

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Vår saksbehandler:  
Nina Beate Vindvik

Vår referanse:  
201201410-4/501/NBV

Vår dato:  
6. mars 2012

Telefon direkte:  
98261686

Deres referanse:  
10/2115-AKH

Deres dato:

## **Forordning (EF) nr. 216/2008 og 1108/2009 – utarbeidelse av stortingsproposisjon vedrørende innlemmelse i EØS-avtalen – innspill fra Luftfartstilsynet**

Det vises til Samferdselsdepartementets brev 15. februar d.å.

Luftfartstilsynet har gjennomgått utkastet til stortingsproposisjon og gir med dette innspill til den foreslåtte teksten.

For det første foreslår Luftfartstilsynet å innta en presisering når det gjelder beskrivelsen av luftdyktighetspåbud. Dernest må teksten om hvilken sertifiseringsmyndighet som ble tillagt EASA og EF-domstolen ved innføring av forordning (EF) nr. 1592/2002 korrigeres noe (myndigheten gjaldt ikke sertifisering av produksjonsbedrifter, disse håndteres av nasjonale myndigheter). I tillegg har vi korrigert opplysningene om hvor mange sertifikater EASA har utstedt til norske aktører. Luftfartstilsynet foreslår videre at det tas inn enkelte presiseringer når det gjelder forventet ikrafttredelse av det kommende gjennomføringsregelverket til forordning (EF) nr. 216/2008.

Luftfartstilsynets forslag til ny tekst fremgår med rød skrift nedenfor. Opprinnelig tekst som foreslås erstattet fremgår med dobbel gjennomstrekning.

### Pkt. 2, åttende avsnitt:

Dette omfatter for det første myndighet til å treffe vedtak om typesertifiseringer og luftdyktighetspåbud. En typesertifisering innebærer en vurdering av om et nytt luftfartøy og motorer og propeller til luftfartøy tilfredsstillende de tekniske kravene regelverket setter for bruk. Regelverket er av svært teknisk karakter og gir lite rom for skjønn. Den praktiske betydningen for Norge av denne myndighetsoverføringen ble vurdert å være svært begrenset siden Norge ikke hadde, og fortsatt ikke har, bedrifter som produserer luftfartøy eller motorer eller propeller til luftfartøy. Luftdyktighetspåbud ~~er hastededtak som treffes uten høring på grunn av sakens karakter. De~~ benyttes for å gi pålegg til brukere av luftfartøy av en bestemt type eller med nærmere angitte komponenter. Dette kan for eksempel være aktuelt i forbindelse med en ulykke der det er konstatert feil ved en flydel. Et påbud kan da gå ut på at flyet/komponenten skal fremstilles for kontroll, reparasjon eller utskifting før ytterligere bruk finner sted. **Det finnes to typer luftdyktighetspåbud: haste-luftdyktighetspåbud og vanlige luftdyktighetspåbud. Vanlige**

luftdyktighetspåbud vedtas etter en forutgående høring i form av utsending av preliminaire luftdyktighetspåbud. De førstnevnte luftdyktighetspåbud er hastevedtak som treffes uten høring på grunn av sakens karakter.

Pkt. 2, niende avsnitt

For det andre fikk EASA og EF-domstolen myndighet til å fatte vedtak om design-~~og produksjons~~sertifikater til bedrifter som konstruerer ~~eller produserer~~ nytt flymateriell samt utfører konstruksjon av modifikasjoner og reparasjoner av eksisterende flymateriell. Designsertifikatet kan også omfatte retten til å konstruere nytt flymateriell selv om bedriften ikke har typesertifikat for angjeldende materiell. Inntil EASA får bygget opp tilstrekkelig kompetanse er imidlertid ~~denne myndigheten etter avtale~~ hele eller deler av den tekniske granskningen etter avtale delegert til nasjonale luftfartsmyndigheter. Slik avtale ble også inngått med norske myndigheter, men avtalen ble sagt opp av norske myndigheter med virkning fra januar 2011.

Pkt. 3.1, sjette avsnitt

Mer detaljerte tekniske regler på de nye områdene som omfattes av forordning (EF) 216/2008 skal fastsettes i gjennomføringsregelverk som skal tre i kraft senest 8. april 2012. Dette arbeidet har imidlertid vist seg å bli noe forsinket. EU har kommet lengst i utarbeidelsen av dette regelverket når det gjelder sertifikater til personell og organisasjoner involvert i luftfartsoperasjoner. (...)

Pkt. 3.3, andre avsnitt (siste setning)

Nærmere regler om dette skal fastsettes i gjennomføringsregelverk som skal tre i kraft i løpet av 2012.

Pkt. 6.1, fjerde avsnitt (tredje setning)

I praksis har EASA pr. i dag kun utstedt ~~fire~~ fem sertifikater til norske aktører.

Pkt. 6.2, første avsnitt (f.o.m. tredje setning)

EASA og EF-domstolen fikk som allerede nevnt myndighet til å fatte vedtak om typesertifiseringer og luftdyktighetspåbud som ville få direkte virkning for private rettssubjekter. Det samme gjaldt myndighet til å treffe vedtak om design-~~og produksjons~~sertifikater til bedrifter som konstruerer nytt flymateriell samt utfører konstruksjon av modifikasjoner og reparasjoner av eksisterende flymateriell, ~~godkjenning til modifiseringer og reparasjoner og godkjenning av at en annen enn den opprinnelige produsenten monterer en ny komponent (for eksempel en ny motor i et luftfartøy).~~ Regjeringen la imidlertid til grunn at myndighetsoverføringen totalt sett var så lite inngripende ut fra sakens omfang og art at man ikke kommer over den grensen for myndighetsoverføring som ligger i Grunnloven § 93.

Pkt. 6.2, tredje avsnitt (andre setning)

De ~~fire~~ fem sertifikatene som EASA har utstedt til norske aktører er sertifikater som allerede var omfattet av forordning (EF) nr. 1592/2002, og det er forventet at dette antallet sertifikater vil være relativt konstant.

Når det gjelder kapittel 4 har Luftfartstilsynet noen merknader. Det foreslås imidlertid ikke konkrete tekstinnsspill her all den tid Samferdselsdepartementet kan ha ulik oppfatning omkring de forhold vi tar opp.

Pkt. 4.1 – Landingsplasser

Det kan stilles spørsmål ved om det er riktig å si at arbeidet med gjennomføringsregelverket “så vidt har begynt”. Det foreligger NPA for alle tre områdene og høringsfristen utløper ved utgangen av april 2012. Vi har for øvrig ingen kommentarer til dette punktet.

Pkt. 4.1 – ATM og ANS

Det poengteres at innholdet i de nye reglene ikke er vesentlig forskjellig fra de som gjaldt tidligere. Dette forklares med at reglene på området i stor grad er omfattet av eksisterende EU-regler gjennom SES-regelverket. Det er vår oppfatning at det er bruken av “fast track”-prosedyrer som gjør at reglene er så lite endret, og at det i neste runde kan forventes større materielle endringer også på disse områdene. Slike endringer kan imidlertid ikke komme før man har gjennomført en tilfredsstillende regelverksprosess, og ligger følgelig noe lengere fram i tid.

Pkt. 4.2 – EASA’s utvidede myndighet til å utstede sertifikater

Begrepet “pan-europeisk” burde muligens vært noe nærmere forklart. Jfr. forordningens artikkel 22a(c). I forordning 1035/2011 art 2(14) er følgende definisjon tatt inn: *“pan-European air navigation service’ means an air navigation service which is designed and established for users within most or all Member States and which may also extend beyond the airspace of the territory to which the Treaty applies”*. Slik Luftfartstilsynet tolker definisjonen i 1035/2011 vil det ikke være EASA som skal sertifisere tjenesteytere som tilbyr tjenester innenfor en luftromsblokk. Forordning 1035/2011 er gitt med hjemmel i forordning 216/2008.

Ut fra denne forståelsen kan det synes som om det som er beskrevet i pkt .6.1, femte avsnitt, ikke er tilstrekkelig klargjørende. Pkt. 8.3 er tilsvarende noe upresist etter vår mening.

Skulle det være spørsmål knyttet til våre innspill ber vi om å bli kontaktet.

Med vennlig hilsen

Ole Martin Erikstad  
avdelingsdirektør  
Juridisk avdeling

Nina B. Vindvik  
juridisk seniorrådgiver

Intern kopi: TL, DO-S, F