem til Europaparlamentet og Rådet sammen med sin egen uttalelse og hensiktsmessige forslag. Om nødvendig vedlegges en handlingsplan og en tidsplan. Resultatene av evalueringen samt rekommandasjonene skal offentliggjøres.

Artikkel 52

Finansielle bestemmelser

Styret skal vedta, med samtykke fra Kommisjonen og etter uttalelse fra Revisjonsretten, byråets finansreglement, som særlig skal angi framgangsmåten for etablering og gjennomføring av byråets budsjett i samsvar med artikkel 142 i finansreglementet for De europeiske fellesskaps alminnelige budsjett.

Artikkel 53

Gebyrer og avgifter

1. Kommisjonen, som treffer sin beslutning etter framgangsmåten nevnt i artikkel 54 nr. 3 og etter å ha rådspurt styret, skal vedta regler om gebyrer og avgifter.
2. Reglene om gebyrer og avgifter skal særlig angi hvilke ytelser det skal betales gebyrer og avgifter i henhold til artikkel 48 nr. 1 for, gebyrenes og avgiftenes størrelse og betalingsmåten.
3. Det skal innkreves gebyrer og avgifter for:
 - a. utstedelse og fornyelse av sertifikater samt løpende tilsyn i tilknytning til dette,
 - b. tjenesteyting; de skal gjenspeile den reelle kostnaden ved hver enkelt ytelse,
 - c. klagebehandling.
 Gebyrer og avgifter skal angis og betales i euro.
4. Gebyrenes og avgiftenes størrelse skal avpasses til et nivå som sikrer en inntekt som i prinsippet er tilstrekkelig til å dekke de samlede kostnadene ved tjenestene som ytes. Bidraget nevnt i artikkel 48 nr. 1 kan, i en overgangsperiode som avsluttes 31. desember i det fjerde året etter ikrafttreddelsen av denne forordning, dekke utgifter knyttet til byråets startfase. Denne perioden kan om nødvendig forlenges med høyst ett år, i samsvar med framgangsmåten nevnt i artikkel 54 nr. 3.

Kapittel IV

Sluttbestemmelser

Artikkel 54

Komité

1. Kommisjonen skal bistås av en komité.
2. Når det vises til dette nummer, får artikkel 3 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.
3. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5 og 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8. Tidsrommet fastsatt i artikkel 5 nr. 6 i beslutning 1999/468/EF skal være én måned.
4. Når det vises til dette nummer, får artikkel 6 i beslutning 1999/468/EF anvendelse. Før Kommisjonen treffer sin beslutning, skal den rådspørre komiteen nevnt i nr. 1 i denne artikkel. Tidsrommet fastsatt i artikkel 6 bokstav b) i

⁹ EFT L 136 av 31.5.1999, s. 15.

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004 av 9. desember 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

beslutning 1999/468/EF skal være tre måneder.

Når en beslutning truffet av Kommisjonen henvises til Rådet av en medlemsstat, kan Rådet med kvalifisert flertall treffe en annen beslutning innen tre måneder.

5. Komiteen fastsetter sin forretningsorden.

Artikkel 55

Deltaking for europeiske tredjestater

Byrået er åpent for deltaking for de europeiske tredjestater som er part i Chicago-konvensjonen, og som har inngått avtaler med Det europeiske fellesskap i henhold til hvilke de har vedtatt og anvender fellesskapsretten på det område som omfattes av denne forordning og dens gjennomføringsregler.

Det skal utarbeides ordninger innenfor rammen av relevante bestemmelser i disse avtalene, som blant annet skal angi arten og omfanget av samt enkelthetene for disse landenes deltaking i byråets arbeid, herunder bestemmelser om finansielle bidrag og om personale.

Artikkel 56

Starten på byråets virksomhet

1. Byrået skal fra 28. september 2003 ivareta de sertifiseringsoppgaver det er pålagt i henhold til artikkel 15. Inntil denne dato skal medlemsstatene fortsatt anvende gjeldende lover og forskrifter.
2. I en ytterligere overgangsperiode på 42 måneder fra datoen nevnt i nr. 1 kan medlemsstatene fortsatt utstede sertifikater og godkjenninger som unntak fra artikkel 5, 6, 9 og 15 på vilkårene fastsatt av Kommisjonen i deres gjennomføringsregler. Dersom medlemsstatene i denne forbindelse utsteder sertifikater på grunnlag av sertifikater utstedt av en tredjestat, skal det i gjennomføringsreglene vedtatt av Kommisjonen tas behørig hensyn til prinsippene fastsatt i artikkel 9 nr. 2 bokstav b) og c).
3. Som unntak fra bestemmelsene i artikkel 43 og fram til det vedtas grunnleggende krav i samsvar med artikkel 7, kan byråets tilsvarende oppgaver ivaretas på grunnlag av arbeidsmetoder som avtales med De felles luftfartsmyndigheter (JAA).

Artikkel 57

Oppheving

1. Direktiv 80/51 /EØF og vedlegg II til forordning (EØF) nr. 3922/91 oppheves med virkning fra 28. september 2003.
2. Bestemmelsene i artikkel 8 får anvendelse på produkter, deler, utstyr, organisasjoner og personer som er sertifisert i samsvar med bestemmelsene nevnt i nr. 1 i denne artikkel.

Artikkel 58

Ikrafttredelse

Denne forordning trer i kraft den 20. dag etter at den er kunngjort i *De Europeiske Fellesskaps Tidende*.

Artikkel 5 og 6 får anvendelse fra de datoer som er angitt i deres gjennomføringsregler.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel, 15. juli 2002.

For Europaparlamentet

P. COX

President

For Rådet

M. FISCHER BOEL

Formann

Vedlegg I

Grunnleggende krav til luftdyktighet som nevnt i artikkel 5

1. Produktintegritet: produktintegriteten skal sikres under alle forventede flygeforhold i luftfartøyets driftslevetid. Det skal kunne påvises samsvar med alle krav gjennom vurderinger eller analyser, underbygd av prøvinger der det er nødvendig.
 - 1.a. Strukturer og materialer: strukturens integritet skal sikres for hele det driftsoperative begrensingsområdet til luftfartøyet, herunder framdriftssystemet, og i tilstrekkelig grad ut over dette, og skal opprettholdes i luftfartøyets driftslevetid.
 - 1.a.1. Alle deler av luftfartøyet som ved svikt kan redusere strukturens integritet, skal oppfylle vilkårene nedenfor uten skadelig deformasjon eller svikt. Dette omfatter alle deler med betydelig masse og deres festinnretninger.
 - 1.a.1.a. Det skal tas hensyn til alle belastningskombinasjoner som kan forventes å forekomme innenfor og i tilstrekkelig grad ut over grensene for luftfartøyets masse,

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004 av 9. desember 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- tyngdepunktsområde, operative begrensingsområde og levetid. Dette omfatter belastninger forårsaket av turbulens, manøvrer, trykksetting, bevegelige overflater samt kontroll- og framdriftssystemer både under flyging og på bakken.
- 1.a.1.b. Det skal tas hensyn til belastninger og sannsynlig svikt som skyldes nødlanding på bakken eller på vann.
- 1.a.1.c. Dynamiske virkninger skal inngå i strukturens reaksjon på disse belastningene.
- 1.a.2. Luftfartøyet skal være fritt for enhver aeroelastisk ustabilitet og altfor store vibrasjoner.
- 1.a.3. Produksjonsprosessene og materialene som brukes ved konstruksjon av luftfartøyer skal resultere i kjente og reproduerbare strukturegenskaper. Alle endringer i materialenes ytelse som er knyttet til driftsmiljøet, skal begrunnes.
- 1.a.4. Virkningene av syklisk belastning, forringelse som skyldes miljøet, skader som skyldes ulykker eller enkeltskader skal ikke redusere strukturens integritet til et nivå under et akseptabelt restmotstandsnivå. Alle instruksjoner som er nødvendige for å sikre opprettholdelse av luftdyktigheten i denne forbindelse, skal gjøres kjent.
- 1.b. Framdrift: framdriftssystemets (dvs. motorens, eventuelt propellenes) integritet skal være påvist i hele det operative begrensingsområdet til framdriftssystemet, og i tilstrekkelig grad utover dette, og skal opprettholdes i framdriftssystemets levetid.
- 1.b.1. Framdriftssystemet skal, innenfor de fastsatte grenser, produsere den skyvkraft eller kraft som kreves under alle flygeforhold som forekommer, idet det tas hensyn til miljøvirkninger og miljøforhold.
- 1.b.2. Framstillingsprosessen og materialene som brukes ved konstruksjon av framdriftssystemet, skal resultere i kjent og reproducerbar strukturferd. Alle endringer i materialenes ytelse som er knyttet til driftsmiljøet, skal begrunnes.
- 1.b.3. Virkningene av syklisk belastning, forringelse som skyldes miljøet og driften og sannsynlig påfølgende svikt i deler skal ikke redusere framdriftssystemets integritet til et nivå under det akseptable. Alle instruksjoner som er nødvendige for å sikre opprettholdelse av luftdyktigheten i denne forbindelse, skal gjøres kjent.
- 1.b.4. Alle instruksjoner, opplysninger og krav som er nødvendige for å sikre et korrekt og sikkert grensesnitt mellom framdriftssystemet og luftfartøyet, skal gjøres kjent.
- 1.c. Systemer og utstyr
- 1.c.1. Luftfartøyet skal ikke ha konstruksjonsmessige egenskaper eller detaljer som erfaringen har vist er farlige.
- 1.c.2. Luftfartøyet, herunder systemer, utstyr og innretninger som kreves i forbindelse med typesertifisering eller i henhold til driftsregler, skal virke etter hensikten under alle forventede driftsforhold i hele det operative begrensingsområdet til luftfartøyet og i tilstrekkelig grad utover dette, idet det tas behørig hensyn til systemets, utstyrets eller innretningens driftsmiljø. Andre systemer, annet utstyr og andre innretninger som ikke kreves for typesertifisering eller i henhold til driftsregler – enten de virker tilfredsstillende eller ikke – skal ikke redusere sikkerheten og skal ikke skade andre systemers, annet utstyrs eller andre innretningers korrekte virkemåte. Systemer, utstyr og innretninger skal kunne betjenes uten at det kreves særskilt kompetanse eller fysisk styrke.
- 1.c.3. Luftfartøyet systemer, utstyr og tilhørende innretninger skal hver for seg og i forhold til hverandre være slik utformet at en enkelt svikt, som ikke er blitt påvist som ytterst usannsynlig, ikke fører til en katastrofal totalsvikt, og det skal være et omvendt forhold mellom sannsynligheten for en svikt og omfanget av virkningen på luftfartøyet og dem som er om bord. Med hensyn til kriteriet for en enkelt svikt som nevnt ovenfor aksepteres det at det må tas behørig hensyn til luftfartøyet størrelse og dets samlede konfigurasjon, og at kriteriet for en enkelt svikt derfor muligens ikke kan oppfylles for visse deler og visse systemer i helikoptre og småfly.
- 1.c.4. Besetningen eller eventuelt vedlikeholdspersonell skal på en klar, sammenhengende og entydig måte gis de opplysninger som er nødvendige for en sikker gjennomføring av flygingen samt opplysninger om usikre forhold. Systemer, utstyr og kontrollinnretninger, herunder skilter og meldinger, skal være slik utformet og plassert at feil som kunne ha bidratt til en farlig situasjon, begrenses til et minstemål.
- 1.c.5. Det skal treffes forholdsregler med hensyn til utformingen for å minske risikoen

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004 av 9. desember 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- for luftfartøyet og dem som er om bord som følge av tenkelig sannsynlige innvendige og utvendige farer for luftfartøyet, herunder beskyttelse mot risikoen for en alvorlig svikt eller et sammenbrudd i en av luftfartøyets innretninger.
- 1.d. Opprettholdelse av luftdyktighet
- 1.d.1. Det skal utarbeides instruksjoner for opprettholdelse av luftdyktighet for å sikre at standarden for luftfartøyets luftdyktighet etter typesertifiseringen opprettholdes i hele luftfartøyets driftslevetid.
- 1.d.2. Det skal finnes midler som muliggjør inspeksjon, tilpasning, smøring, fjerning eller utskifting av deler og utstyr i den grad dette er nødvendig for å sikre opprettholdelse av luftdyktigheten.
- 1.d.3. Instruksjoner for opprettholdelse av luftdyktighet skal finnes i form av én eller flere håndbøker, alt etter datamengden. Håndbøkene skal omfatte vedlikeholds- og reparasjonsinstruksjoner, opplysninger om service, diagnose- og inspeksjonsmetoder og ha et format som gjør dem lette å bruke.
- 1.d.4. Instruksjoner for opprettholdelse av luftdyktighet skal inneholde opplysninger om begrensninger i luftdyktigheten som angir obligatoriske utskiftingstidspunkter, obligatoriske inspeksjonsintervaller og obligatoriske tilknyttede framgangsmåter for inspeksjon.
2. Aspekter ved driften av produkter knyttet til luftdyktigheten
- 2.a. Det skal påvises at det er tatt hensyn til vilkårene angitt nedenfor for å sikre et tilfredsstillende sikkerhetsnivå for personer om bord i luftfartøyet eller på bakken når produktet er i drift.
- 2.a.1. Det skal fastsettes hvilke former for drift luftfartøyet er godkjent for, og de begrensninger og opplysninger som er nødvendige for sikker drift, herunder miljøbegrensninger og miljømessig yteevne, skal fastsettes.
- 2.a.2. Luftfartøyet skal kunne styres og manøvreres på en sikker måte under alle forventede driftsforhold, herunder etter en svikt i et eller eventuelt flere framdriftssystemer. Det skal tas behørig hensyn til flygerens fysiske styrke, miljøet i førerkabinen, flygerens arbeidsbyrde og andre menneskelige faktorer samt flygefasen og dens varighet.
- 2.a.3. Det skal være mulig å foreta en jevn overgang fra en flygefase til en annen uten at det krever særlig ferdighet, årvåkenhet, fysisk styrke eller en særlig arbeidsinnsats fra pilotens side under alle forventede driftsforhold.
- 2.a.4. Luftfartøyet skal ha en slik stabilitet at kravene til piloten ikke blir urimelig store, idet det tas hensyn til flygefasen og dens varighet.
- 2.a.5. Det skal fastsettes framgangsmåter for normal drift, svikt og nødssituasjoner.
- 2.a.6. Det skal finnes advarsler eller andre forebyggende midler som hindrer at det normale flyoperative begrensingsområdet ut fra type overskrides.
- 2.a.7. Luftfartøyet og dets systemer skal ha egenskaper som gjør det mulig å gjenopprette situasjonen på en sikker måte etter eventuelle ekstreme forhold som kan oppstå innenfor det flyoperative begrensingsområdet.
- 2.b. Opplysninger om driftsbegrensningene og andre opplysninger som er nødvendige for sikker drift, skal gjøres tilgjengelige for besetningen.
- 2.c. Driften av produktene skal beskyttes mot farer som skyldes ugunstige eksterne og interne forhold, herunder miljøforhold.
- 2.c.1. Det må særlig ikke oppstå noen usikker situasjon som følge av fenomener som dårlige værforhold, lyn, sammenstøt med fugler, høyfrekvente strålingsfelt, ozon osv., men ikke begrenset til dette, som kan forventes å forekomme under driften av produktet.
- 2.c.2. Kabinene skal gi tilfredsstillende transportforhold for passasjerene og hensiktsmessig beskyttelse mot forventede farer som følge av flygeoperasjoner eller nødsituasjoner, herunder fare i forbindelse med ild, røyk, giftige gasser og hurtig dekompresjon. Det skal treffes tiltak for å gi dem som er om bord rimelige sjanser til å unngå alvorlig skade, til hurtig rømming av luftfartøyet og beskyttelse mot følgene av retardasjonskrefter i tilfelle nødlanding på land eller på vann. Det skal etter behov sørges for klare og entydige skilt eller meldinger som opplyser dem som er om bord om sikker atferd samt plassering av og riktig bruk av sikkerhetsutstyret. Nødvendig sikkerhetsutstyr skal være lett tilgjengelig.
- 2.c.3. Besetningsrommene skal være utformet med henblikk på å lette flygeoperasjonene og sikre situasjonsfornemmelse og gjøre

Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004 av 9. desember 2004 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- det mulig å håndtere alle forventede situasjoner og nødssituasjoner. Forholdene i besetningsrommene må ikke ha noen negativ virkning på besetningens evne til å utføre sine oppgaver, og de skal utformes med henblikk på å unngå forstyrrelser ved drift og feil bruk av betjeningsinnretningene.
3. Organisasjoner (herunder fysiske personer som utfører konstruksjon, produksjon eller vedlikehold)
 - 3.a. Det skal utstedes godkjenning av organisasjoner når følgende vilkår er oppfylt:
 - 3.a.1. Organisasjonen skal ha de nødvendige midler til å gjennomføre sine oppgaver. Disse midlene skal omfatte, men ikke være begrenset til, følgende: anlegg, personell, utstyr, redskaper og materialer, dokumentasjon av oppgaver, ansvar og framgangsmåter, adgang til relevante data og arkivering.
 - 3.a.2. Organisasjonen skal innføre og vedlikeholde et styringssystem for å sikre samsvar med de grunnleggende krav til luftdyktighet og tilstrebe en stadig forbedring av systemet.
 - 3.a.3. Organisasjonen skal treffe avtaler, eventuelt sammen med andre relevante organisasjoner, som er nødvendige for å sikre fortsatt samsvar med de grunnleggende krav til luftdyktighet.
 - 3.a.4. Organisasjonen skal innføre et system for rapportering og/eller håndtering av hendelser, som skal inngå i styringssystemet nevnt i punkt 3.a.2 og avtalene etter punkt 3.a.3, for å bidra til målet om kontinuerlig forbedring av produktsikkerheten.
 - 3.b. Vilkårene i punkt 3.a.3 og 3.a.4 får ikke anvendelse for organisasjoner med ansvar for vedlikeholdsopplæring.
- a. luftfartøyer med en klar historisk relevans som er knyttet til:
 - i. deltaking i en betydningsfull historisk begivenhet, eller
 - ii. et viktig skritt i utviklingen innen luftfart, eller
 - iii. en viktig rolle i en medlemsstats væpnede styrker,
 og som oppfyller ett eller flere av følgende kriterier:
 - i. det er godtgjort at deres opprinnelige konstruksjon er mer enn 40 år gammel,
 - ii. produksjonen av dem er opphørt for mer enn 25 år siden,
 - iii. færre enn 50 luftfartøyer med samme grunnleggende konstruksjon er fortsatt registrert i medlemsstatene,
 - b. luftfartøyer som er spesifikt konstruert eller endret for forskningsformål, forsøksformål eller vitenskapelige formål, og som bare ventes produsert i et meget begrenset antall,
 - c. luftfartøyer hvor minst 51 % av delene er bygget av en amatør eller en ideell organisasjon av amatører til eget formål og uten noe kommersielt formål,
 - d. luftfartøyer som opprinnelig ble konstruert utelukkende for militære formål,
 - e. luftfartøyer med høyst to seter og med en minstehastighet eller minste stabile flygehastighet i landingskonfigurasjon på høyst 35 knop kalibrert flygehastighet (CAS) og en største tillatte startmasse (MTOM) som ikke overstiger:
 - i. 300 kg for et landfly med ett sete, eller
 - ii. 450 kg for et landfly med to seter, eller
 - iii. 330 kg for et amfibiefly eller et sjøfly med ett sete, eller
 - iv. 495 kg for et amfibiefly eller et sjøfly med to seter, forutsatt at det når det brukes både som sjøfly og som landfly, har en masse som ligger under begge relevante MTOM-grenseverdier,
 - f. seil- og glidefly som har en konstruksjonsmasse på mindre enn 80 kg når de har ett sete, eller 100 kg når de har to seter, herunder hangglidere som løpestartes,
 - g. ubemannede luftfartøyer med en driftsmasse på mindre enn 150 kg,
 - h. alle andre luftfartøyer med en samlet masse uten flyger på mindre enn 70 kg.

Vedlegg II

Luftfartøyer som nevnt i artikkel 4 nr. 2

Artikkel 4 nr. 1 får ikke anvendelse på luftfartøyer som det ikke er utstedt et typesertifikat eller et luftdyktighetsbevis for på grunnlag av denne forordning og dens gjennomføringsbestemmelser og som hører under en av følgende kategorier:

