



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Ot.prp. nr. 22

(2000-2001)

Om lov om endring i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (EØS-tilpasning)

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 24. november
2000, godkjent i statsråd samme dag.*

1 Proposisjonens hovedinnhold

I proposisjonen fremmes rettslig grunnlag for å implementere Rådsforordning (EF) 925/1999 av 29. april 1999 om registrering og bruk i Fellesskapet av visse typer sivile subsoniske jetfly som er blitt ombygd og omsertifisert for å oppfylle standardene i del II, kapittel 3 i bind 1 av vedlegg 16 til konvensjonen om internasjonal sivil luftfart, 3. utgave (juli 1993).

Rådsforordningen medfører et forbud mot registrering og bruk av fartøy som faller inn under forordningens virkeområde fra og med den dato da forordningen trer i kraft. For å implementere forordningen i norsk rett foreslår departementet en ny § 3-1a i luftfartsloven av 11. juni 1993 nr. 101. Samferdselsdepartementet forslår i tillegg endringer i lovens kapittel III, A. Registrering av luftfartøyer, for å sikre det nødvendige rettslige grunnlaget for å nekte registrering av fartøy som omhandles av forordningen.

For nærmere redegjørelse for innholdet i forordningen, se kap. 5.2 nedenfor.

2 Bakgrunn for lovforslaget

Rådsforordning 925/1999 følger opp rådsdirektiv 92/14/EØF av 2. mars 1992, som er en del av EØS-avtalen, jf. særskilt vedlegg nr. 2 til St.prp. nr. 40 (1993-94), bind 12A, side 315. Rådsdirektiv 92/14/EØF legger opp til en gradvis utfasing av operasjoner av alle sivile subsoniske jetfly omfattet av del II kapittel 2 bind 1 av vedlegg 16 til konvensjonen om internasjonal sivil luftfart, 2. utgave (1988). Rådsdirektiv 92/14/EØF er implementert i norsk rett ved forskrift av 19. juli 1993 nr. 4047 om begrensning av støy og utslipp fra sivile luftfartøyer. Rådsdirektivet suppleres av kommisjonsdirektiv nr. 99/28/EC av 21. april 1999 som er en endring av vedlegget til rådsdirektiv 92/14/EØF. Det arbeides for tiden med å endre forskrift av 19. juli 1993 i samsvar med dette, og ny forskrift ventes å bli fastsatt høsten 2000.

Støy fra sivil luftfart og flyplassvirksomhet er et stadig økende problem, særlig i sentrale deler av Europa. På denne bakgrunn vedtok EUs råd 29. april 1999 Rådsforordning 925/1999 om begrenset adgang til registrering og bruk av visse typer resertifiserte fly (se art. 2 nr. 1 i forordningen).

I Chicagokonvensjonen Annex 16, Volum I, er det fastsatt kriterier for støysertifisering av luftfartøyer, og for subsoniske jetfly finnes de relevante maksimumsgrensene for støyutslipp i kapitlene 2 og 3. Reglene danner grunnlag for utstedelse av miljødyktighetsbevis. Kapittel 2 er imidlertid foreldet, og støysertifisering av nye fly skjer nå bare under det strengere kapittel 3. Det er i denne sammenheng en målsetting at hele flåten med eldre fly som er sertifisert i henhold til kapittel 2 skal settes ut av drift innen april 2002. For å unngå utfasing må kapittel 2-flyene eventuelt bygges om og resertifiseres under kapittel 3 som såkalte «hushkits».

Fastsettelsen av Rådsforordning 925/1999 er i samsvar med ovennevnte prinsipper.

Også innenfor ECAC-systemet (European Civil Aviation Conference) har det vært arbeidet for å begrense bruken av støysertifiserte fly.

Gjennom EØS-komiteens beslutning nr. 150/1999 av 5. november 1999 ble forordningen vedtatt inntatt i EØS-avtalen, vedlegg XIII, nr. 66f, og skal ifølge avtalens artikkel 7a) inntas i norsk rett som sådan. Det vises for øvrig til St.prp. nr. 57 (1999-2000) Om samtykke til godkjenning av EØS-komiteavgjørd nr. 150/1999 av 5. november 1999 om endring av vedlegg XIII (transport) til EØS-avtalen.

Gjeldende luftfartslov inneholder ikke den nødvendige hjemmel for å sikre Norges luftfartøyregister tilstrekkelig dokumentasjon for å kunne ta stilling til om man står overfor et luftfartøy som omfattes av forordningen. I tillegg til å sikre hjemmel for å innta Rådsforordning 925/1999 i norsk rett anser departementet det som nødvendig å endre loven for å innføre en bestemmelse som fastsetter krav om at et luftfartøy ikke kan registreres i Norges luftfartøyregister med mindre det er utstyrt med gyldig luft- og miljødyktighetsbevis. Dette vil i sin tur danne grunnlag for nektelse av registrering av slike fartøy iht. Rådsforordning 925/1999.

Rådsforordningen medfører et forbud mot registrering og bruk av disse innenfor fellesskapets område fra og med den dato da forordningen trer i

kraft. For nærmere redegjørelse, se kap. 5.2 nedenfor. Begrensningen i adgangen til registrering og bruk omfatter etter nærmere fastsatte regler også fartøy fra tredjeland som kommer inn under forordningen.

Departementets forslag til lovendringer er i samsvar med ovennevnte.

3 Gjeldende rett

Rådsdirektiv 92/14/EØF av 2. mars 1992 er implementert i norsk rett ved forskrift av 19. juli 1993 om begrensning av støy og utslipp fra sivile luftfartøyer fastsatt med hjemmel i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart, § 4-1 tredje ledd og § 4-3, jf. § 15-4, jf. kgl. res. av 11. mars 1994.

Luftfartslovens kapittel III inneholder bl.a. vilkår for registrering av luftfartøy i Norges luftfartøyregister. Registeret føres av Luftfartstilsynet, jf. luftfartslovens § 3-1 første ledd, jf. forskrift om registrering av luftfartøy m.m. fastsatt av Samferdselsdepartementet 29. januar 1999 med hjemmel i luftfartslovens § 3-41 (jf. forskrift 10. desember 1999 nr. 1273 om delegering til Luftfartstilsynet samt forskrift av samme dato nr. 1242 om hvem som er luftfartsmyndighet etter luftfartsloven). Formålet med registrering av luftfartøy i Norges luftfartøyregister er å gi luftfartøy norsk nasjonalitet, registrere de juridiske eiere og å registrere heftelser på fartøyene. Luftfartsloven oppstiller ikke krav om at luftfartøyet skal utstyres med miljø- eller luftdyktighetsbevis for å kunne registreres.

Gjeldende registreringsordning innebærer en endring i forhold til situasjonen under luftfartsloven av 1960, som i tillegg til kravene om eierskap og nasjonalitet fastsatte at fartøyet måtte ha luftdyktighetsbevis for å kunne innføres i registeret. I forbindelse med revisjon av luftfartsloven av 1960, jf. Ot.prp. nr. 84 (1992-93) opphevet man krav til luftdyktighetsbevis som vilkår for registrering. Bakgrunnen for dette var å oppheve kravet om luftdyktighetsbevis som grunnlag for registrering, og bare knytte dette til bruken. Det ble antatt å være behov for å kunne få registrert et luftfartøy selv om det ikke er luftdyktig og miljødyktig og således ikke kan brukes til flyvning.

Det er således i gjeldende lov § 4-1 fastsatt at alle fartøyer som skal *brukes* til luftfart i henhold til loven skal være luft- og miljødyktig. Denne vurdering finner sted helt uavhengig av registreringsforretningen.

Som følge av nevnte endring av registreringsordningen som ble innført ved ikrafttreddelsen av dagens luftfartslov, antas det at loven ikke gir hjemmel for å kreve luft- og miljødyktighetsbevis som grunnlag for registrering.

4 Om høringen

Samferdselsdepartementets forslag til gjennomføring av forordningen i norsk rett ble sendt på høring 14. juli 2000. Høringsbrevet ble sendt til følgende instanser:

- Statsministerens kontor
- Justisdepartementet
- Finansdepartementet
- Miljøverndepartementet
- Nærings- og handelsdepartementet
- Utenriksdepartementet
- Forsvarsdepartementet
- Kommunal- og regionaldepartementet
- Luftfartsverket, Hovedadministrasjonen
- Luftfartstilsynet
- Flyselskapenes Landsforening
- Transportbrukernes Fellesorganisasjon
- Norsk Flygerforbund
- Landsorganisasjonen
- YS
- Handels- og servicenæringens hovedorganisasjon
- SAS - Norge ASA
- Braathens ASA
- Widerøes Flyveselskap A/S
- Board of Airline Representative in Norway (Barin)
- Sivilombudsmannen (til orientering)

Høringsfristen ble satt til 25. august 2000.

Følgende instanser hadde ingen merknader til Samferdselsdepartementets forslag:

- Miljøverndepartementet
- Finansdepartementet
- Kommunal- og regionaldepartementet
- Nærings- og handelsdepartementet
- Forsvarsdepartementet

Ingen av høringsinstansene har hatt vesentlige innvendinger mot at forordningen innlemmes i EØS-avtalen.

Luftfartstilsynet understreker i sin høringsuttalelse at krav om miljø- og luftdyktighetsbevis må gjelde generelt for alle luftfartøy som skal innføres på norsk register. Dette er etter deres syn nødvendig for at Norges luftfartøyregister skal kunne føre effektiv kontroll med at fartøy som kommer inn under forordningens virkeområde ikke blir registrert. I denne sammenheng ønsker Luftfartstilsynet en overgangsregel som gir alle fartøy som står på norsk register på tidspunktet for lovendringens ikrafttredelse en 3-årsfrist til å skaffe miljø- eller luftdyktighetsbevis.

Luftfartstilsynet går i tillegg inn for at det av loven bør fremgå at det gjelder en 3-årsfrist for sletting av fartøy som står på registeret, men hvor luft- og miljødyktighetsbevis av en eller annen grunn faller bort.

Departementet har vurdert muligheten for en snevrere modell hvor krav om miljø- og luftdyktighetsbevis kun gjelder luftfartøy omfattet av forordningen, slik at man unngår at kravene til miljø- og luftdyktighetsbevis gjelder for alle. Med bakgrunn i Luftfartstilsynets høringsuttalelse finner departementet det nødvendig å opprettholde forslaget om et generelt krav om miljø- og luftdyktighetsbevis.

På bakgrunn av reglenes generelle karakter slutter departementet seg til Luftfartstilsynets vurdering om at den generelle frist for sletting av fartøy fra Norges luftfartøyregister når vilkårene for miljø- og luftdyktighet ikke lenger er oppfylt bør fremgå av loven og ikke kun i forskrifts form.

I departementets høringsnotat var det lagt opp til at det i loven ble gitt fullmakt til departementet til å fastsette frister i forbindelse med luft- og miljødyktighetsbevis i forskrift om Norges luftfartøyregister. De ovennevnte 3-årsfristene har således ikke vært gjenstand for høring.

Departementet har i denne forbindelse vurdert å gjennomføre en mini-høringsprosess eller høringsmøte, men har funnet at en slik prosess vil ha begrenset verdi da man vanskelig kan tenke seg at noen vil ha innsigelser til 3-årsfrist (både ifm. overgangsordning samt generelt ved sletting) som må ansees for å være lempelig. I tillegg vil dette kunne avhjelpest ytterligere ved at eiere av fartøy som i dag står på norsk register (og som vil komme inn under en overgangsordning på 3 år) blir tilskrevet med orientering om lovendringen. Dette vil til en viss grad reparere at selve fristen ikke har vært gjenstand for høring. I tillegg kommer det forhold at det for majoriteten av fartøyene vil være en formalitet å skaffe slikt bevis, da de allerede er operative.

Både overgangsbestemmelsen som gjelder fartøy som står på norsk register når lovendringen trer i kraft samt den generelle fristbestemmelse for sletting fra registeret ved bortfall av miljø- og luftdyktighetsbevis foreslås satt til tre år.

Den generelle 3-årsfrist for sletting ved bortfall av miljø- og luftdyktighetsbevis er en videreføring av den frist som gjaldt under luftfartsloven av 1960 hvor det var krav om miljø- og luftdyktighetsbevis i forbindelse med registrering.

Luftfartsverket anfører i sin høringsuttalelse at regelverket utløser en viss usikkerhet mht. håndheving av unntakene angitt i forordningens artikkel 4 og ber om at dette forhold avklares før regelverket trer i kraft.

Departementet legger opp til at myndigheten til å gjøre unntak iht. artikkel 4 både mht. registrering og bruk vil bli foreslått delegert til Luftfartstilsynet. Det antas imidlertid at omfanget av denne typen beslutninger vil bli meget begrenset.

Justisdepartementet og *Sysselmannen på Svalbard* ber departementet vurdere hvorvidt lovendringen skal få anvendelse på Svalbard. (Iht. kgl. res. av 15. mars 1996 gjelder luftfartsloven på Svalbard og Jan Mayen fom. 1. april 1996). Innenfor gjeldende tidsrammer har det etter departementets syn ikke vært mulig å foreta en forsvarlig vurdering av dette, og departementet legger følgelig opp til at lovendringen ikke får anvendelse på Svalbard. Departementet vil imidlertid følge dette opp og i etterkant foreta en slik vurdering. I forbindelse med sanksjon og iverksettelse av denne lov vil departementet vurdere å fore-

slå at Kongen gis myndighet til å fastsette om /når loven skal gjelde for Svalbard.

Justisdepartementet forutsetter at forordningen blir EØS-tilpasset. Departementet vil foreta en slik tilpasning så snart som mulig etter at loven har trådt i kraft.

SAS mener at det er betenkelig i forhold til rammebetingelsene for internasjonal luftfart at EU/EØS-området land ensidig innfører særkrav som strider mot ICAOs retningslinjer. I denne sammenheng anføres videre at dette også er med på å svekke ICAOs internasjonale posisjon som regulerende organ. Departementet er enig i at det ideelle ville være at det var ensartede internasjonale regler på området. Det har imidlertid vist seg å være vanskelig å få til dette innenfor rammen av ICAO. EU har ønsket å gjøre noe for å forhindre bruken av de aktuelle luftfartøy og har på denne bakgrunn valgt å regulere dette innenfor fellesskapet, dog med virkning for tredjeland, jf. kap. 5.2.

5 Departementets alminnelige merknader

5.1 Generelt

For så vidt gjelder implementeringen av Rådsforordning (EF) nr. 925/1999 har departementet valgt å gjøre dette ved en egen paragraf innledningsvis i lovens kapittel III. Dette er for å tydeliggjøre at rådsforordningen gjelder som norsk lov i forbindelse med registrering av fartøyer i Norges luftfartøyregister.

Departementet har vært i tvil mht. metode for implementering av rådsforordningen i norsk rett. I gjeldende luftfartslov er EØS-regler som hovedregel implementert som forskrifter i norsk rett med hjemmel i § 16-1. Dette er en teknikk som er benyttet også for forordninger som må sies å representere store avvik fra luftfartslovens hovedregler og systematikk. Bakgrunnen for at denne metode er valgt er i hovedsak ut fra tidshensyn og i tillegg at enkelte av forordningene ut fra sitt materielle innhold og omfang (mange vedlegg) ikke egner seg for å inntas i luftfartsloven. Ved implementeringen av Rådsforordning (EF) nr. 2027/97 om luftfartsselskapers erstatningsansvar ved ulykker, ble denne gjort til norsk lov, jf. Ot.prp. nr. 70 Om lov om endringer i lov 11 juni 1993 nr 101 om luftfart (EØS-tilpasning), jf. bl.a. § 10-17a EØS-regler. Begrunnelsen for dette var i hovedsak at forordningen innførte viktige prinsipper for passasjerene som ikke tidligere var regulert i norsk rett.

Foreliggende rådsforordning vil medføre endringer i forbindelse med registrering av luftfartøy innenfor EØS-området og det antas følgelig at majoriteten av registreringsforretningene vil omfattes av forordningen. På denne bakgrunn finner departementet det lite ønskelig å benytte § 16-1 og implementere denne som forskrift. En har derfor valgt å foreslå å synliggjøre forordningen med en direkte henvisning i luftfartsloven.

Forslaget innebærer generelt at alle vilkår knyttet til utstedelsen av luft- og miljødyktighetsbevis er bestemmende for om registrering kan skje. Den faglige vurderingen av luft- og miljødyktighet må foretas i forkant og uavhengig av den administrative behandlingen knyttet til selve registreringsforretningen.

Når det gjelder myndighetens adgang til å fravike reglene om luft- og miljødyktighet, fremgår vilkårene for dette av artikkel 4 i forordningen. Med bakgrunn i at forordningen må inntas etter sin ordlyd og følgelig ikke kan deles opp, har departementet valgt en metodikk som går ut på at man i lovens § 3-2a, annet ledd angir at unntak kan fattes i samsvar med artikkel 4 i forordningen.

Det anses videre behov for å endre § 3-4 om registreringssøknad. Bestemmelsens første ledd gir generelt anvisning på at «Søknaden skal inneholde alle opplysninger som trengs for registreringen, og være ledsaget av bevis for at søkeren er eier av fartøyet og at vilkårene etter §§ 3-2 og 3-3 er oppfylt». Her foreslås det gitt en henvisning til den nye § 3-2a.

Luftfartslovens § 3-6 om melding om endringer anses dekkende med dagens ordlyd, som i tillegg til de forhold som nevnes uttrykkelig, viser til enhver «endring i andre registrerte forhold».

5.2 Nærmere om Rådsforordning 925/1999

Eldre flytyper som er ombygd for å oppnå et bedre nivå mht. støysertifisering, har et vesentlig høyere støynivå enn moderne flytyper med samme masse som opprinnelig er sertifiserte for å oppfylle standardene i del II kapittel 3 bind 1 av vedlegg 16 til konvensjonene om internasjonal sivil luftfart, 3. utgave (juli 1993).

Rådsforordningen innebærer et forbud mot å innføre omsertifiserte subsoniske jetfly i medlemsstatenes registre fra den dato forordningen trer i kraft. Dette gjelder også fartøy fra tredjeland.

Artikkel 1 angir formålet med forordningen, nemlig å unngå en forverring av samlet støynivå mht. sivil luftfart.

Artikkel 2 inneholder definisjoner.

Artikkel 3 gir anvisning på at omsertifiserte subsoniske fly ikke skal kunne registreres i medlemsstatene fom. tidspunktet for ikrafttredelse av forordningen.

Iht. nr. 2 gjelder dette imidlertid ikke for sivile subsoniske fly som allerede var registrert i en medlemsstat før 1. april 1999 og som siden har vært registrert i Fellesskapet.

I nr. 3 omhandles forholdet til sivile subsoniske fly som er registrert i tredjelands register. Disse skal nektes adgang til Fellesskapets lufthavner og territorium fra tidspunktet for forordningens ikrafttredelse, med mindre det kan bevises at flyet var oppført i den berørte tredjestats register før 1. april 1999 og i tillegg før denne dato ble brukt på Fellesskapets territorium mellom 1. april 1995 og 1. april 1999.

Nr. 4 angir at uansett kan ikke omsertifiserte subsoniske fly som er registrert i en medlemsstat brukes på lufthavner innenfor Fellesskapets territorium med mindre de har vært brukt på territoriet før iverksettelsesdatoen for denne forordning.

Artikkel 4 gir anvisning på unntakene.

Iht. nr. 1 kan medlemsstatene innrømme midlertidig unntak fra art. 3 for fly med en så usedvanlig bruk at det ville være urimelig å nekte et unntak, for eksempel i en nødsituasjon. Man kan på en oversiktlig måte begrense slike unntak til visse lufthavner og eller visse tider på dagen.

Nr. 2 gir anvisning på at unntak kan gjøres for fartøy som utelukkende brukes utenfor Fellesskapets territorium.

I nr. 3 åpnes opp for at unntak kan innrømmes for fartøy som leases til en operatør og som av den grunn er midlertidig slettet i registeret til medlemsstaten der de var registrert før 1. april 1999. Det forutsettes imidlertid at den juridiske og økonomiske eiendomsretten til flyet forblir i medlemsstaten.

Medlemsstatene skal iht. nr. 4 underrette Kommisjonen en gang i året om unntak som gis.

Artikkel 7 omhandler ikrafttredelse. Forordningen trer i kraft den dag den kunngjøres i De Europeiske Fellesskaps Tidende, dvs. 5. april 1999. Forordningen får anvendelse 12 måneder etter, dvs. 5. april 2000.

Norge har ingen overgangsordning og Rådsforordning 925/1999 vil bli gjeldende rett så snart lovendringen trer i kraft.

Rådsforordningen følger som vedlegg til denne proposisjonen.

6 Administrative og økonomiske konsekvenser

Som nevnt ble registreringsordningen i luftfartsloven av 1960 endret fordi det ble ansett som ønskelig å kunne innføre i Norges luftfartøyregister også fartøyer som ikke var miljø- og luftdyktige.

Å gjeninnføre en regel som krever at et fartøy må være luft- og miljødyktig for å kunne bli registrert vil kunne medføre at finansiering av et fartøy som ikke er luft- og miljødyktig kan bli vanskeligere. På den annen side er det grunn til å anta at de færreste panthavere vil gi kreditt mot et fartøy uten potensiale for den inntjening som ligger i driften av det. Dersom forretning drives basert på vrak og deler, vil fartøyet trolig uansett kunne pantsettes som varelager. For en eier av et luftfartøy anses derfor ikke de økonomiske tapene å ha vesentlig betydning. Det kan heller ikke anses som noen vesentlig merbelastning for vedkommende å legge ved luft- og miljødyktighetsbevisene i søknaden om registrering.

Luftfartstilsynet forutsettes å vurdere om den enhet i Luftfartstilsynet som utsteder luft- og miljødyktighetsbevis i henhold til § 4-3, umiddelbart etter utstedelsen skal sende en kopi til den enheten som fører registeret. Dette vil være av særlig betydning dersom det er foretatt en foreløpig registrering i henhold til det som er sagt ovenfor, men vil generelt være nyttig med tanke på kontroll og ettersyn av at alle opplysninger er korrekte, samt at alle vilkår for registreringen er oppfylt. Dette vil også gjelde i tilfeller hvor luft- og miljødyktighetsbevis blir gjort ugyldig som følge av at fartøyet ikke lenger oppfyller de nødvendige kriterier.

Det antas at få eller ingen av norske flyselskaper besitter den typen fly som omhandles i forordningen og det er således heller ikke pr. i dag innført den typen fly i Norges Luftfartøyregister.

7 Merknader til de enkelte bestemmelser

Til § 3-1a

Bestemmelsen er ny og implementerer Rådsforordning (EF) nr. 925/1999 av 29. april 1999 om registrering og bruk i Fellesskapet av visse typer sivile subsoniske jettfly som er blitt ombygd og omsertifisert for å oppfylle standardene i del II, kapittel 3 i bind 1 av vedlegg 16 til konvensjonen om internasjonal sivil luftfart, 3. utgave (juli 1993) som norsk lov.

For nærmere omtale av forordningen henvises til kap. 5.2 ovenfor.

Til § 3-2a

Bestemmelsen er ny og i bestemmelsens *første ledd* angis at et luftfartøy ikke kan innføres i registeret med mindre det er utstyrt med luft- og miljødyktighetsbevis. Dette kravet gjelder generelt ved alle registreringer i Norges luftfartøyregister. Lovendringen er nødvendig for å følge opp implementeringen av Rådsforordning (EF) nr. 925/1999 i norsk rett. Det gis i forordningen anvisning på at visse typer sivile subsoniske jettfly ikke skal kunne innføres i nasjonale myndigheters register. For å forhindre feilregistreringer er det nødvendig å oppstille et generelt krav om miljø- og luftdyktighetsbevis. Se ellers omtale av Rådsforordning nr. 925/1999 under kap. 5.2.

Likestilt med ordinære luft- og miljødyktighetsbevis vil for øvrig være andre dokumenter om luftdyktighet som Luftfartstilsynet har utstedt. Dette kan være et validert utenlandsk bevis, eller et såkalt «permit to fly», som anvendes ved hjemflyging fra utlandet, og dermed før ordinære bevis kan utstedes. I tillegg vil prøveflygingstillatelser for selvbygde fly kunne danne grunnlag for registrering.

Annet ledd nytt og henviser til at departementet kan gjøre unntak fra hovedregelen i første ledd iht. bestemmelser nedfelt i artikkel 4 i Rådsforordning nr. 925/1999 av 29. april 1999. Bestemmelsene i artikkel 4 vil være uttømmende. Departementet tar sikte på å delegere denne myndighet til Luftfartstilsynet. For nærmere beskrivelse av disse bestemmelser henvises til kap. 5.2 ovenfor.

Til § 3-7

§ 3-7, første ledd nr. 2 er nytt og gir hjemmel for å slette fartøy fra registeret dersom fartøyet ikke lenger har miljø- og luftdyktighetsbevis iht. § 3-2a. Bakgrunnen for at man har valgt en alternativ formulering er for å tydeliggjøre at det er tilstrekkelig for slettelse at kun luftdyktighetsbeviset er bortfalt. Miljøbeviset er ikke tidsbegrenset og trenger således ikke å fornyes og vil følgelig ikke utløpe.

Med bakgrunn i at luft- og miljødyktighet innføres som krav for at registrering kan skje, kan man reise spørsmålet om hvorvidt det bør gjelde en frist for hvor lenge et allerede registrert fartøy som ikke lenger har gyldig luft- og miljødyktighetsbevis kan være oppført i Norges luftfartøyregister. Forordnin-

gen gir ikke anvisning på noen overgangsordning i det tilfelle at et registrert fartøy ikke lenger oppfyller vilkårene for å være registrert.

Av hensyn til et eventuelt behov for at et fartøy ikke slettes, for eksempel at et luftdyktighets-påbud ikke er fulgt opp, behov for varsling før et fartøy slettes med mer, foreslår departementet at et fartøy skal slettes fra registeret dersom dette har vært uten miljø- og luftdyktighetsbevis i 3 år. Dette er tilsvarende frist som under luftfartsloven av 1960. Fristen vil i praksis begynne å løpe dagen etter at luft- og/eller miljødyktighetsbeviset av en eller annen årsak ikke lenger er gyldig.

Til overgangsbestemmelsen

Av hensyn til fartøy som ved ikrafttredelse av lovendringen allerede er oppført på norsk register, legger departementet opp til en 3-års overgangsordning fra lovendringens ikrafttredelse. Departementet anser dette for å være en rimelig frist. Departementet legger videre til grunn at Norges luftfartøyregister vil sende skriftlig varsel til samtlige som står på norsk register hvor det informeres om lovendringen samt fristen for å bringe dette i orden.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om lov om endring i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (EØS-tilpasning).

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endring i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (EØS-tilpasning) i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag til lov om endringer i lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (EØS- tilpasning)

I

I lov 11. juni 1993 nr. 101 om luftfart (luftfartsloven) gjøres følgende endringer:

Ny § 3-1a skal lyde:

§ 3-1a EØS-regler

EØS-avtalens vedlegg XIII, nr. 66 f, (Rådsforordning (EF) nr. 925/1999 av 29. april 1999 om registrering og bruk i Fellesskapet av visse typer sivile subsoniske jetfly som er blitt ombygd og omsertifisert for å oppfylle standardene i del II kapittel 3 i bind 1 av vedlegg 16 til konvensjonen om internasjonal sivil luftfart, 3. utgave (juli 1993)) gjelder som lov, med de tilpasninger som følger av vedlegg XIII, protokoll 1 til avtalen og avtalen for øvrig.

Ny § 3-2a skal lyde:

§ 3-2a Krav om luft- og miljødyktighetsbevis ved registrering

Et luftfartøy kan ikke innføres i registeret med mindre det er utstyrt med gyldig luft- og miljødyktighetsbevis utstedt eller godkjent av luftfartsmyndigheten.

Departementet kan fravike kravene i første ledd i henhold til artikkel 4 i Rådsforordning (EF) nr. 925/1999 av 29. april 1999 om registrering og bruk i Fellesskapet av visse typer sivile subsoniske jetfly som er blitt ombygd og omsertifisert for å oppfylle standardene i del II kapittel 3 i bind 1 av vedlegg 16 til konvensjonen om internasjonal sivil luftfart, 3. utgave (juli 1993).

§ 3-4 første ledd annet punktum skal lyde:

§ 3-4 Registreringssøknad mv.

Søknaden skal inneholde alle opplysninger som trengs for registreringen, og være ledsaget av bevis for at søkeren er eier av fartøyet og for at vilkårene etter §§ 3-2, 3-2a og 3-3 er oppfylt.

§ 3-7 første ledd nytt nr. 2 skal lyde:

§ 3-7 Slettelse av luftfartøy

2. når fartøyet i 3 år ikke har hatt gyldig luft- og/eller miljødyktighetsbevis,

§ 3-7, første ledd nr. 2 blir nytt nr. 3.

§ 3-7, første ledd nr. 3 blir nytt nr. 4.

§ 3-7, første ledd nr. 4 blir nytt nr. 5.

II

Loven her trer i kraft fra den tid Kongen bestemmer.

Fartøy som ved lovens ikrafttredelse er registrert i Norges luftfartøyregister må innen 3 år fra ikrafttredelse av denne lov være utstyrt med luft- og miljødyktighetsbevis. Dersom et fartøy innen 3 år ikke er utstyrt med luft- og miljødyktighetsbevis, skal fartøyet slettes fra registeret.

Vedlegg 1

**RÅDSFORORDNING (EF) nr. 925/1999 av 29. april
1999 om registrering og bruk i Fellesskapet av visse
typer sivile subsoniske jetfly som er blitt ombygd og
omsertifisert for å oppfylle standardene i del II
kapittel 3 i bind 1 av vedlegg 16 til konvensjonen om
internasjonal sivil luftfart, 3. utgave (juli 1993)**

RÅDET FOR DEN EUROPEISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, særlig artikkel 84 nr.2,

under henvisning til forslag fra Kommisjonen ¹⁾,

under henvisning til uttalelse fra Den økonomiske og sosiale komité ²⁾,
etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 189 C ³⁾ og

ut fra følgende betraktninger:

1) Et av hovedmålene for den felles transportpolitikken er bærekraftig mobilitet. En slik politikk kan fastlegges som en generell framgangsmåte for å sikre både et effektivt transportsystem i Fellesskapet og vern av miljøet. Det bør treffes tekniske tiltak som bidrar til en bærekraftig mobilitet.

2) I kommisjonsmeldingen om framtidig utvikling av den felles transportpolitikken: utarbeiding av en fellesskapsramme for bærekraftig mobilitet, henvises det uttrykkelig til innføring av et forbud mot nyregistrering av de mest støyende flyene.

3) I det femte handlingsprogram for miljø (1992), som Rådet og representantene for medlemsstatenes regjeringer forsamlet i Rådet i store trekk godkjente i sin resolusjon av 1. februar 1993 ⁴⁾, er det foreslått tilleggstiltak for å redusere støyutslipp fra fly. I programmet er det fastsatt som mål å hindre at noen utsettes for støynivåer som kan gi helseskade eller forringet livskvalitet.

4) Økningen i lufttransportvirksomheten ved Fellesskapets lufthavner er i stadig større grad underlagt miljømessige begrensninger. Bruk av mindre støyende fly ved disse lufthavnene kan bidra til å utnytte lufthavnenes kapasitet bedre.

5) Eldre flytyper som er ombygd for å bedre deres nivå for støysertifisering, har et betydelig høyere støynivå enn moderne flytyper med samme masse som opprinnelig er sertifisert for å oppfylle standardene i del II kapittel 3 i bind 1 av vedlegg 16 til konvensjonen om internasjonal sivil luftfart, 3. utgave (juli 1993). Slike ombygginger forlenger levetiden til fly som vanligvis skulle ha vært trukket tilbake. Slike ombygginger medfører ofte en økning av forurensende utslipp og drivstofforbruk i flymotorer med eldre teknologi. Fly-

¹⁾ EFT C 118 av 17.4.1998, s. 20 og EFT C 329 av 27.10.1998, s. 10.

²⁾ EFT C 284 av 14.9.1998, s. 1.

³⁾ Europaparlamentsuttalelse av 16. september 1998 (EFT C 313 av 12.10.1998, s. 94), Rådets felles holdning av 16. november 1998 (EFT C 404 av 23.12.1998, s. 1) og europaparlamentsvedtak av 10. februar 1999 (ennå ikke offentliggjort i EFT).

⁴⁾ EFT C 138 av 17.5.1993, s. 1.

motorene kan skiftes ut for å oppnå et støynivå som tilsvarer nivået for fly som opprinnelig er sertifisert for å oppfylle standardene i kapittel 3.

6) Et forbud mot å tilføye disse eldre, ombygde flytypene i medlemsstatenes registre fra den dato denne forordning får anvendelse, kan anses som et beskyttelsestiltak for å hindre at det generelle støynivået rundt Fellesskapets lufthavner forverres, og for å redusere drivstofforbruket og forurensende utslipp.

7) I et Fellesskap uten indre grenser bør dette forbudet mot nyregistrering ikke omfatte fly registrert i medlemsstatenes registre før datoen for denne forordnings ikrafttredelse.

8) I lys av Fellesskapets eksisterende regelverk for flystøy, bør dette tiltaket treffes på fellesskapsplan gjennom innføringen av bindende fellesskapsregler.

9) Et forbud mot nyregistrering samt et bruksforbud med en passende overgangsperiode, er både teknisk gjennomførbart og miljøvennlig uten å medføre unødige kostnader.

10) Risikoen for konkurransevridning må reduseres til et minimum ved at det fastsettes tilsvarende kriterier for fly registrert i tredjestater. Fordi Fellesskapet ikke har myndighet over tredjestaters registre, kan dette målet nås bare ved å begrense bruken av fly som ikke oppfyller standardene, og som registreres i tredjestater fra datoen for denne forordnings ikrafttredelse. Datoen for iverksetting av slike begrensninger bør ta hensyn til fristen fastsatt i rådsdirektiv 92/14/EØF av 2. mars 1992 om begrensning i bruk av fly omfattet av del II kapittel 2 i bind 1 av vedlegg 16 til konvensjonen om internasjonal sivil luftfart, 2. utgave (1988)⁵⁾ for bruk av kapittel 2-fly, og til rekkevidden av forbudet mot nyregistrering som gjelder kapittel 2-fly som nevnt i rådsdirektiv 89/629/EØF om begrensning av støyemisjon fra sivile subsoniske jettfly⁶⁾.

11) For å sikre lik behandling av alle fly uansett registreringsstat, bør det også nedlegges forbud mot å bruke fly som ikke oppfyller standardene, og som er registrert i en medlemsstat, i samsvar med vilkårene for fly som ikke oppfyller standardene, og som er registrert i en tredjestat.

12) Fordi hovedmålet med tiltaket er å begrense støyen ved Fellesskapets lufthavner, kan fly som ikke brukes på Fellesskapets territorium unntas fra forbudet mot nyregistrering og bruksforbudet. For at disse reglens gunstige innvirkning på miljøet ikke skal svekkes, kan midlertidige unntak innrømmes bare i visse unntakstilfeller.

13) Bestemmelsene i denne forordning får ikke anvendelse i de oversjøiske departementer nevnt i traktatens artikkel 227 nr. 2, på grunn av deres geografiske beliggenhet.

14) Det må innhentes opplysninger om unntak innrømmet av medlemsstatene.

15) 2. desember 1987 ble det i London i en felles erklæring fra Kongeriket Spanias og Det forente kongerikes utenriksministre oppnådd enighet mellom

⁵⁾ EFT L 76 av 23.3.1992, s. 21. Direktivet endret ved direktiv 98/20/EF (EFT L 107 av 7.4.1998, s. 4).

⁶⁾ EFT L 363 av 13.12.1989, s. 27.

de to stater om en ordning for økt samarbeid om bruken av Gibraltar lufthavn. Denne ordningen er ennå ikke iverksatt -

VEDTATT DENNE FORORDNING

Artikkel 1

Mål

Denne forordning har som mål å fastsette regler for å unngå en forverring av den samlede støyplagen i Fellesskapet forårsaket av omsertifiserte sivile subsoniske fly, samt å begrense andre miljøskader.

Artikkel 2

Definisjoner

I denne forordning menes med:

1. «sivilt subsonisk fly»: et fly som har største tillatte startvekt på 34 000 kg eller mer, eller som for den aktuelle flytype er sertifisert for å være utstyrt med mer enn 19 passasjer seter, ikke medregnet seter som er forbeholdt besetningen, og som er utstyrt med motorer med et omløpsforhold på under tre,
2. «omsertifisert sivil subsonisk fly»: et fly som opprinnelig er sertifisert i henhold til standardene i kapittel 2 eller tilsvarende standarder, eller som opprinnelig ikke var støysertifisert, og som deretter er ombygd for å oppfylle standardene i kapittel 3, enten direkte, ved hjelp av tekniske tiltak, eller indirekte, ved hjelp av bruksbegrensende tiltak. Sivile subsoniske fly som opprinnelig har oppfylt standardene for dobbeltsertifisering i kapittel 3 bare gjennom vektbegrensninger, skal anses som omsertifiserte fly. Sivile subsoniske fly som er ombygd for å oppfylle standardene i kapittel 3, og der motorene er skiftet helt ut med motorer med et omløpsforhold på tre eller mer, skal ikke anses som omsertifiserte fly,
3. «kapittel 2» og «kapittel 3»: støystandardene definert i del II, henholdsvis kapittel 2 og 3, i bind 1 av vedlegg 16 til konvensjonen om internasjonal sivil luftfart, 3. utgave (juli 1993),
4. «bruksbegrensninger»: vektbegrensninger som pålegges flyet og/eller bruksbegrensninger som piloten eller operatøren har kontroll over, som for eksempel redusert manøvrering av klaffer,
5. «registrere et fly»: den formelle handlingen som fastslår et flys nasjonalitet ved at det registreres i en medlemsstats eller en tredjestats nasjonale register,
6. «Fellesskapets territorium», det territorium som er underlagt traktatens bestemmelser.

Artikkel 3

Fly som ikke oppfyller standardene

1. Omsertifiserte sivile subsoniske fly skal ikke registreres i en medlemsstats nasjonale register fra den dato denne forordning får anvendelse.

2. Nr. 1 får ikke anvendelse på sivile subsoniske fly som allerede var registrert i en medlemsstat før 1. april 1999, og som siden da har vært registrert i Fellesskapet.

3. Uten at bestemmelsene i direktiv 92/14/EØF, særlig artikkel 2 nr. 2, berøres, skal bruk av omsertifiserte sivile subsoniske fly som er registrert i en tredjestat, forbys ved lufthavner på Fellesskapets territorium fra den dato denne forordning får anvendelse, med mindre operatøren av slike fly kan bevise at de var oppført i den berørte tredjestats registre 1. april 1999, og før denne dato ble brukt på Fellesskapets territorium mellom 1. april 1995 og 1. april 1999.

4. Omsertifiserte sivile subsoniske fly som er registrert i en medlemsstat, kan ikke brukes ved lufthavner på Fellesskapets territorium fra den dato denne forordning får anvendelse, med mindre de har vært brukt på dette territorium før denne datoen.

Artikkel 4

Unntak

1. Medlemsstatene kan innrømme midlertidige unntak fra artikkel 3 for sivile subsoniske fly med en så usedvanlig bruk at det ville være urimelig å nekte et midlertidig unntak, for eksempel i nødstilfeller. Medlemsstatene kan på en oversiktlig måte som sikrer likebehandling begrense slike unntak til visse lufthavner og/eller visse tider på dagen.

2. Medlemsstatene kan innrømme unntak fra artikkel 3 for sivile subsoniske fly som brukes utelukkende utenfor Fellesskapets territorium.

3. Medlemsstatene kan innrømme unntak fra artikkel 3 for sivile subsoniske fly som leases til en operatør, og som av den grunn er midlertidig slettet i registeret til medlemsstaten der de var registrert de siste seks månedene før 1. april 1999, forutsatt at den juridiske og økonomiske eiendomsretten til flyet forblir i medlemsstaten.

4. Medlemsstatene skal en gang i året underrette Kommisjonen om unntak som innrømmes i henhold til denne artikkel.

Artikkel 5

Oversjøiske departementer

Denne forordning får ikke anvendelse på de oversjøiske departementer nevnt i traktatens artikkel 227 nr. 2, verken med hensyn til bestemmelsene om registrering av omsertifiserte sivile subsoniske fly i medlemsstatenes nasjonale

registre, eller med hensyn til bruk av slike fly ved lufthavner i disse departementene.

Artikkel 6

Gibraltar lufthavn

1. Anvendelsen av denne forordning på Gibraltar lufthavn skal ikke berøre henholdsvis Kongeriket Spanias og Det forente kongerikes rettslige standpunkter i forbindelse med tvisten om suvereniteten over territoriet der lufthavnen ligger.

2. Anvendelsen av bestemmelsene i denne forordning på Gibraltar lufthavn skal utsettes til ordningene fastsatt i den felles erklæringen til utenriksministrene for Kongeriket Spania og Det forente kongeriket av 2. desember 1987 er iverksatt. Når dette skjer, skal de to staters regjeringer underrette Rådet.

Artikkel 7

Ikrafttredelse

Denne forordning trer i kraft den dag den kunngjøres i *De Europeiske Fællesskaps Tidende*.

Den får anvendelse tolv måneder etter at den har trådt i kraft.

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

Utferdiget i Luxembourg, 29. april 1999.

For Rådet

W. MÜLLER

Formann
