



DET KONGELIGE
UTENRIKSDEPARTEMENT

Prop. 27 S

(2012–2013)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 216/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

*Tilråding fra Utenriksdepartementet 16. november 2012,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Stoltenberg II)*

1 Innledning

Ved EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 ble vedlegg XIII (Transport) til EØS-avtalen endret for å innlemme europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet, og om oppheving av rådsdirektiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF.

EØS-komiteens beslutning innebærer bl.a. at Norge forplikter seg til å følge EUs regelverk på flere områder innenfor flysikkerhet enn det som følger av dagens regler, og at myndighetsområdet til det europeiske flysikkerhetsbyrået (EASA) utvides tilsvarende. De nye flysikkerhetsområdene som innlemmes i EØS-avtalen, er sertifisering av personell og organisasjoner involvert i luftfartsoperasjoner, selve luftfartsoperasjonene og tredjelandsoperatører. I tillegg åpnes det for at EFTAs overvåkingsorgan (ESA), etter anmodning

fra EASA, kan illegge overtredelsesgebyr og tvangsmulkt når innehaveren av et sertifikat utstedt av EASA ikke etterlever de regelbestemte vilkårene for dette sertifikatet.

Gjennomføring av EØS-komiteens beslutning krever lovendring. Gjennomføringen får videre økonomiske konsekvenser i form av økte finansielle bidrag til EASA samt behov for økt ressursbruk for at nasjonale myndigheter kan ivareta de funksjoner som forordning 216/2008 hjemler. EØS-komiteens beslutning anses også å være av særlig viktighet fordi den gir EFTAs overvåkingsorgan bøteleggingskompetanse samt innebærer en viss overføring av sertifiseringsmyndighet til EASA. Stortingets samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning er derfor nødvendig etter Grunnloven § 26 annet ledd.

EØS-komiteens beslutning og forordning (EF) nr. 216/2008 i uoffisiell norsk oversettelse følger som trykte vedlegg til proposisjonen.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 216/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

2 Bakgrunn

Forordning (EF) nr. 216/2008 erstatter europa-parlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA), som ble innlemmet i EØS-avtalen ved EØS-komiteens beslutning nr. 179/2004, jf. St.prp. nr. 44 (2004-2005). EØS-komiteens beslutning innebar bl.a. at Norge ble deltaker i det europeiske byrået for flysikkerhet (EASA) som ble opprettet i henhold til forordningen, og at Norge forpliktet seg til å følge samme regelverk på flysikkerhetsområdet som EU-landene.

Forordning (EF) nr. 216/2008 viderefører hovedinnholdet i forordning (EF) nr. 1592/2002, og fastsetter overordnede harmoniserte regler på enkelte områder innenfor flysikkerhet. I tillegg innebærer forordningen at Kommisjonen, etter anmodning fra EASA, kan ilegge overtredelsesgebyr og tvangsmulkt når innehaveren av et sertifikat utstedt av EASA ikke etterlever de regelbestemte vilkårene for dette sertifikatet. Forordning (EF) nr. 1592/2002 etablerte et nytt system med raskere fastsettelse og bedre harmonisering og håndheving av felleseuropeiske regler på flysikkerhetsområdet enn det tidligere systemet, hvor EU overtok flysikkerhetsregler utviklet i det europeiske samarbeidsforumet Joint Aviation Authorities (JAA).

Hovedformålet med forordning 216/2008 er som for forordning (EF) nr. 1592/2002 å sikre et høyt sikkerhetsnivå innenfor sivil luftfart gjennom et harmonisert regelverk i Europa. I tillegg skal den bl.a. sikre et høyt og ensartet nivå innen miljøvern, fremme fri bevegelse av varer, tjenester og personer, etablere mer effektive sertifiseringsrutiner, bistå medlemsstatene i deres oppfyllelse av nasjonale forpliktelser i henhold til den globale Chicago-konvensjonen og fremme EUs syn på flystandarder og sikkerhetsregler gjennom samarbeid med tredjeland og internasjonale organisasjoner.

Etableringen av et felles regelverk som anvendes på samme måte i hele EU og driften av EASA er avgjørende for å nå disse målene. I tillegg er det en viktig forutsetning at sertifikater, lisenser, godkjenninger m.v. som er utstedt for produkter, personell og foretak i henhold til forordningen og dens gjennomføringsregler skal anerkjennes i samtlige EU-land uten ytterligere krav og vurderinger.

Forordning (EF) nr. 216/2008 får som forordning (EF) nr. 1592/2002 anvendelse på konstruksjon, produksjon, vedlikehold og drift av luftfartøy

m.m. og godkjenning av personell som deltar i slik aktivitet. Den får også anvendelse på personell og organisasjoner som er involvert i operasjon av luftfartøyer. Forordningen gjelder ikke for luftfartøyer m.v. eller personell og organisasjoner som er involvert i militær-, toll- eller politioperasjoner eller liknende. I tillegg er enkelte andre luftfartøyer, bl.a. historiske, mikrolette og selvbygde luftfartøyer, unntatt fra forordningens virkeområde. For flyoperasjoner og luftfartøyer m.v. som er unntatt fra forordningens virkeområde, vil nasjonale krav fortsatt gjelde.

Som forordning (EF) nr. 1592/2002 fastsetter forordning (EF) nr. 216/2008 i hovedsak overordnede regler. Mer detaljerte og utfyllende tekniske regler skal fastsettes i et eget gjennomføringsregelverk. De overordnede reglene fastsettes av Europaparlamentet og Rådet, mens Kommisjonen fastsetter gjennomføringsregelverket. I begge tilfeller skal EASA utarbeide forslag til regelverk. Kommisjonen bistår i regelverksarbeidet av en komité med representanter fra medlemsstatene.

Det ble i St.prp. nr. 44 (2004–2005) lagt til grunn at deltakelsen i EASA ville innebære en viss overføring av doms- og forvaltningsmyndighet på området for flysikkerhet. EASA og EF-domstolen fikk ved forordning (EF) nr. 1592/2002 myndighet til å fatte vedtak om sertifisering i enkelte klart definerte tilfeller som vil få direkte virkning også overfor private rettssubjekter i Norge. I praksis dreier dette seg om et meget begrenset antall tilfeller. Disse bestemmelsene videreføres i forordning (EF) nr. 216/2008.

EASAs og EF-domstolens myndighet til å fatte vedtak som får direkte virkning også for private rettssubjekter i Norge, 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 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.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 216/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

For det andre fikk EASA og EF-domstolen myndighet til å fatte vedtak om designsertifikater til bedrifter som konstruerer flymateriell og 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 det flymaterialet det gjelder. Inntil EASA får bygget opp tilstrekkelig kompetanse, har imidlertid EASA inngått avtaler med nasjonale luftfartsmyndigheter om at de skal utføre tilsynsoppgavene knyttet til disse sertifikatene. Slike avtaler ble også inngått med norske myndigheter, men avtalene ble sagt opp av norske myndigheter med virkning fra januar 2011.

Regjeringen la ved innlemmelsen av forordning (EF) nr. 1592/2002 til grunn at myndighetsoverføringen som er beskrevet ovenfor totalt sett er så lite inngripende, sett hen til omfang og sakstype, at man ikke kommer over den grensen for myndighetsoverføring som fordrer anvendelse av Grunnloven § 93.

I tilfeller hvor EASA ikke eksplisitt er blitt tilagt myndighet er det fortsatt nasjonale luftfartsmyndigheter som har ansvaret for å utstede sertifikater og godkjenninger. Tallmessig er disse nesten enerådende.

Etter forordning (EF) nr. 1592/2002 skal EASA også bistå Kommisjonen med å kontrollere gjennomføringen av forordningene og avledet regelverk. Dette skjer ved at EASA foretar inspeksjoner av hvordan de nasjonale tilsynsmyndighetene fører tilsyn med foretak som omfattes av forordningene. Parallelt med EASAs inspeksjoner fortsetter de nasjonale luftfartsmyndighetene sitt ordinære tilsyn med aktørene i luftfarten.

Forordning (EF) nr. 216/2008 er allerede endret ved forordning (EF) nr. 1108/2009, som fastsetter overordnede regler om sertifisering av landingsplasser, lufttrafikkstyring (Air Traffic Management – ATM) og flynavigasjonstjenester (Air Navigation Services - ANS) og utvider EASAs myndighet til å omfatte disse områdene. Forordning (EF) nr. 1108/2009 er allerede innlemmet i EØS-avtalen ved EØS-komiteens beslutning nr. 165/2011 av 19.12.2011, men denne EØS-komitebeslutningen er ikke omfattet av denne proposisjonen, da den isolert sett ikke ble vurdert til å kreve Stortingets samtykke etter Grl. § 26, annet ledd.

Mer detaljerte tekniske regler på de nye områdene som omfattes av forordning (EF) nr. 216/

2008 skal fastsettes i gjennomføringsregelverk som i utgangspunktet skulle tre i kraft senest 8. april 2012. Prosessen med å utarbeide gjennomføringsregelverket er imidlertid på enkelte områder blitt noe forsinket i EU, men etter planen vil det resterende regelverket være på plass i løpet av 2012. EU har kommet lengst med utarbeidelsen av gjennomføringsregelverket som gjelder sertifikater til personell og organisasjoner involvert i luftfartsoperasjoner. De kategoriene av sertifikater og godkjenninger for denne gruppen som omfattes av forordning (EF) nr. 216/2008 er i liten grad omfattet av tidligere EU-regelverk. Det gjelder for eksempel piloter, instruktører og kontrollanter. Derimot er de i stor grad omfattet av regelverk som i sin tid ble utarbeidet av JAA (Joint Aviation Requirements – Flight Crew Licensing (JAR-FCL)). Selv om dette regelverket ikke er folkerettslig bindende, forutsettes det gjennomført av JAA-medlemslandene. Medlemslandene har på basis av dette innarbeidet bestemmelsene i nasjonal lovgivning. Attestasjoner av kabinpersonell, sertifikater til flyoperatører og godkjenninger av deres nøkkelpersonell er omfattet av EU-regelverket (EU-OPS).

Som allerede nevnt er den klare hovedregelen fortsatt at det er nasjonale myndigheter som skal utstede sertifikatene og godkjenningene. Sammenliknet med JAR-FCL omfatter det nye EU-regelverket ikke bare sertifiserings- og godkjenningskrav for fly og helikopter, men også for seilfly, ballonger og luftskip. I tillegg introduseres en ny type pilotsertifikat for fritidsflygere kalt Light Aircraft Pilot Licence (LAPL) og dermed også nye krav til personell og organisasjoner som er involvert i trening og testing av pilotene med slikt sertifikat. Dette vil føre til merarbeid for nasjonale luftfartsmyndigheter, både i form av tilpasning av eksisterende nasjonale regler slik at de tilsvarende nye EU-reglene eller eventuelt innføring av nye regler, utstedelse av sertifikatene og tilsynsvirksomheten. Når det gjelder medisinske krav har nasjonale luftfartsmyndigheter etter JAR-FCL både en rolle når det gjelder selve utstedelsen av medisinske sertifikater/legeattester og tilsynet med dem. Etter det nye EU-regelverket vil det hovedsakelig være flyleger og flymedisinske sentre som utsteder medisinske sertifikater/legeattester, mens nasjonale luftfartsmyndigheter ivaretar tilsynsoppgavene. Dette vil føre til merarbeid for nasjonale luftfartsmyndigheter når det gjelder tilsynsvirksomheten.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 216/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

3 Nærmere om forordning (EF) nr. 216/2008

Forordningens virkeområde fremgår av artikkel 1, og tilsvarende som utgangspunkt virkeområdet til forordning (EF) nr. 1592/2002.

I tillegg til de områdene som omfattes av forordning (EF) nr. 1592/2002 fastsetter forordning (EF) nr. 216/2008 i kapittel II overordnede regler om sertifisering av personell og organisasjoner involvert i luftfartsoperasjoner, selve luftfartsoperasjonene og tredjelandsoperatører. EASAs myndighet blir utvidet til også å omfatte disse flysikkerhetsområdene. Det stilles krav om sertifisering og godkjenning eller attestering av en rekke grupper av personell og organisasjoner som er involvert i luftfartsoperasjoner. Dette omfatter piloter og flysimulatorentreningsapparater, personer og organisasjoner som trener, tester eller kontrollerer eller foretar medisinske vurderinger av piloter. I tillegg omfatter det kabinbesetning og flyoperatører.

Når det gjelder selve luftfartsoperasjonene, reguleres operasjoner med alle typer luftfartøy av forordningen, uavhengig av om fartøylene opereres ervervsmessig eller ikke, jf. artikkel 8. Dette er en endring sammenliknet med tidligere EU-regelverk om luftfartsoperasjoner, de såkalte EU-OPS-reglene, som kun gjaldt ervervsmessig lufttransport med fly.

Når det gjelder tredjelandsoperatører og deres fartøyer og besetninger, stiller forordningen krav om at de som hovedregel må overholde de krav som følger av relevante ICAO-standarder for å kunne fly til, innenfor eller ut av EU, jf. artikkel 9. De operatørene som driver ervervsmessig luftfartsvirksomhet må ha en godkjenning som bekrefter at de etterlever ICAO-regelverket. Arbeidet med å sertifisere tredjelandsoperatører vil på sikt effektiviseres ved inngåelse av bilaterale avtaler med hjemlandet til vedkommende operatør om gjensidig anerkjennelse av sertifikater, godkjenninger m.v.

Forordningens kapittel III omhandler Det europeiske flysikkerhetsbyrå EASA, dets opprettelse og funksjoner. Artikkel 19-22 omhandler spesielt EASAs sertifiseringsfunksjoner. EASA er i forordning (EF) nr. 216/2008 blitt tillagt eksklusiv sertifiseringsmyndighet i enkelte klart definerte tilfeller i tillegg til det som følger av forordning (EF) nr. 1592/2002. EASA skal etter dette utstede sertifikater til treningsorganisasjoner for piloter og flymedisinske sentre som er lokalisert utenfor EU og til deres personell der det er relevant. EASA skal også utstede sertifikater til flysimula-

tortreningsapparater som brukes av de treningsorganisasjonene som de sertifiserer. Dersom den berørte EU-medlemsstaten ber om det, skal EASA dessuten sertifisere flysimulatorentreningsapparater som er lokalisert i EU.

EASA får i tillegg myndighet til å utstede godkjenninger som gjelder tredjelandsoperatører. Tredjelandsoperatører og deres fartøyer og personell skal overholde de krav som følger av gjeldende ICAO-standarder. Tredjelandsoperatører som driver kommersiell virksomhet og som ønsker å fly til, innenfor eller ut av EU, må ha en godkjenning som bekrefter at de har kvalifikasjoner og midler til å overholde disse kravene. Kravene kan oppfylles ved aksept av sertifikater utstedt av eller på vegne av tredjeland. Tredjelandsoperatører som driver kommersiell virksomhet og deres fartøyer og personell som ikke oppfyller de kravene som stilles i ICAO-standardene kan også på visse vilkår få godkjenning til å fly til, innenfor eller ut av EU. Nærmere regler om dette skal fastsettes i gjennomføringsregelverk som i utgangspunktet skulle tre i kraft i EU senest 8. april 2012. Arbeidet med regelverket er imidlertid blitt noe forsinket i EU, men etter planen vil gjennomføringsregelverket tre i kraft i løpet av 2012.

Forordningens artikkel 25 gir Kommisjonen myndighet til å ilegge overtredelsesgebyr og tvangsmulkt etter anmodning fra EASA dersom personer eller foretak som innehar et sertifikat som er utstedt av EASA overtrer bestemmelsene i forordningen eller gjennomføringsregelverket knyttet til den og som ligger til grunn for sertifikatet. Dette gjelder kun de begrensede antall tilfeller hvor EASA er blitt gitt myndighet til å utstede sertifikater og godkjenninger. Bestemmelsen innføres for å gi EASA et mer nyansert og fleksibelt sanksjonssystem i slike tilfeller enn det som allerede følger av forordning (EF) nr. 1592/2002, som bare gir EASA mulighet til å trekke sertifikatene og godkjenningene tilbake.

Artikkel 25 nr. 2 sier at overtredelsesgebyret og tvangsmulkten skal være avskrekkende og stå i et rimelig forhold til sakens alvor og den økonomiske situasjonen til sertifikatnehaveren. Det skal tas spesielt hensyn til i hvilken grad flysikkerheten er blitt satt i fare. Overtredelsesgebyrene skal ikke overstige 4 % av sertifikatnehaverens årlige inntekt eller omsetning. Tvangsmulkten skal ikke overstige 2,5 % av sertifikatnehaverens gjennomsnittlige daglige inntekt eller omsetning. Nærmere bestemmelser om kriterier for å fastsette størrelsen på overtredelsesgebyret eller tvangsmulkten, prosedyrer for undersøkelser, tilknyttede tiltak, rapportering og beslutningspro-

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 216/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

sessen, skal fastsettes av Kommisjonen i gjennomføringsregelverk, jf. artikkel 25 nr. 3. Slike regler er nå fastsatt i forordning (EU) nr. 646/2012. Det fremgår av artikkel 25 nr. 5 at Kommisjonens vedtak ikke er av strafferettslig karakter.

Etter forordningens artikkel 50 skal EU-domstolen ha full prøvelsesrett mht. klager på vedtak hvor Kommisjonen har fastsatt et overtredelsesgebyr eller en tvangsmulkt. Domstolen kan oppheve, redusere eller forhøye overtredelsesgebyret eller tvangsmulkten.

I artikkel 69 i forordningen fremgår det bl.a. at forordning (EF) nr. 216/2008 opphever forordning (EF) nr. 1592/2002.

Forordningen inneholder fem vedlegg med ytterligere presisering av tekniske krav m.v.

4 Nærmere om EØS-komiteens beslutning

Ifølge EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 skal EØS-avtalens vedlegg XVII (transport) endres.

Beslutningen inneholder fortale og fire artikler og har i tillegg et vedlegg der de innholdsmessige endringene i avtalen er beskrevet.

Artikkel 1 slår fast at vedlegg XIII til EØS-avtalen skal endres.

Artikkel 2 slår fast at den islandske og den norske versjonen av forordning (EF) nr. 216/2008 gis gyldighet og kunngjøres i EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende.

Artikkel 3 slår fast at beslutningen trer i kraft 20. desember 2011 forutsatt at den nødvendige notifikasjonen er gjort etter artikkel 103 nr. 1 i EØS-avtalen.

Artikkel 4 slår fast at beslutningen selv skal kunngjøres i EØS-tillegget til Den europeiske unions tidende.

Beslutningen er også vedlagt en ensidig *erklæring* fra EFTA-statene som har som formål å gjøre det klart at det å gi ESA boteleggingsmyndighet i denne konkrete saken ikke skal oppfattes som en endring av det generelle prinsippet om at ESAs boteleggingsmyndighet er begrenset til konkurranseområdet.

Vedlegget til EØS-komiteebeslutningen inneholder en tilpasningstekst som fastsetter bestemmelser om vilkårene for EØS/EFTA-statenes deltagelse i EASA. Fordi store deler av forordning (EF) nr. 216/2008 er identiske med forordning (EF) nr. 1592/2002, er mange av tilpasningene i vedlegget identiske med tilpasningene til forord-

ning (EF) nr. 1592/2002. Dette gjelder følgende tilpasninger:

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 overvåkingsorgan (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 oppføre 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 artikkel. 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 tilpasningsteksten 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 overvåkingsorgan (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

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 216/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

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 følge av dette forholde seg hhv. til EASA og til norske luftfartsmyndigheter når det gjelder godkjenninger/sertifikater på tilsvarende måte som foretak i EU-statene. 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. På tilsvarende måte vil norske foretak forholde seg til EASAs klageinstans og til EU-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 EU-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 sertifiseringer.

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.

De nye elementene i tilpasningsteksten er følgende:

Det føyes til artikkel 14 nr. 7 hvordan informasjon skal utveksles mellom EU og EFTA-pilaren når det tas beslutning i medhold av den aktuelle bestemmelsen. Dette er nødvendig for å klargjøre forholdet til de generelle bestemmelsene i Protokoll 1 punkt 4 (d) til avtalen.

Det gjøres klart at Kommisjonens myndighet til å ilegge økonomiske reaksjoner i medhold av artikkel 25 nr. 1 for EFTA-pilarens del skal ligge til ESA. Endelig gjøres det klart at EFTA-domstolen trer i stedet for EU-domstolen når det gjelder domsmyndighet overfor EFTA-statene ved overprøving av ESAs vedtak om økonomiske reaksjoner.

Det er gjort klart at enhver kan skrive til EASA på islandsk eller norsk, og har krav på å få svar på samme språk.

Videre er det nå presisert at EFTA-statenes rettigheter og forpliktelser skal gjelde på samme måte dersom EASA tildeles oppgaver etter andre EU-regler.

5 Forholdet til Grunnloven

Etter forordning (EF) 1592/2002 har EASA fått myndighet til å utstede sertifikater til visse organisasjoner og for visse produkter. EASA har også myndighet til å trekke slike sertifikater tilbake dersom foretaket ikke overholder de regelbestemte kravene som ligger til grunn for sertifikatene, jf. artikkel 15 nr. 1 bokstav i og nr. 2 bokstav c. Ved innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) 1592/2002, der Norge sluttet seg til EASA, ble forholdet til Grunnloven vurdert i St. prp. nr. 44 (2004-2005), der det heter (på s. 6) 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". Beslutningen om norsk deltakelse i EASA kunne derfor tas med forbehold om Stortingets samtykke etter Grunnloven § 26 annet ledd.

Et vesentlig element i forordning (EF) 216/2008, som er nytt i forhold til det eksisterende regelverket, er at det i artikkel 25 gis hjemmel for å ilegge selskaper overtredelsesgebyr og tvangsmulkt dersom de innehar et sertifikat som er utstedt av EASA og ikke overholder de regelbestemte kravene som ligger til grunn for sertifikatet. Som det fremgår av artikkel 25 nr. 1, er det ikke EASA selv som gis hjemmel til å ilegge slike økonomiske reaksjoner, men EASA skal kunne anmode Kommisjonen om å gjøre det. Det forutsettes at denne myndigheten legges til ESA. Det skisserte systemet innebærer at EASA vil kunne anmode ESA om å fatte vedtak om økonomiske reaksjoner med direkte virkning overfor private rettssubjekter i EFTA-statene. ESA gis kompetanse til å fatte rettslig bindende vedtak med virkning for norske rettssubjekter.

Utgangspunktet er at overføring til internasjonale organer av lovgivende, utøvende eller dømmende myndighet med direkte internrettslig virkning i Norge, krever Stortingets samtykke etter Grunnloven § 93. I konstitusjonell praksis er det imidlertid innfortolket et unntak fra dette utgangspunktet, som går ut på at overføring av myndighet til utenlandske organer som er "lite inngripende", kan skje ved Stortingets samtykke etter Grunnloven § 26 annet ledd, som bare krever simpelt flertall.

Kompetanseoverføringen vil være ensidig i den forstand at Norge ikke tilføres noen ny kompetanse som tilsvarer sanksjonskompetansen som overføres til ESA. Når det gjelder norsk deltakelse i beslutningsprosessene, er Norge gitt møte-, for-

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 216/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

slags- og uttalelsesrett i styret til EASA, men ikke stemmerett. Norge er dermed ikke en likeverdig deltaker i beslutningsprosessen i EASA. I ESA er Norge imidlertid en likeverdig deltaker i den forstand at ingen andre stater har større innflytelse.

I dette tilfellet er det tale om å overføre kompetanse til å fatte vedtak om bøter eller tvangsmulkt, jf. artikkel 25 nr. 1, som må karakteriseres som inngripende overfor de rettssubjektene vedtaket rettes mot. Selv om reaksjonene ifølge artikkel 25 nr. 5 skal "not be of a criminal law nature", vil man ikke utelukke at bøter etter artikkel 25 nr. 1 vil bli ansett som en straffesanksjon i andre sammenhenger, f.eks. etter Den europeiske menneskerettskonvensjon (bl.a. når det gjelder forbudet mot dobbeltstraff i tilleggsprotokoll 7 artikkel 4). Kompetansens art trekker i retning av at kompetanseoverføringen ikke kan regnes som "lite inngripende".

Et annet sentralt moment i grunnlovsvurderingen er myndighetsoverføringens omfang.

Kompetansen til å fatte sanksjonsvedtak vil etter forordningen bare være aktuell overfor selskaper som har fått tildelt et sertifikat fra EASA, jf. artikkel 25 nr. bokstav a og b. Som nevnt har EASA i dag bare gitt fem slike sertifikater til norske foretak. Dette tallet vil ikke nødvendigvis være konstant, men man antar at det her er tale om en såpass spesialisert type virksomhet at det alltid vil dreie seg om et lite antall aktører. På denne bakgrunn kan man si at sanksjonskompetansen vil ha et svært begrenset saklig anvendelsesområde.

Ved vurderingen av kompetanseoverføringens omfang har det også betydning om det overføres en helt "ny" kompetanse, eller om kompetansen som overføres fremstår som et tillegg til kompetanse det internasjonale organet allerede har.

Forordningen er vedtatt med hjemmel i EF-traktatens bestemmelser om luftfart (EF-traktaten artikkel 80 nr. 2, jf. EØS-avtalen artikkel 47 nr. 2), og konkurransehensyn er ikke nevnt i forordningens fortale. Det er derfor vanskelig å se den som et tilbygg til tidligere myndighetsoverføringer på konkurranseområdet.

Etter dagens regelverk kan EASA ved brudd på regelverket trekke gitte sertifikater tilbake. Dette kan være et mer inngripende virkemiddel for foretak som er avhengig av slike sertifikater for fortsatt drift, enn vedtak om tvangsmulkt eller overtredelsesgebyr. Sanksjonskompetansen kan slik sett fremstå som et tillegg eller nyansering av den eksisterende sanksjonsadgangen. Vurderingstemaet er ikke hvor inngripende vedtak som

kan fattes i medhold av kompetansen som overføres, men i hvilken grad kompetanseoverføringen griper inn i statsmaktenes kompetanse etter Grunnloven. Slik sett kan kompetanse til å fatte sanksjonsvedtak med direkte virkning overfor norske rettssubjekter innebære mer "inngripende" overføring av forvaltningsmyndighet enn kompetanse til å omgjøre eller oppheve begunstigende vedtak som det internasjonale organet allerede har fattet. Det er likevel et poeng ved grunnlovsvurderingen at de vedtak som kan fattes i medhold av den kompetansen som overføres, normalt neppe vil være mer inngripende overfor nasjonale foretak enn slike vedtak om tilbaketrekking som EASA allerede har kompetanse til å fatte.

Videre har det betydning hvilket saksområde det skal overføres kompetanse på, og hvilke politiske og samfunnsmessige interesser som berøres. Det er på det rene at Norge fullt ut støtter formålet med EASA-regelverket, nemlig bedre flysikkerhet, og de sikkerhetsmessige betraktningene som ligger til grunn for det store antallet sikkerhetsregler som er, og vil bli, utarbeidet. De norske foretakene som innehar de aktuelle sertifikatene, har selv ikke reist innvendinger mot å være underlagt overnasjonalt tilsyn og sanksjoner. Det er ikke politisk eller allment omstridt at det overføres en viss forvaltningsmyndighet på flysikkerhetsområdet til internasjonale organer, som antakelig er bedre egnet enn nasjonale myndigheter til å ivareta og overvåke internasjonal flysikkerhet.

Som en oppsummering må overføring av kompetanse til å ilegge sanksjoner med direkte virkning overfor norske foretak i utgangspunktet anses som et relativt omfattende inngrep i norsk forvaltningsmyndighet. På den annen side har myndighetsoverføringen et begrenset saklig virkeområde ved at den bare vil få betydning for virksomheter som har eller får utstedt sertifikater fra EASA, i dag bare fem norske foretak. Det er tilsynelatende heller ikke politisk omstridt at EASA, i tillegg til den eksisterende muligheten til å trekke sertifikatene tilbake, bør kunne få andre sanksjonsmidler til rådighet for mer nyanserte og proporsjonale reaksjoner på regelverksbrudd, noe som vil være til fordel for EASAs arbeid med å ivareta flysikkerhet.

I tillegg til at forordning (EF) nr. 216/2008 overfører myndighet til EASA og EF-domstolen til å ilegge overtredelsesgebyr og tvangsmulkt, utvider den også EASAs sertifiseringskompetanse. Det anses lite aktuelt at slike sertifikater i særlig grad vil bli utstedt til norske aktører. Antallet

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 216/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

EASA-sertifikater utstedt til norske foretak etter dette regelverket vil uansett være meget lavt.

På denne bakgrunn antas myndighetsoverføringen etter forordning (EF) 216/2008 totalt sett å være såpass "lite inngripende" at den vil kunne innlemmes i EØS-avtalen med Stortingets samtykke etter Grunnloven § 26 annet ledd.

6 Gjennomføring i norsk rett

Forordning (EF) nr. 216/2008 gjør det nødvendig å endre luftfartsloven for å gi ESA myndighet til å ilegge økonomiske reaksjoner.

Samferdselsdepartementet la frem forslag til slik lovhjemmel i Prop. 83 L (2011-2012) Endringen i luftfartsloven, jf. lov nr. 63 av 10.8.2012.

Forordning (EF) nr. 1592/2002 og forordninger gitt i medhold av denne er gjennomført ved en hovedforskrift og flere detaljforskrifter. De øvrige delene av forordning (EF) nr. 216/2008, samt de forordningene som vil bli gitt i medhold av denne, vil bli gjennomført med hjemmel i den generelle bestemmelsen i luftfartsloven § 16-1 og i de særskilte hjemlene som finnes for hvert enkelt temaområde – særlig i lovens kapittel 4, 5, 6, 7 og 9.

7 Økonomiske og administrative konsekvenser

Da EASA ble opprettet, ble det lagt til grunn at enkelte oppgaver som lå til nasjonale luftfartsmyndigheter skulle overføres til EASA, jf. St.prp. nr. 44 (2004-2005). Innlemmelsen av forordning (EF) nr. 216/2008 i EØS-avtalen vil likevel gi merarbeid for Luftfartstilsynet ved at eksisterende oppgaver blir mer omfattende og at de får nye oppgaver. Dette skyldes i første rekke at det mer detaljerte gjennomføringsregelverket som EU skal vedta begynner å ta form. EU har foreløpig kun vedtatt gjennomføringsregelverk for sertifikater til personell og organisasjoner involvert i luftfartsoperasjoner. Det øvrige gjennomføringsregelverket vil også medføre økonomiske og administrative konsekvenser, men siden det ikke er vedtatt ennå, er det ikke mulig å si noe konkret om omfanget av dette nå.

Gjennomføringsregelverket som EU har vedtatt om sertifikater til personell og organisasjoner som er involvert i luftfartsoperasjoner, innlemmer seilfly, ballonger og luftskip i sertifiseringsregimet. Dagens EØS-regelverk omfatter til sammenligning kun fly og helikopter. I tillegg innføres det en ny type pilotsertifikat for fritidsflygere kalt

LAPL og nye krav til personell og organisasjoner involvert i trening og testing av piloter med slikt sertifikat. Disse sertifikatene skal utstedes av nasjonale myndigheter.

Luftfartstilsynet har hittil kun utstedt pilotsertifikater for motorfly, mens Norges Luftsportforbund i henhold til nasjonale regler har utstedt flybevis for seilfly, ballong og mikrolette luftfartøyer og dessuten for hang- og paraglidere og fallskjerm. De nye EU-reglene vil derfor medføre nye sertifiseringsoppgaver for Luftfartstilsynet. I tillegg vil omfanget av tilsynsmyndigheten til Luftfartstilsynet øke som følge av at nye flysikkerhetsområder er innlemmet i EØS-regelverket. Luftfartstilsynet regner også med at det må brukes ressurser på intern opplæring i det nye regelverket og på å informere markedet.

Luftfartstilsynet har anslått at det kan være nødvendig med syv til åtte ekstra årsverk for å utføre de nye oppgavene det nye EU-regelverket medfører. Samferdselsdepartementet vurderer at dette er oppgaver som kan finansieres gjennom økte gebyrer til Luftfartstilsynet. Samferdselsdepartementet vurderer imidlertid også å delegere noen av sertifiseringsoppgavene til Norges Luftsportforbund. Luftfartstilsynet anslår at merarbeid knyttet til tilsyn med utstedelse av medisinske sertifikater/legeattester vil utgjøre to ekstra årsverk. Utgiftene vil bli dekket over Samferdselsdepartementets gjeldende budsjett.

8 Oppsummering og tilråding

Utviklingen av et harmonisert europeisk regelverk for flysikkerhet og EASAs rolle på dette området bidrar til å øke flysikkerheten og skape like konkurransevilkår og mer effektive sertifiserings- og godkjenningsprosedyrer for aktørene i luftfarten i Europa.

I arbeidet med fremtidige gjennomføringsregler ser Samferdselsdepartementet det som viktig at Norge gjør det som er mulig for å begrense omfanget av nye oppgaver og dermed også omfanget av eventuelle økonomiske og administrative konsekvenser for Norge. Samferdselsdepartementet vil også i etatsstyringen påse at Luftfartstilsynet gjennomfører oppgavene som følger av regelverket på en effektiv måte.

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. Stortingets

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 216/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning er således nødvendig etter Grunnloven § 26 annet ledd.

Forutsetningen for det vedtaket regjeringen tilrår er at den suverenitetsavståelsen som her gjøres, ikke skaper noen presedens.

Samferdselsdepartementet tilrår at Norge godkjenner EØS-komiteens beslutninger nr. 163/2001 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelsen av et europeisk byrå for flysikkerhet, og om oppheving av rådsdirektiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv

2004/36/EF. Utenriksdepartementet slutter seg til dette.

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. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 216/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelsen 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. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 216/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelsen av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA), i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 216/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelsen av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

I

Stortinget samtykker i godkjenning av EØS-komiteens beslutninger nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 216/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelsen av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA).

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 216/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

Vedlegg 1

EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (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. 152/2011 av 2. desember 2011¹.
- 2) Hovedmålet med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå, og om oppheving av rådsdirektiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF², er å fastsette og opprettholde et ensartet høyt sikkerhetsnivå for sivil luftfart i Unionen.
- 3) Det europeiske flysikkerhetsbyrås virksomhet kan ha innvirkning på sikkerhetsnivået for sivil luftfart innenfor Det europeiske økonomiske samarbeidsområde.
- 4) Forordning (EF) nr. 216/2008 skal derfor innlemmes i avtalen slik at EFTA-statene kan delta fullt ut i Det europeiske flysikkerhetsbyrå.
- 5) Forordning (EF) nr. 216/2008 opphever europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2000³, som er innlemmet i avtalen og som følge skal oppheves i avtalen –

BESLUTTET FØLGENDE:

Artikkel 1

Vedlegg XIII til avtalen endres som fastsatt i vedlegget til denne beslutning.

¹ EUT L 76 av 15.3.2012, s. 36, og EØS-tillegget til EUT nr. 15 av 15.3.2012, s. 41

² EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1.

³ EUT L 240 av 7.9.2002, s. 1.

Artikkel 2

Teksten til forordning (EF) nr. 216/2008 på islandsk og norsk, som skal kunngjøres i EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende*, skal gis gyldighet.

Artikkel 3

Denne beslutning trer i kraft 20. desember 2011, forutsatt at EØS-komiteen har mottatt alle meddelelser etter avtalens artikkel 103 nr. 1⁴.

Artikkel 4

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

Utferdiget i Brussel, 19. desember 2011.

For EØS-komiteen
Kurt Jäger
Formann

Erklæring fra EFTA-statene i forbindelse med EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 om innlemming i avtalen av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå, og om oppheving av rådsdirektiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF

"Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 omhandler blant annet myndigheten til å ilegge bøter og tvangsmulkt innenfor flysikkerhet. Innlemmingen av denne forordning berører ikke fastsatte løsninger med hen-

⁴ Forfatningsrettslige krav angitt.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 216/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

syn til framtidige rettsakter som gir myndighet til å ilegge sanksjoner.”

Vedlegg

til EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011

I avtalens vedlegg XIII gjøres følgende endringer:

1. I nr. 66a (rådsforordning (EØF) nr. 3922/91) og 66r (europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/36/EF) skal nytt strekpunkt lyde:

”– **32008 R 0216:** Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 (EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1).”

2. I nr. 68a (rådsdirektiv 91/670/EØF) tilføyes følgende:

”, som endret ved:

– **32008 R 0216:** Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 (EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1).”

3. Nummer 66n (europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 skal lyde:

”**32008 R 0216:** Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå, og om oppheving av rådsdirektiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1).

Forordningens bestemmelser skal for denne avtales formål gjelde med følgende tilpasning:

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 overvåkingsorgan eller Den faste komité, avhengig av omstendighetene, i utførelsen av deres respektive oppgaver. Byrået og EFTAs overvåkingsorgan eller Den faste komité, avhengig av omstendighetene, skal samarbeide og utveksle opplysninger når dette er hensiktsmessig og på egnet måte.

c) Ingen bestemmelser i denne forordning skal tolkes slik at de overfører til byrået 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 12 gjøres følgende endringer:

i) I nummer 1 tilføyes ”eller en EFTA-stat” etter ”Felleskapet”.

ii) Nummer 2 skal lyde:

”Når Unionen forhandler med en tredjestat for å inngå en avtale, forutsatt at en medlemsstat eller byrået kan utstede sertifikater på grunnlag av sertifiseringer 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 Fellesskapets avtaler.”

e) I artikkel 14 nr. 7 tilføyes følgende ledd:

”Med forbehold for EØS-avtalens protokoll 1 nr. 4 bokstav d) skal Kommisjonen, når Kommisjonen og EFTAs overvåkingsorgan utveksler opplysninger om en beslutning som er truffet i henhold til dette nummer, oversende de opplysninger den mottar fra EFTAs overvåkingsorgan til EU-medlemsstatene, og EFTAs overvåkingsorgan skal oversende de opplysninger det mottar fra Kommisjonen til EFTA-statene.”

f) I artikkel 15 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 angår EFTA-statene.”

g) I artikkel 17 nr. 2 bokstav b) tilføyes følgende:

”Byrået skal også bistå EFTAs overvåkingsorgan og gi det den samme støtte, der slike tiltak og oppgaver faller under Overvåkingsorganets myndighetsområde i henhold til avtalen.”

h) I artikkel 17 nr. 2 bokstav e) tilføyes følgende:

”innenfor sitt ansvarsområde ivareta de funksjoner og 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.”

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 216/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- i) I artikkel 20 skal første punktum lyde:
 ”Når det gjelder produkter, deler og utstyr nevnt i artikkel 4 nr. 1 bokstav a) og b) skal byrået, der det er aktuelt, og i henhold til spesifikasjonene i Chicago-konvensjonen eller dens vedlegg, utøve konstruksjons-, produksjons- eller registreringsstatens funksjoner og oppgaver når disse gjelder 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.”
- j) I artikkel 24 gjøres følgende endringer:
- i) I nr. 1 tilføyes følgende:
 ”Byrået skal avlegge rapport til EFTAs overvåkingsorgan om standardiseringsinspeksjoner i en EFTA-stat.”
- ii) I nr. 4 tilføyes følgende:
 ”Når det gjelder EFTA-statene skal byrået rådspørres av EFTAs overvåkingsorgan.”
- k) I artikkel 25 nr. 1 tilføyes følgende:
 ”Myndigheten til å pålegge personer og foretak som byrået har utstedt sertifikat til, bøter og tvangsmulkt, skal i tilfelle disse personene eller foretakene er etablert i en EFTA-stat, tillegges EFTAs overvåkingsorgan.”
- l) I artikkel 25 nr. 4 når det gjelder EFTA-statene, skal ordene ”De europeiske fellesskaps domstol” erstattes med ”EFTA-domstolen”, og ordet ”Kommisjonen” skal erstattes med ”EFTAs overvåkingsorgan”.
- m) I artikkel 29 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.”
- n) I artikkel 30 tilføyes følgende:
 ”EFTA-statene skal innrømme byrået og dets ansatte privilegier og immunitet som tilsvare dem som er fastsatt i protokollen om De europeiske fellesskaps privilegier og immunitet samt gjeldende regler vedtatt i henhold til protokollen.”
- o) I artikkel 32 nr. 1 etter ordene ”Fellesskaps offisielle språk” tilføyes følgende:
 ”, og på islandsk og norsk:”
- p) Etter artikkel 33 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 overvåkingsorgan.”
- q) I artikkel 34 skal nytt nr. 4 lyde:
 ”4. EFTA-statene skal delta fullt ut i byråets styre, og der ha de samme rettigheter og plikter som EU-medlemsstater, med unntak av stemmerett.”
- r) I artikkel 41 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 personer nevnt i nr. 3, skal den også vurdere egnede statsborgere fra EFTA-statene.”
- s) I artikkel 54 tilføyes følgende på slutten av nr. 1:
 ”Med hensyn til EFTA-statene skal byrået bistå EFTAs overvåkingsorgan i utførelsen av ovennevnte oppgaver.”
- t) I artikkel 58 nr. 3 tilføyes følgende ord etter ordene ”traktatens artikkel 314”:
 ”, eller på islandsk eller norsk”.
- u) I artikkel 59 skal nytt nr. 12 lyde:
 ”12. EFTA-statene skal delta i Fellesskaps økonomiske bidrag nevnt i nr. 1 bokstav a). For dette formål skal framgangsmåten fastsatt i avtalens artikkel 82 nr. 1 bokstav a) og protokoll 32 få tilsvarende anvendelse.”
- v) I artikkel 65 skal nye nummer 8 og 9 lyde:
 ”8. EFTA-statene skal delta fullt ut i komiteen nedsatt i henhold til nr. 1, og der ha de samme rettigheter og plikter som EU-medlemsstater, med unntak av stemmerett.
 9. Når Rådet kan gjøre vedtak i en aktuell sak 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.”
- w) Der det er aktuelt og så sant ikke annet er fastsatt, skal ovenstående tilpasning få tilsvarende anvendelse for annet unionsregelverk, som gir byrået myndighet og som er innlemmet i avtalen.”

Vedlegg 2

Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå, og om oppheving av rådsdirektiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF

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 Kommisjonen, under henvisning til uttalelse fra Den økonomiske og sosiale komité¹,

etter samråd med Regionkomiteen,

etter framgangsmåten fastsatt i traktatens artikkel 251² og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Det bør til enhver tid sikres et høyt og ensartet beskyttelsesnivå for europeiske borgere innen sivil luftfart ved at det vedtas felles sikkerhetsregler og sikres at produkter, personer og organisasjoner i Fellesskapet overholder disse reglene og regler for miljøvern. Dette bør bidra til å lette det frie varebytte og fri bevegelighet for personer og organisasjoner på det indre marked.
- 2) Dessuten bør tredjestaters luftfartøyer som flyr inn i, innenfor eller ut av det territorium der traktaten gjelder, også være underlagt hensiktsmessig tilsyn på fellesskapsplan innenfor grensene fastsatt i Konvensjonen om internasjonal sivil luftfart, undertegnet i Chicago 7. desember 1944 (Chicago-konvensjonen), som medlemsstatene er parter i.
- 3) Chicago-konvensjonen opererer allerede med minstestandarder for å sikre sikkerheten ved sivil luftfart og miljøvern i forbindelse med den. Fellesskapets grunnleggende krav og regler vedtatt for gjennomfø-

ring av dem bør sikre at medlemsstatene oppfyller de forpliktelser som følger av Chicago-konvensjonen, herunder overfor tredjestater.

- 4) Fellesskapet bør, i tråd med standarder og anbefalt praksis i Chicago-konvensjonen, fastsette grunnleggende krav som skal gjelde for luftfartsprodukter, deler og utstyr, for personer og organisasjoner som deltar i drift av luftfartøyer, og for personer som deltar i opplæring og medisinsk undersøkelse av flygere. Kommisjonen bør gis myndighet til å utarbeide de nødvendige gjennomføringsregler.
- 5) Det vil ikke være hensiktsmessig å anvende felles regler for alle luftfartøyer, særlig for luftfartøyer som er av enkel utforming eller flyr hovedsakelig lokalt, eller for dem som er hjemmebygd, er særlig sjeldne eller finnes i et lite antall; slike luftfartøyer bør derfor fortsatt være underlagt medlemsstatenes lovgivning, uten at de øvrige medlemsstater i henhold til denne forordning bør være forpliktet til å anerkjenne slike nasjonale ordninger. Det bør imidlertid treffes forholdsmessige tiltak for å øke det allmenne sikkerhetsnivået for fritidsflyging. Det bør tas særlig hensyn til fly og helikoptre med en lav største tillatte startmasse og stadig større ytelse, som kan fly over hele Fellesskapet, og som framstilles industrielt. De kan derfor reguleres mer effektivt på fellesskapsplan for å sikre det nødvendige ensartede sikkerhets- og miljøvernivå.
- 6) Virkeområdet for fellesskapstiltaket bør defineres klart, slik at personer, organisasjoner og produkter som omfattes av denne forordning og dens gjennomføringsregler, kan identifiseres entydig. Dette virkeområdet bør defineres klart med henvisning til en

¹ EUT C 185 av 8.8.2006, s. 106.

² Europaparlamentsuttalelse av 14. mars 2007 (EUT C 301 E av 13.12.2007, s. 103), Rådets felles holdning av 15. oktober 2007 (EUT C 277 E av 20.11.2007, s. 8) og Europaparlamentets holdning av 12. desember 2007. Rådsbeslutning av 31. januar 2008.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 21/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- liste over luftfartøyer som denne forordning ikke får anvendelse på.
- 7) Luftfartsprodukter, –deler og –utstyr, operatører som deltar i kommersiell lufttransport, samt flygere og personer, produkter og organisasjoner som deltar i opplæring og medisinsk undersøkelse av dem, bør sertifiseres eller lisensieres når det er fastslått at de oppfyller de grunnleggende krav som Fellesskapet skal fastsette i samsvar med standarder og anbefalt praksis i Chicago-konvensjonen. Kommisjonen bør gis myndighet til å utarbeide de nødvendige gjennomføringsregler for å fastsette vilkår for utstedelse av sertifikatet eller vilkår for å erstatte det med en egnethetserklæring, idet det tas hensyn til risikoen knyttet til de forskjellige typer drift, for eksempel visse typer arbeidsflyging og lokale flyginger med små luftfartøyer.
 - 8) For ikke-kommersiell drift bør drifts- og lisensieringsreglene tilpasses etter luftfartøyets kompleksitet og en tilhørende definisjon fastsettes.
 - 9) Rettighetene i forbindelse med et fritidsflygersertifikat bør begrenses etter den opplæring som er fulgt for å oppnå de aktuelle kvalifikasjoner, i samsvar med gjennomføringsreglene.
 - 10) For at Fellesskapets mål skal nås med hensyn til fritt varebytte og fri bevegelighet for personer og tjenester og med hensyn til den felles transportpolitikk, bør medlemsstatene uten ytterligere krav eller vurderinger godta produkter, deler og utstyr, organisasjoner eller personer som er sertifisert i henhold til denne forordning og dens gjennomføringsregler.
 - 11) Det bør sørges for tilstrekkelig fleksibilitet til å ta høyde for særlige omstendigheter, som hastetiltak av sikkerhetshensyn og uforutsette eller begrensede driftsbehov. Det bør likeledes være mulig å oppnå et tilsvarende sikkerhetsnivå med andre midler. Medlemsstatene bør ha rett til å gi unntak fra kravene i denne forordning og dens gjennomføringsregler, forutsatt at de er av strengt begrenset omfang og underlagt hensiktsmessig fellesskapskontroll.
 - 12) Det er behov for bedre ordninger på alle områder som omfattes av denne forordning, og enkelte oppgaver som nå utføres på fellesskapsplan eller nasjonalt plan, bør utføres av ett enkelt spesialisert organ. Det er derfor, innenfor Fellesskapets nåværende institusjonsstruktur og myndighetsfordeling, behov for å etablere et europeisk flysikkerhetsbyrå (heretter kalt byrået) som er uavhengig når det gjelder tekniske spørsmål, og har juridisk, administrativ og økonomisk uavhengighet. For dette formål er det nødvendig og hensiktsmessig at dette er et fellesskapsorgan som er en juridisk person og utøver gjennomføringsmyndighet som det har fått tildelt ved denne forordning.
 - 13) I henhold til Fellesskapets institusjonelle system er gjennomføring av Fellesskapets regelverk primært medlemsstatenes ansvar. Sertifiseringsoppgaver som kreves i henhold til denne forordning og dens gjennomføringsregler, skal derfor gjennomføres på nasjonalt plan. I visse klart definerte tilfeller bør imidlertid byrået gis myndighet til å utføre sertifiseringsoppgaver som fastsatt i denne forordning. Byrået bør av samme grunn tillates å treffe de nødvendige tiltak i forbindelse med drift av luftfartøyer, besetningens kvalifikasjoner eller sikkerheten til tredjestaters luftfartøyer når dette er det beste middel til å sikre ensartethet og lette det indre markedes funksjon.
 - 14) Forordning (EF) nr. 2111/2005³ pålegger byrået en plikt til å kommunisere alle opplysninger som kan være relevante for å ajourføre fellesskapslisten over luftfartsselskaper som av sikkerhetshensyn er underlagt driftsforbud i Fellesskapet. Dersom byrået nekter å gi godkjenning til et luftfartsselskap på denne forordnings vilkår, må det gi Kommisjonen alle relevante opplysninger som denne nektelsen bygger på, slik at luftfartsselskapets navn om nødvendig kan oppføres på listen.
 - 15) For at Fellesskapets sikkerhetsordning for sivil luftfart skal fungere effektivt på de områder som omfattes av denne forordning, kreves styrket samarbeid mellom Kommisjonen, medlemsstatene og byrået for å avdekke sikkerhetsbrister og treffe de nødvendige utbedringstiltak.
 - 16) Fremming av en «sikkerhetskultur» og innføring av en velfungerende reguleringsordning på områder som omfattes av denne forordning, krever at øyenvitner spontant rapporterer hendelser og tilløp. Slik rapportering kan

³ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2111/2005 av 14. desember 2005 om opprettelse av en fellesskapsliste over luftfartsselskaper underlagt driftsforbud i Fellesskapet og om informasjon til lufttransportpassasjerer om identiteten til utførende luftfartsselskaper (EUT L 344 av 27.12.2005, s. 15).

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 21/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

lettes ved at de ikke er forbundet med sanksjoner, og ved at medlemsstatene treffer hensiktsmessige tiltak for å beskytte slike opplysninger og personer som rapporterer dem.

- 17) For å sikre forbrukernes tillit til lufttransport bør det reageres snarest mulig på resultater av undersøkelser av flyulykker, særlig dersom de vedrører mangelfull flykonstruksjon og/eller driftsmessige forhold.
- 18) For å bidra til at sikkerhetsmålene i denne forordning nås, bør Fellesskapet gis myndighet til å pålegge økonomiske sanksjoner for innehavere av sertifikater og godkjenninger utstedt av byrået. Slike økonomiske sanksjoner bør, i samsvar med Fellesskapets rettsorden, pålegges av Kommisjonen etter rekommandasjon fra byrået. Det bør understrekes at Kommisjonen ved innføring av økonomiske sanksjoner vil kunne reagere mer nyansert, fleksibelt og tilpasset på regelbrudd sammenlignet med tilbaketrekking av et sertifikat.
- 19) Siden alle beslutninger Kommisjonen treffer i henhold til denne forordning, er underlagt De europeiske fellesskaps domstols kontroll i samsvar med traktaten, bør domstolen i samsvar med traktatens artikkel 229 gis ubegrenset jurisdiksjonskompetanse med hensyn til beslutninger der Kommisjonen pålegger bøter eller tvangsmulkt.
- 20) For å imøtekomme den økende bekymring for passasjerenes helse og velferd under flyginger er det nødvendig å utvikle flykonstruksjoner som bedre beskytter passasjerenes sikkerhet og helse.
- 21) Denne forordnings mål kan nås effektivt ved samarbeid med tredjestater. I den forbindelse kan bestemmelsene i denne forordning og gjennomføringsbestemmelsene tilpasses gjennom avtaler som Fellesskapet inngår med disse statene. I fravær av slike avtaler bør imidlertid medlemsstatene, under hensiktsmessig fellesskapskontroll, tillates å anerkjenne en tredjestats godkjenninger gitt for utenlandske produkter, deler og utstyr, organisasjoner og personell.
- 22) For å bistå Fellesskapet tilstrekkelig bør byrået tillates å utvikle sin sakkunnskap på alle områder innen sivil luftfartssikkerhet og miljøvern som omfattes av denne forordning. Det bør bistå Kommisjonen ved utarbeidningen av den nødvendige lovgivning og bistå medlemsstatene og bransjen ved gjennomføringen. Det bør kunne utstede sertifiserings- og spesifikasjoner og veiledningsmateriell, gjennomføre tekniske undersøkelser og utstede sertifikater etter behov; det bør bistå Kommisjonen ved overvåkingen av gjennomføringen av denne forordning og dens gjennomføringsregler, og den bør gis den nødvendige myndighet til å utføre sine oppgaver.
- 23) Kommisjonen og medlemsstatene bør være representert i et styre for å kunne kontrollere byråets virksomhet effektivt. Styret bør være gis de nødvendige fullmakter til å utarbeide budsjettet, kontrollere gjennomføringen av det, vedta hensiktsmessige finansielle regler, utarbeide gjennomføringen av arbeidsmetoder for byråets beslutninger og utpeke daglig leder. Byrået bør også kunne utføre forskning og sørge for hensiktsmessig samordning 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 det bør kunne opprette hensiktsmessige forbindelser med luftfartsmyndighetene i tredjestater og med internasjonale organisasjoner som har myndighet på områder som omfattes av denne forordning.
- 24) Av åpenhetshensyn bør observatører fra de berørte parter være representert i byråets styre.
- 25) Offentlighetens interesse krever at byrået baserer sine sikkerhetstiltak utelukkende på uavhengig sakkunnskap, med streng anvendelse av denne forordning og de gjennomføringsregler Kommisjonen vedtar for den. For dette formål bør alle byråets sikkerhetsrelaterte beslutninger treffes av daglig leder, som bør ha stor fleksibilitet med hensyn til å innhente råd og organisere byråets indre anliggender. Dersom byrået skal utarbeide regler av allmenn karakter som de nasjonale myndigheter skal gjennomføre, bør imidlertid medlemsstatene kunne delta i beslutningsprosessen.
- 26) Det må sikres at parter som påvirkes av de beslutninger byrået treffer, har den nødvendige klageadgang, på en måte som er hensiktsmessig for luftfartsområdet særlige karakter. Det bør opprettes en hensiktsmessig ankeordning, slik at daglig leders beslutninger kan overprøves av en særskilt klageinstans, hvis beslutninger i sin tur kan bringes inn for Domstolen.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 21/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- 27) For å sikre at byrået er fullstendig selvstendig og uavhengig, bør det ha et eget budsjett hvis inntekter kommer hovedsakelig fra Fellesskapet og fra gebyrer som brukerne av systemet betaler. Eventuelle finansielle bidrag til byrået fra medlemsstater, tredjestater eller andre enheter må ikke sette byråets uavhengighet eller upartiskhet i fare. Fellesskapets budsjettbehandling bør gjelde for fellesskapsbidrag og enhver annen støtte som belastes Den europeiske unions alminnelige budsjett. Revisjon av regnskapene bør utføres av Revisjonsretten.
- 28) Før det etableres noen lokalkontorer for byrået, bør det utarbeides alminnelige regler for å klarlegge hvilke krav som skal oppfylles, og hvilke bidrag den berørte medlemsstat skal yte.
- 29) Ettersom målene for denne forordning, som er fastsettelse og ensartet anvendelse av felles regler på området sivil luftfartssikkerhet og miljøvern, ikke kan nås i tilstrekkelig grad av medlemsstatene og derfor, fordi denne forordning omfatter hele Europa, 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 dette mål.
- 30) Det erkjennes at europeiske stater som ikke er medlemmer av Den europeiske union, fortsatt bør delta for å sikre en bred felleseuropeisk dimensjon og dermed gjøre det lettere å bedre sikkerheten for sivil luftfart i hele Europa. Europeiske stater som har inngått avtaler med Fellesskapet om å vedta og anvende gjeldende fellesskapsrett på det område som omfattes av denne forordning, bør knyttes til arbeidet på vilkår som skal avtales innenfor rammen av disse avtalene.
- 31) Det er et allment mål at overføringen av funksjoner og oppgaver fra medlemsstatene til byrået, herunder dem som følger av deres samarbeid gjennom de felles luftfartsmyndigheter, bør iverksettes effektivt, uten noen reduksjon i de aktuelle høye sikkerhetsnivåer, og uten noen negativ virkning på sertifiseringsplanene. Det bør treffes hensiktsmessige tiltak for å sikre den nødvendige overgang.
- 32) Denne forordning fastsetter felles regler for sivil luftfart og oppretter et europeisk flysikkerhetsbyrå. Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1592/2002 av 15. juli 2002 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå⁴ bør derfor oppheves.
- 33) Denne forordning fastsetter en hensiktsmessig og omfattende ramme for utarbeiding og gjennomføring av felles tekniske krav og administrative framgangsmåter for sivil luftfart. Vedlegg III til rådsforordning (EØF) nr. 3922/91 av 16. desember 1991 om harmonisering av tekniske krav og administrative framgangsmåter i sivil luftfart⁵ og rådsdirektiv 91/670/EØF av 16. desember 1991 om gjensidig godkjenning av personsertifikater for å utøve funksjoner i sivil luftfart⁶ bør derfor oppheves når tiden er inne, uten at det berører sertifisering eller lisensiering av produkter, personer og organisasjoner som allerede er utført i samsvar med nevnte rettsakter.
- 34) Denne forordning oppretter en hensiktsmessig og omfattende ramme for sikkerheten til tredjestaters luftfartøyer som benytter lufthavner i Fellesskapet. Europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/36/EF av 21. april 2004 om sikkerheten til tredjestaters luftfartøyer som benytter lufthavner i Fellesskapet⁷ bør derfor oppheves når tiden er inne og uten at det berører gjennomføringstiltakene for innsamling av opplysninger, inspeksjon på bakken og utveksling av opplysninger.
- 35) Denne forordning vil finne anvendelse på alle andre områder innen sivil luftfartssikkerhet på grunnlag av et framtidig forslag i samsvar med traktaten.
- 36) Det må treffes hensiktsmessige tiltak for å sikre den nødvendige beskyttelse av følsomme sikkerhetsdata og gi offentligheten tilstrekkelige opplysninger om sikkerhetsnivået for sivil luftfart og miljøvern i den forbindelse, idet det tas hensyn til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1049/2001 av 30. mai 2001 om offentlig tilgang til Europaparlamentets, Rådets og Kommisjonens dokumenter⁸ og relevant nasjonal lov-

⁴ EFT L 240 av 7.9.2002, s. 1. Forordningen sist endret ved kommisjonsforordning (EF) nr. 334/2007 (EUT L 88 av 29.3.2007, s. 39).

⁵ EFT L 373 av 31.12.1991, s. 4. Forordningen sist endret ved kommisjonsforordning (EF) nr. 8/2008 (EUT L 10 av 12.1.2008, s. 1).

⁶ EFT L 373 av 31.12.1991, s. 1.

⁷ EUT L 143 av 30.4.2004, s. 76. Direktivet endret ved forordning (EF) nr. 2111/2005.

⁸ EFT L 145 av 31.5.2001, s. 43.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 21/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

giving. Mot beslutninger som byrået treffer i henhold til artikkel 8 i nevnte forordning, bør det kunne rettes klage til området, eller saken bør kunne bringes inn for Domstolen, i henhold til henholdsvis artikkel 195 og artikkel 230 i traktaten.

- 37) De tiltak som er nødvendige for å gjennomføre 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 Kommisjonen⁹.
- 38) Særlig bør Kommisjonen gis fullmakt til å vedta gjennomføringsregler for luftdyktighet, lisensiering av flygebesetninger og tilhørende godkjenninger, drift av luftfartøyer, luftfartøyer som benyttes av tredjestaters operatører, tilsyn og håndheving samt vedta en forordning om byråets gebyrer og avgifter. Ettersom disse tiltakene er allmenne og har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i denne forordning eller å utfylle dem med nye ikke-grunnleggende bestemmelser, bør de vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll fastsatt i artikkel 5a i beslutning 1999/468/EF.
- 39) Av hensyn til effektiviteten bør de tidsfrister som vanligvis gjelder for framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll, begrenses ved vedtakelsen av grunnleggende krav for miljøvern og vedtakelse av gjennomføringsregler for miljøvern.
- 40) Siden saken haster, er det nødvendig å anvende framgangsmåten for behandling av hastesaker i artikkel 5a nr. 6 i beslutning 1999/468/EF når Kommisjonen treffer beslutning om tiltak truffet av medlemsstatene som umiddelbar reaksjon på et sikkerhetsproblem samt unntaksgodkjenninger som medlemsstatene har framlagt –

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Kapittel I

Prinsipper

Artikkel 1

Virkeområde

1. Denne forordning får anvendelse på

- a) konstruksjon, framstilling, vedlikehold og drift av luftfartsprodukter, deler og –utstyr samt personell og organisasjoner som deltar i konstruksjon, framstilling og vedlikehold av slike produkter, deler og utstyr.
 - b) personell og organisasjoner som deltar i drift av luftfartøyer.
2. Denne forordning får ikke anvendelse når produktene, delene, utstyret, personellet og organisasjonene nevnt i nr. 1 deltar i militær-, toll- eller polititjenester eller lignende tjenester. Medlemsstatene skal sikre at det ved slike tjenester i den grad det er mulig, tas hensyn til denne forordnings mål.

Artikkel 2

Mål

1. Hovedmålene med denne forordning er å fastsette og opprettholde et ensartet høyt sikkerhetsnivå for sivil luftfart i Europa.
2. Andre mål på de områder som omfattes av denne forordning, er som følger:
 - a) å sikre et høyt, ensartet nivå av miljøvern,
 - b) å lette det frie varebytte og fri bevegelighet for personer og tjenester,
 - c) å fremme kostnadseffektivitet innen regulerings- og sertifiseringsprosesser og unngå overlapping på nasjonalt og europeisk plan,
 - d) å bistå medlemsstatene med oppfyllelsen av deres forpliktelser i henhold til Chicago-konvensjonen ved å fastsette et grunnlag for en felles tolkning og ensartet anvendelse av konvensjonens bestemmelser, og ved å sikre at det tas hensyn til dem i denne forordning og reglene som fastsettes for gjennomføring av den,
 - e) å fremme Fellesskapets synspunkter med hensyn til standarder og regler for sivil luftfart over hele verden ved at det etableres hensiktsmessig samarbeid med tredjestater og internasjonale organisasjoner,
 - f) å sørge for like vilkår for alle aktører i det indre luftfartsmarked.
3. Målene i nr. 1 og 2 skal nås ved
 - a) utarbeiding, vedtakelse og ensartet anvendelse av alle nødvendige rettsakter,
 - b) anerkjennelse, uten ytterligere krav, av sertifikater, lisenser, godkjenninger eller andre dokumenter utstedt for produkter, personell og organisasjoner i samsvar med denne forordning og dens gjennomføringsregler,

⁹ EFT L 184 av 17.7.1999, s. 23. Beslutningen endret ved beslutning 2006/512/EF (EUT L 200 av 22.7.2006, s. 11).

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 21/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- c) opprettelse av et uavhengig europeisk flysikkerhetsbyrå (heretter kalt byrået),
 - d) ensartet gjennomføring av alle nødvendige rettsakter ved de nasjonale luftfartsmyndigheter og byrået innen deres respektive ansvarsområder.
- med en maksimal sertifisert masse ved avgang på over 5 700 kg, eller
 - sertifisert for et maksimalt antall passasjer seter på over nitten, eller
 - sertifisert for drift med en minstebesetning på minst to flygere, eller
 - utstyrt med turbojetmotor(er) eller flere enn én turbopropmotor, eller

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 luftfartøyet. Dette omfatter deler av flyskroget, motor(er) 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) «godkjent organ», et organ som får utføre sertifiseringsoppgaver under byråets kontroll og ansvar,
- g) «sertifikat», enhver godkjenning, tillatelse eller ethvert annet dokument som er utstedt som følge av sertifisering,
- h) «operatør», en fysisk eller juridisk person som driver eller tilbyr å drive ett eller flere luftfartøyer,
- i) «kommersiell drift», drift av et luftfartøy mot betaling eller annen form for vederlag, som er tilgjengelig for offentligheten eller, når den ikke er tilgjengelig for offentligheten, som utføres i henhold til en kontrakt mellom en operatør og en kunde, idet sistnevnte ikke har noen kontroll over operatøren,
- j) «komplekst motordrevet luftfartøy»,
 - i) et fly
 - for en maksimal masse ved avgang på over 3 175 kg, eller
 - for et maksimalt antall passasjer seter på over ni, eller
 - for drift med en minstebesetning på minst to flygere, eller
 - ii) et helikopter som er sertifisert
 -
 - for en maksimal masse ved avgang på over 3 175 kg, eller
 - for et maksimalt antall passasjer seter på over ni, eller
 - for drift med en minstebesetning på minst to flygere, eller
 - iii) et luftfartøy med tiltrotor,
- k) «opplæringsinnretning for flysimulering», enhver type innretning der flygeforhold simuleres på bakken; dette omfatter blant annet flysimulatorer, flygeopplæringsinnretninger, opplæringsinnretninger for flyge- og flysikkerhetsprosedyrer samt innretninger for grunnleggende instrumentopplæring.
- l) «bevis», en påtegning som er gjort i et sertifikat om særlige rettigheter, vilkår eller begrensninger i forbindelse med sertifikatet,

Kapittel II

Grunnleggende krav

Artikkel 4

Grunnleggende prinsipper og anvendelse

1. Luftfartøyer, herunder alle produkter og deler og alt utstyr som er montert, som er
 - a) konstruert eller produsert av en organisasjon som byrået eller en medlemsstat fører sikkerhetsmessig tilsyn med, eller
 - b) registrert i en medlemsstat, med mindre statens forskriftsmessige sikkerhetstilsyn er delegert til en tredjestat, og de ikke brukes av en fellesskapsoperatør, eller
 - c) registrert i en tredjestat og brukes av en operatør hvis virksomhet er under tilsyn av en medlemsstat, eller flys inn i, innen eller ut av Fellesskapet av en operatør som er etablert i eller bosatt i Fellesskapet, eller
 - d) registrert i en tredjestat, eller registrert i en medlemsstat som har delegert sitt forskriftsmessige sikkerhetstilsyn til en tredjestat, og brukes av en tredjestats operatør til flyging inn i eller innen Fellesskapet, skal overholde denne forordning.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 21/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

2. Personell som deltar i driften av luftfartøyene nevnt i nr. 1 bokstav b), c) eller d), skal overholde denne forordning.
3. Drift av luftfartøyene nevnt i nr. 1 bokstav b), c) og d) skal overholde denne forordning.
4. Nr. 1 får ikke anvendelse på luftfartøyene nevnt i vedlegg II.
5. Nr. 2 og 3 får ikke anvendelse på luftfartøyene nevnt i vedlegg II, med unntak av luftfartøyene nevnt i bokstav a) punkt ii), bokstav d) og bokstav h) dersom disse anvendes til kommersiell lufttransport.
6. Denne forordning berører ikke tredjestaters rettigheter som angitt i internasjonale konvensjoner, særlig Chicago-konvensjonen.

Artikkel 5

Luftdyktighet

1. Luftfartøyene nevnt i artikkel 4 nr. 1 bokstav a), b) og c) skal oppfylle de grunnleggende krav til luftdyktighet som er fastsatt i vedlegg I.
2. For luftfartøyene nevnt i artikkel 4 nr. 1 bokstav b) og for produkter, deler og utstyr som er montert på dem, påvises oppfyllelsen etter 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 20, som er fastsatt for å sikre samsvar med de grunnleggende kravene nevnt i nr. 1, og når produktet ikke har kjennetegn eller egenskaper som gjør det utrygt å bruke. Typesertifikatet skal omfatte produktet, herunder alle deler og alt utstyr som er montert på det.
 - 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 oppfyllelse av de grunnleggende kravene nevnt i nr. 1.
 - c) Alle luftfartøyer skal utstyres 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 tilba-

kekalt, og så lenge luftfartøyet vedlikeholdes i samsvar med grunnleggende krav som kreves for kontinuerlig luftdyktighet som angitt i vedlegg I nr. 1 bokstav d), og i samsvar med gjennomføringsreglene nevnt i nr. 5.

- d) Organisasjoner som har ansvar for 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 godkjenningvilkårene.
- e) 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 godkjenningvilkårene.

I tillegg

- f) kan det kreves at personell med ansvar for frigivelse av et produkt, en del eller utstyr etter vedlikehold skal være i besittelse av et egnet sertifikat («personellsertifikat»),
- g) kan den evne organisasjoner med ansvar for opplæring av vedlikeholdspersonell har til å ivareta det ansvar som er forbundet med deres særretter med hensyn til utstedelse av sertifikater som nevnt i bokstav f), anerkjennes ved at det utstedes en godkjenning.
3. Luftfartøyene nevnt i artikkel 4 nr. 1 bokstav a) og produkter, deler og utstyr montert på dem skal overholde nr. 2 bokstav a), b) og e) i denne artikkel.
4. 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 hensiktsmessige begrensninger, særlig med henblikk på å garantere sikkerheten for tredjemenn,
 - 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

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 21/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- luftfartøyet er i samsvar med særlige luftdyktighetsspesifikasjoner, og at det til tross for at de avviker fra de grunnleggende kravene i nr. 1, likevel er 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. 5,
- c) kan det, når antallet luftfartøyer av samme type som er kvalifisert for et begrenset luftdyktighetsbevis, gjør det berettiget, utstedes et begrenset typesertifikat, og et egnet typesertifikatgrunnlag kan utarbeides.
5. Tiltak som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i denne artikkel ved å supplere dem, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll omhandlet i artikkel 65 nr. 4. Disse tiltakene skal særlig angi
- a) vilkår for fastsettelse av typesertifikatgrunnlaget som skal gjelde for et produkt, og for underretning av søkere,
- b) vilkår for fastsettelse av detaljerte luftdyktighetsspesifikasjoner som skal gjelde for deler og utstyr, og for underretning av søkere,
- c) vilkår for fastsettelse av særlige luftdyktighetsspesifikasjoner som skal gjelde for luftfartøyer som er kvalifisert for et begrenset luftdyktighetsbevis, og for underretning av søkere,
- d) vilkår for offentliggjøring og spredning av obligatoriske opplysninger for å sikre produkters kontinuerlige luftdyktighet,
- e) vilkår for utstedelse, opprettholdelse, endring, midlertidig oppheving eller tilbakekalling av typesertifikater, begrensede typesertifikater, godkjenning av endringer i typesertifikater, individuelle luftdyktighetsbevis, begrensede luftdyktighetsbevis, flygetillatelse og sertifikater for produkter, deler eller utstyr, herunder
- i) vilkår for sertifikatenes varighet, og for fornying av dem når det er fastsatt begrenset varighet,
- ii) begrensninger for utstedelsen av flygetillatelse. Disse begrensningene skal særlig omfatte følgende:
- formålet med flygingen,
 - luftrommet som brukes til flygingen,
 - flygebesetningens kvalifikasjoner,
 - transport av andre personer enn medlemmer av flygebesetningen,
- iii) luftfartøyer som er kvalifisert for et begrenset luftdyktighetsbevis, og de tilknyttede begrensninger,
- iv) minstepensum for typerettighetskurs for personell som har ansvar for å sertifisere vedlikehold, for å sikre overholdelse av nr. 2 bokstav f),
- v) minstepensum for typerettighetskurs for flygere og kvalifisering av tilhørende simulatorer, for å sikre overholdelse av artikkel 7,
- vi) eventuelt grunnleggende minimumsutstyrsliste og ytterligere luftdyktighetsspesifikasjoner for en gitt type drift, for å sikre overholdelse av artikkel 8,
- f) vilkår for utstedelse, opprettholdelse, endring, midlertidig oppheving eller tilbakekalling av godkjenninger av organisasjoner som kreves i henhold til nr. 2 bokstav d), e) og g), og vilkår for unntak fra slike krav om godkjenning,
- g) vilkår for utstedelse, opprettholdelse, endring, midlertidig oppheving eller tilbakekalling av personellsertifikater, som kreves i henhold til nr. 2 bokstav f),
- h) det ansvar som påhviler sertifikatnehavere,
- i) hvordan luftfartøyer nevnt i nr. 1 som ikke omfattes av nr. 2 eller 4, skal godtgjøre oppfyllelse av de grunnleggende krav,
- j) hvordan luftfartøyene nevnt i artikkel 4 nr. 1 bokstav c) skal godtgjøre oppfyllelse av de grunnleggende krav.
6. Når tiltakene nevnt i nr. 5 treffes, 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 luftfartsvirksomhet 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,
- d) ikke pålegger luftfartøyene nevnt i artikkel 4 nr. 1 bokstav c) krav som kan være uforholdsmessige med medlemsstatenes forpliktelser innenfor rammen av Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart (ICAO).

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 21/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

Artikkel 6

Grunnleggende miljøkrav

1. Produkter, deler og utstyr skal oppfylle miljøkravene i endring 8 til bind I og i endring 5 til bind II i vedlegg 16 til Chicago-konvensjonen, utgaven av 24. november 2005, med unntak av tilleggene til vedlegg 16.
2. Tiltakene for å endre ikke-grunnleggende deler av kravene nevnt i nr. 1 for å bringe dem på linje med senere endringer i Chicago-konvensjonen og dens vedlegg, som trer i kraft etter at denne forordning er vedtatt, og som får anvendelse i alle medlemsstater, skal, i den grad endringene ikke utvider denne forordnings virkeområde, vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll nevnt i artikkel 65 nr. 5.
3. Tiltak som har til formål å endre ikke-grunnleggende deler av kravene nevnt i nr. 1 ved å supplere dem, skal, i nødvendig omfang og på grunnlag av innholdet i tilleggene nevnt i nr. 1, vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll nevnt artikkel 65 nr. 5.

Artikkel 7

Flygere

1. Flygere som deltar i drift av luftfartøyer som nevnt i artikkel 4 nr. 1 bokstav b) og c), og opplæringsinnretninger for flysimulering, personer og organisasjoner som deltar i opplæring, prøving, kontroll og medisinsk vurdering av disse flygerne, skal oppfylle de relevante grunnleggende krav som fastsatt i vedlegg III.

2. Bortsett fra under opplæring kan en person opptre som flyger bare dersom han eller hun innehar et flygersertifikat og relevant legeattest for den operasjon som skal utføres.

En person kan få utstedt et flygersertifikat bare dersom han eller hun overholder de regler som er fastsatt for å sikre oppfyllelse av de grunnleggende krav til teoretiske kunnskaper, praktiske ferdigheter, språkkunnskaper og erfaring som er fastsatt i vedlegg III.

En person kan få utstedt en legeattest bare dersom han eller hun overholder de regler som er fastsatt for å sikre oppfyllelse av de grunnleggende krav til helsemessig egnethet som er fastsatt i vedlegg III. Denne legeattesten kan utstedes av flyleger eller flymedisinske sentre.

Uansett tredje avsnitt kan en allmennpraktiserende lege som har tilstrekkelig detaljert kjennskap til søkerens medisinske bakgrunn, dersom det dreier seg om et flygersertifikat for en fritidsflyger, og forutsatt at nasjonal lovgivning tillater det, fungere som flylege i samsvar med gjennomføringsregler vedtatt etter framgangsmåten i artikkel 65 nr. 3; disse gjennomføringsreglene skal sørge for at sikkerhetsnivået opprettholdes.

De rettigheter som flygeren får tildelt, og flygersertifikatets og legeattestens gyldighet skal angis i sertifikatet og attesten.

Kravene i annet og tredje ledd kan oppfylles ved at flygersertifikater og legeattester utstedt av eller på vegne av en tredjestat godkjennes for flygere som deltar i drift av luftfartøyer som nevnt i artikkel 4 nr. 1 bokstav c).

3. At flygerutdanningsorganisasjoner og flymedisinske sentre kan ivareta det ansvaret som er forbundet med deres rettigheter med hensyn til utstedelse av flygersertifikater og legeattester, erkjennes ved at godkjenning utstedes.

Flygerutdanningsorganisasjoner eller flymedisinske sentre skal få utstedt en godkjenning når de overholder de regler som er fastsatt for å sikre oppfyllelse av de relevante grunnleggende krav som fastsatt i vedlegg III.

De rettigheter godkjenningene innebærer, skal angis i dem.

4. En opplæringsinnretning for flysimulering som brukes til opplæring av flygere, skal omfattes av et sertifikat. Dette sertifikatet skal utstedes når det er vist at innretningen oppfyller de regler som er fastsatt for å sikre oppfyllelse av relevante grunnleggende krav som fastsatt i vedlegg III.
5. Personer med ansvar for å drive flygeopplæring eller flysimuleringsopplæring, eller for å vurdere flygeres ferdigheter, samt flyleger skal inneha relevant sertifikat. Dette sertifikatet skal utstedes når det er vist at den berørte person oppfyller de regler som er fastsatt for å sikre oppfyllelse av relevante grunnleggende krav som fastsatt i vedlegg III.

De rettigheter som sertifikatet innebærer, skal angis i det.

6. Tiltak som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i denne artikkel ved å supplere dem, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll omhandlet i artikkel 65 nr. 4. Disse tiltakene skal særlig angi

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 21/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- a) de forskjellige typerettigheter for flygersertifikater og legeattester som er tilstrekkelig for de forskjellige typer planlagte aktiviteter,
 - b) vilkår for utstedelse, opprettholdelse, endring, begrensning, opphevelse eller tilbakekalling av flygersertifikater, rettigheter for flygersertifikater, legeattester, godkjenninger og sertifikater omhandlet i nr. 2, 3, 4 og 5, og vilkår for når det ikke er nødvendig å be om slike sertifikater og godkjenninger,
 - c) rettigheter og ansvar for innehavere av flygersertifikater, typerettigheter for flygersertifikater, legeattester, godkjenninger og sertifikater omhandlet i nr. 2, 3, 4 og 5,
 - d) vilkår for konvertering av eksisterende nasjonale flygersertifikater og nasjonale flymaskinistsertifikater til flygersertifikater samt vilkår for konverteringen av nasjonale legeattester til allment anerkjente legeattester,
 - e) med forbehold for bestemmelsene i bilaterale avtaler inngått i samsvar med artikkel 12, vilkårene for å godkjenne flygersertifikater fra tredjestater,
 - f) hvordan flygere i luftfartøyene omhandlet i bokstav a) punkt ii), bokstav d) og bokstav f) i vedlegg II, når disse anvendes til kommersiell lufttransport, oppfyller relevante grunnleggende krav i vedlegg III.
7. Når Kommissjonen vedtar tiltakene nevnt i nr. 6, skal den særlig sørge for at de gjenspeiler det aktuelle tekniske nivå, herunder beste praksis og vitenskapelig og teknisk utvikling, innen flygerutdanning.
- Slike tiltak skal også omfatte bestemmelser for utstedelse av alle typer flygersertifikater og typerettigheter som kreves i henhold til Chicago-konvensjonen, og for et fritidsflygersertifikat som omfatter ikke-kommersiell virksomhet med luftfartøyer med en største sertifiserte masse ved avgang på 2000 kg eller mindre, og som ikke oppfyller noen av kriteriene nevnt i artikkel 3 bokstav j).
- Artikkel 8**
- Drift av luftfartøyer**
1. Driften av luftfartøyene nevnt i artikkel 4 nr. 1 bokstav b) og c) skal oppfylle de grunnleggende krav som er fastsatt i vedlegg IV.
 2. Med mindre annet er fastsatt i gjennomføringsreglene, skal operatører som utøver kommersiell drift, godtgjøre at de har kvalifikasjoner og midler til å ivareta sitt ansvar i forbindelse med rettighetene. Disse kvalifikasjonene og midlene skal anerkjennes ved utstedelse av et sertifikat. Rettigheter gitt til operatøren samt omfanget av driften skal angis i sertifikatet.
 3. Med mindre annet er fastsatt i gjennomføringsreglene, skal operatører som deltar i ikke-kommersiell drift av komplekse motordrevne luftfartøyer, erklære at de har kvalifikasjoner og midler til å ivareta ansvaret forbundet med driften av luftfartøyet.
 4. Kabinbesetningen som deltar i driften av luftfartøyene nevnt i artikkel 4 nr. 1 bokstav b) og c), skal oppfylle de grunnleggende krav som er fastsatt i vedlegg IV. De som deltar i kommersiell drift, skal inneha en attest som fastsatt i vedlegg III, underavsnitt O, bokstav d) i OPS 1 1005 som opprinnelig angitt i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1899/2006 av 12. desember 2006 om endring av rådsforordning (EØF) nr. 3922/91¹⁰; medlemsstaten kan tillate at en slik attest utstedes av godkjente operatører eller utdanningsorganisasjoner.
 5. Tiltak som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i denne artikkel ved å supplere dem, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll omhandlet i artikkel 65 nr. 4. Disse tiltakene skal særlig angi
 - a) vilkår for drift av et luftfartøy i samsvar med de grunnleggende krav fastsatt i vedlegg IV,
 - b) vilkår for utstedelse, opprettholdelse, endring, begrensning, oppheving eller tilbake trekking av sertifikatene nevnt i nr. 2 samt vilkår for å erstatte et sertifikat med en erklæring om operatørens kvalifikasjoner og midler til å ivareta ansvar knyttet til drift av luftfartøyet.
 - c) sertifikatinnehavernes rettigheter og ansvar,
 - d) vilkår og framgangsmåter for erklæring fra og tilsyn med operatørene nevnt i nr. 3 samt vilkår for å erstatte en erklæring med en godtgjøring av kvalifikasjoner og midler til å ivareta de rettigheter som operatøren er tilkjent gjennom utstedelse av et sertifikat,
 - e) vilkår for utstedelse, opprettholdelse, endring, begrensning, oppheving eller tilbakekalling av attesten for kabinbesetning nevnt i nr. 4,

¹⁰ EUT L 377 av 27.12.2006, s. 1.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 21/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- f) vilkår for å forby drift, begrense den eller fastsette vilkår for den av sikkerhetshensyn,
- g) hvordan drift av luftfartøyene omhandlet i bokstav a) punkt ii), bokstav d) og bokstav h) i vedlegg II, når disse anvendes til kommersiell lufttransport, oppfyller relevante grunnleggende krav i vedlegg IV.
6. Tiltakene nevnt i nr. 5 skal
- gjenspeile det nåværende utviklingstrinn i teknikken og beste praksis på området drift av luftfartøyer,
 - definere forskjellige typer drift og gi mulighet for tilhørende krav og godtgjøring av samsvar som står i et rimelig forhold til driftens kompleksitet og den risikoen den medfører,
 - ta hensyn til den erfaring som er oppnådd innen luftfartsvirksomhet på verdensbasis, og til den vitenskapelige og tekniske utvikling,
 - med hensyn til kommersiell transport med luftfartøy, og uten at det berører forrige strekpunkt, innledningsvis utvikles på grunnlag av de felles tekniske krav og administrative framgangsmåter angitt i vedlegg III til forordning (EØF) nr. 3922/91,
 - bygge på en risikovurdering og skal stå i forhold til driftens omfang og rekkevidde,
 - gjøre det mulig å gripe inn umiddelbart overfor fastslåtte årsaker til ulykker og alvorlige hendelser,
 - ikke pålegge luftfartøyene nevnt i artikkel 4 nr. 1 bokstav c) krav som kan være uforenlige med medlemsstatenes ICAO-forpliktelser.
- Artikkel 9*
- Luftfartøyer som en tredjestatsoperatør anvender inn i, i eller ut av Fellesskapet**
1. Luftfartøyene nevnt i artikkel 4 nr. 1 bokstav d) samt deres besetning og drift skal overholde relevante ICAO-standarder. Dersom det ikke finnes noen slike standarder, skal disse luftfartøyene og deres drift overholde kravene fastsatt i vedlegg I, III og IV, forutsatt at disse kravene ikke står i motstrid til tredjestaters rettigheter i henhold til internasjonale konvensjoner.
 2. Operatører som deltar i kommersiell drift med luftfartøyene nevnt i nr. 1, skal godtgjøre sine kvalifikasjoner og midler til å ivareta kravene angitt i nr. 1.

Kravet nevnt i første ledd kan oppfylles ved anerkjennelse av sertifikater utstedt av eller på vegne av en tredjestat.

Kvalifikasjonene og midlene nevnt i første ledd skal anerkjennes ved utstedelse av en tillatelse. Rettigheter gitt til operatøren samt omfanget av driften skal angis i tillatelsen.
 3. Det kan kreves at operatører som deltar i ikke-kommersiell drift av komplekse motor-drevne luftfartøyer og anvender luftfartøyene nevnt i nr. 1, erklærer sine kvalifikasjoner og midler til å ivareta ansvaret knyttet til driften av disse luftfartøyene.
 4. Tiltak som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i denne artikkel ved å supplere dem, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll omhandlet i artikkel 65 nr. 4. Disse tiltakene skal særlig angi
 - a) hvordan luftfartøyene nevnt i artikkel 4 nr. 1 bokstav d) eller besetningsmedlemmer som ikke innehar et standard ICAO-luftdyktighetsbevis eller –sertifikat, kan få tillatelse til å drive trafikk inn i, i eller ut av Fellesskapet,
 - b) vilkår for drift av luftfartøy i samsvar med bestemmelsene i nr. 1,
 - c) vilkår for utstedelse, opprettholdelse, endring, begrensnings, oppheving eller tilbakekalling av operatørtillatelsen nevnt i nr. 2, idet det tas hensyn til sertifikater utstedt av registreringsstaten eller operatørstaten, med forbehold for forordning (EF) nr. 2111/2005 og dens gjennomføringsregler,
 - d) tillatelsesinnehavernes rettigheter og ansvar,
 - e) vilkår og framgangsmåter for erklæring fra og tilsyn med operatørene nevnt i nr. 3,
 - f) vilkår for å forby drift, begrense den eller fastsette vilkår for den av sikkerhetshensyn, i samsvar med artikkel 22 nr. 1.
 5. Når tiltakene nevnt i nr. 4 treffes, skal Kommisjonen særlig påse at
 - a) ICAOs anbefalte praksis og veiledningsdokumenter anvendes i relevant omfang,
 - b) ingen krav overstiger det som kreves fra luftfartøyene nevnt i artikkel 4 nr. 1 bokstav b) og fra operatører av slike luftfartøyer,
 - c) tiltak truffet i henhold til artikkel 5 nr. 5 og artikkel 8 nr. 5 anvendes i relevant omfang,
 - d) framgangsmåten for å innhente tillatelse er enkel, forholdsmessig, kostnadseffektiv og effektiv i alle tilfeller, slik at krav og godtgjøring av overholdelse står i forhold til driftens kompleksitet og risikoen i forbindelse

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 21/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

med den. Framgangsmåten skal særlig ta hensyn til

- i) resultatene av ICAOs program for vurdering av det alminnelige sikkerhetstilsyn (Universal Safety Oversight Audit Programme),
- ii) opplysninger fra rampeinspeksjoner og programmet for sikkerhetsvurdering av utenlandske luftfartøyer, og
- iii) andre anerkjente opplysninger om sikkerhetsaspekter med hensyn til den berørte operatør.

Artikkel 10

Tilsyn og håndheving

1. Medlemsstatene, Kommisjonen og byrået skal samarbeide med sikte på å sikre at alle produkter, personer eller organisasjoner som omfattes av denne forordning, overholder dens bestemmelser og gjennomføringsregler.
2. Ved gjennomføringen av nr. 1 skal medlemsstatene, i tillegg til tilsynet med sertifikater de har utstedt, gjennomføre undersøkelser, herunder rampeinspeksjoner, og treffe alle tiltak, herunder utstede flyforbud for luftfartøyer, for å hindre fortsatt overtredelse.
3. Ved gjennomføringen av nr. 1 skal byrået gjennomføre undersøkelser i samsvar med artikkel 24 nr. 2 og artikkel 55.
4. For å gjøre det lettere å treffe relevante håndhevingstiltak skal medlemsstatene og Kommisjonen utveksle opplysninger om fastslåtte overtredelser.
5. Tiltak som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i denne artikkel ved å supplere dem, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll omhandlet i artikkel 65 nr. 4. Disse tiltakene skal særlig angi
 - a) vilkår for innsamling, utveksling og spredning av opplysninger,
 - b) vilkår for gjennomføring av rampeinspeksjoner, herunder systematiske,
 - c) vilkår for utstedelse av flyforbud for luftfartøyer som ikke oppfyller kravene i denne forordning og dens gjennomføringsregler.

Artikkel 11

Godkjenning av sertifikater

1. Medlemsstatene skal uten ytterligere tekniske krav eller vurderinger godkjenne serti-

fikater som er utstedt i samsvar med denne forordning. Når den opprinnelige godkjenningen gjaldt ett eller flere bestemte formål, skal alle senere godkjenninger omfatte bare det eller de samme formål.

2. Kommisjonen kan, på eget initiativ eller på anmodning fra en medlemsstat eller byrået, innlede framgangsmåten nevnt i artikkel 67 nr. 7 for å avgjøre om et sertifikat som er utstedt i samsvar med denne forordning, faktisk overholder forordningen og dens gjennomføringsregler.

Ved manglende eller mangelfull overholdelse skal Kommisjonen kreve at utstederen av et sertifikat treffer hensiktsmessige korrigerende tiltak og beskyttelsestiltak, som begrenning eller oppheving av sertifikatet. Videre skal bestemmelsene i nr. 1 opphøre å gjelde for sertifikatet fra den dato da medlemsstatene blir underrettet om Kommisjonens beslutning.

3. Når Kommisjonen har tilstrekkelig bevis for at hensiktsmessige korrigerende tiltak er truffet av utstederen nevnt i nr. 2 for å bøte på manglende eller mangelfull overholdelse, og for at beskyttelsestiltak ikke lenger er nødvendige, skal den beslutte at bestemmelsene i nr. 1 igjen får anvendelse på dette sertifikatet. Disse bestemmelsene får anvendelse fra datoen da underretning om denne beslutningen er gitt til medlemsstatene.
4. Inntil tiltakene nevnt i artikkel 5 nr. 5, artikkel 7 nr. 6 og artikkel 9 nr. 4 vedtas, og uten at artikkel 69 nr. 4 berøres, kan sertifikater som ikke kan utstedes i samsvar med denne forordning, utstedes på grunnlag av gjeldende nasjonale regler.
5. Inntil tiltakene nevnt i artikkel 8 nr. 5 vedtas, og uten at artikkel 69 nr. 4 berøres, kan sertifikater som ikke kan utstedes i samsvar med denne forordning, utstedes på grunnlag av gjeldende nasjonale regler eller eventuelt på grunnlag av relevante krav i forordning (EØF) nr. 3922/91.
6. Bestemmelsene i denne artikkel berører ikke forordning (EF) nr. 2111/2005 og dens gjennomføringsregler.

Artikkel 12

Godkjenning av tredjestaters sertifisering

1. Som unntak fra bestemmelsene i denne forordning og dens gjennomføringsregler kan byrået eller medlemsstatenes luftfartsmyndigheter utstede sertifikater på grunnlag av

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 21/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

sertifikater utstedt av luftfartsmyndighetene i en tredjestat, i henhold til avtaler om gjensidig godkjenning inngått mellom Fellesskapet og vedkommende tredjestat.

2.

a) Dersom 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 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 forskjellsbehandling blant 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 65 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 ikrafttredelsen av en avtale mellom Fellesskapet og vedkommende tredjestat på de områder som omfattes av sistnevnte avtale.

Artikkel 13

Godkjente organer

Ved tildeling av en bestemt sertifiseringsoppgave til et godkjent organ skal byrået eller den nasjonale luftfartsmyndighet sikre at dette organet oppfyller kriteriene fastsatt i vedlegg V.

Artikkel 14

Unntakstiltak

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.

Medlemsstaten skal umiddelbart underrette byrået, Kommisjonen og de andre medlemsstatene om hvilke tiltak som er truffet, og grunnngi dem.

2.

a) Byrået skal vurdere om sikkerhetsproblemet kan løses innenfor de fullmakter det er tildelt i henhold til artikkel 18 bokstav d). I et slikt tilfelle skal det treffe en hensiktsmessig beslutning innen en måned fra underretning blir gitt i henhold til nr. 1.

b) Dersom byrået fastslår at sikkerhetsproblemet ikke kan løses i samsvar med bokstav a), skal det, innen tidsfristen nevnt i nevnte bokstav, utstede en rekommandasjon i samsvar med artikkel 18 bokstav b) om hvorvidt denne forordning eller dens gjennomføringsregler bør endres, og hvorvidt de meddelte tiltak bør trekkes tilbake eller opprettholdes.

3. Tiltak som har til formål å endre ikke-grunnleggende deler av denne forordning, blant annet ved å supplere den, og som gjelder spørsmålet om et utilstrekkelig sikkerhetsnivå eller en mangel i denne forordning eller i dens gjennomføringsregler berettiger at de endres, og om tiltak som er truffet i henhold til nr. 1, kan videreføres, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll nevnt i artikkel 65 nr. 6. I et slikt tilfelle skal tiltakene iverksette etter relevans av alle medlemsstater, og bestemmelsene i artikkel 11 får anvendelse på slike tiltak. Dersom tiltakene finnes ikke å være berettiget, skal den berørte medlemsstat oppheve dem.

4. En medlemsstat kan gi unntak fra de grunnleggende kravene i denne forordning og i dens gjennomføringsregler ved uforutsette og presserende driftsforhold eller driftsbehov av begrenset varighet, forutsatt at unntakene ikke påvirker sikkerhetsnivået negativt. Slike unntak skal meddeles byrået, Kommisjonen og de andre medlemsstatene så snart de har karakter av gjentakelser eller gis for et tidsrom på mer enn to måneder.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 21/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

5. Byrået skal vurdere om unntakene som en medlemsstat har meddelt, er mindre restriktive enn gjeldende fellesskapsbestemmelser, og skal innen en måned etter meddelelsen utstede en rekommandasjon i samsvar med artikkel 18 bokstav b) om hvorvidt disse unntakene er i samsvar med de generelle sikkerhetsmål i denne forordning eller andre bestemmelser i fellesskapsretten.

Dersom unntakene som er gitt, ikke er i samsvar med de generelle sikkerhetsmålene fastsatt i denne forordning eller i en annen bestemmelse i fellesskapsretten, skal Kommisjonen treffe beslutning om ikke å tillate unntaket etter framgangsmåten nevnt i artikkel 65 nr. 7. I så fall skal den berørte medlemsstat oppheve unntaket.

6. Dersom det ved andre midler kan oppnås et beskyttelsesnivå tilsvarende det som oppnås ved anvendelse av gjennomføringsreglene for denne forordning, 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.

7. Innen tre måneder etter at det er blitt underrettet i samsvar med nr. 6, skal byrået utstede en rekommandasjon i samsvar med nr. 18 bokstav b) om hvorvidt en foreslått godkjenning i samsvar med nr. 6 oppfyller vilkårene fastsatt i nevnte nummer.

Tiltak som har til formål å endre ikke-grunnleggende deler av denne forordning, ved å supplere den, og som gjelder spørsmålet om hvorvidt en foreslått godkjenning kan gis, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomite med kontroll nevnt i artikkel 65 nr. 6 innen en måned etter mottak av byråets rekommandasjon. I et slikt tilfelle skal Kommisjonen underrette alle medlemsstatene om sin beslutning, og de kan også anvende tiltaket. Artikkel 15 får anvendelse på det aktuelle tiltak.

Artikkel 15

Informasjonsnett

1. Kommisjonen, byrået og de nasjonale luftfartsmyndigheter skal utveksle alle de opplysninger de har til rådighet i forbindelse med anvendelsen av denne forordning og

dens gjennomføringsregler. Organer som har ansvar for å granske eller analysere ulykker og hendelser innen sivil luftfart, eller for å analysere dem, 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 treffe tiltak etter framgangsmåten i artikkel 65 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 bygge på behovet for å
- gi personer og organisasjoner de opplysninger de har behov for med henblikk på å bedre sikkerheten innen luftfarten,
 - begrense videreformidlingen 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. Byrået skal hvert år offentliggjøre en rapport om sikkerheten for å informere offentligheten om det generelle sikkerhetsnivå. Fra tiltakene nevnt i artikkel 10 nr. 5 trår i kraft, skal denne sikkerhetsrapporten inneholde en analyse av alle opplysninger som mottas i henhold til artikkel 10. Denne analysen skal være enkel og lett å forstå, og skal angi hvorvidt det foreligger en økt sikkerhetsrisiko. I denne analysen skal kildene til opplysningene ikke røpes.

Artikkel 16

Vern av informasjonskilde

1. Dersom opplysningene nevnt i artikkel 15 nr. 1 gis av en fysisk person på frivillig grunnlag til Kommisjonen eller byrået, skal kilden til disse opplysningene ikke røpes. Dersom opplysningene er gitt til en nasjonalt myndighet, skal kilden til slike opplysninger vernes i samsvar med nasjonal lovgivning.
2. Med forbehold for gjeldende strafferett skal medlemsstatene avstå fra å innlede rettergang med hensyn til uoverlagte eller utilsiktede overtredelser som de får kjennskap til bare fordi de er rapportert i henhold til

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 21/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

denne forordning og dens gjennomføringsregler.

Denne regelen får ikke anvendelse i tilfeller av grov uaktsomhet.

3. Med forbehold for gjeldende regler i straffetretten og etter framgangsmåtene fastsatt i nasjonal lovgivning og praksis skal medlemsstatene sikre at arbeidstakere som gir opplysninger i henhold til denne forordning og dens gjennomføringsregler, ikke blir utsatt for sanksjoner fra sin arbeidsgiver.

Denne regelen får ikke anvendelse i tilfeller av grov uaktsomhet.

4. Denne artikkel får anvendelse uten at det berører nasjonale regler for rettsmyndigheters tilgang til opplysninger.

Kapittel III

Det europeiske flysikkerhetsbyrå

Avsnitt I

Oppgaver

Artikkel 17

Byråets opprettelse og funksjoner

1. Til gjennomføring av denne forordning opprettes det et europeisk flysikkerhetsbyrå.
2. For å sikre at sikkerheten innen sivil luftfart fungerer og utvikles på en tilfredsstillende måte, skal byrået
 - 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 koordinering med byrået. I tillegg skal byrået gi Kommisjonen den tekniske, vitenskapelige og administrative støtte den har behov for ved utføringen av dens oppgaver,
 - c) treffe de nødvendige tiltak innenfor grensene av den myndighet som det er tillagt i henhold til denne forordning eller en annen fellesskapsrettsakt,
 - d) gjennomføre de inspeksjoner og undersøkelser som er nødvendige for å utføre dets oppgaver,

- e) innenfor sitt ansvarsområde, og på vegne av medlemsstatene, ivareta de funksjoner og oppgaver som er pålagt sistnevnte i henhold til gjeldende internasjonale konvensjoner, særlig Chicago-konvensjonen.

Artikkel 18

Byråets tiltak

Byrået skal ved behov

- a) avgi uttalelser til Kommisjonen,
- b) utstede rekommandasjoner til Kommisjonen for anvendelsen av artikkel 14,
- c) utstede sertifiseringsspesifikasjoner, herunder luftdyktighetskoder og akseptable måter å oppfylle kravene på, samt veiledende materiale som gjelder anvendelsen av denne forordning og dens gjennomføringsregler,
- d) treffe de nødvendige beslutninger om anvendelsen av artikkel 20, 21, 22, 23, 54 og 55,
- e) offentliggjøre rapporter etter standardiseringsinspeksjonene utført i henhold til artikkel 24 nr. 1 og artikkel 54.

Artikkel 19

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 byrået utarbeide utkast. Byrået skal framlegge disse utkastene for Kommisjonen i form av uttalelser.
2. Byrået skal i samsvar med artikkel 52 og gjennomføringsreglene vedtatt av Kommisjonen utarbeide
 - a) sertifiseringsspesifikasjoner, herunder luftdyktighetskoder 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.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 21/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

Artikkel 20

Luftdyktighetssertifisering og miljøsertifisering

1. Når det gjelder produkter, deler og utstyr nevnt i artikkel 4 nr. 1 bokstav a) og b), skal byrået, der det er relevant, 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 luftdyktighetskode, bestemmelser som det er akseptert et tilsvarende sikkerhetsnivå for, og de nødvendige tekniske enkeltspesifikasjoner når kjennetegn ved konstruksjonen til et bestemt produkt eller driftserfaringer gjør bestemmelsene gitt i en luftdyktighetskode utilstrekkelige eller u hensiktsmessige med henblikk på å sikre samsvar 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 med hjelp fra nasjonale luftfartsmyndigheter eller godkjente organer, foreta undersøkelser 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, oppheve eller tilbakekalle det relevante sertifikat dersom vilkårene for utstedelse ikke lenger er oppfylt, eller dersom en fysisk eller juridisk person som innehar sertifikatet, ikke oppfyller de forpliktelser som denne forordning eller dens gjennomføringsregler pålegger vedkommende,

- j) sikre kontinuerlige luftdyktighetsfunksjoner for de produkter, deler og utstyr det har sertifisert, uten ugrunnet opphold reagere på sikkerhetsproblemer og utgi og spre relevante obligatoriske opplysninger,
 - k) for luftfartøyer som det skal utstedes flygetillatelse for, fastsette luftdyktighetsstandarder og framgangsmåter for å overholde artikkel 5 nr. 4 bokstav a),
 - l) utstede flygetillatelser for luftfartøyer med sikte på sertifisering under byråets kontroll, etter avtale med den medlemsstat der luftfartøyet er registrert eller skal registreres.
2. Med hensyn til organisasjoner skal byrået
 - a) selv, eller med hjelp fra nasjonale luftfartsmyndigheter eller godkjente organer, 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 om dette, eller
 - iii) produksjons- og vedlikeholdsorganisasjoner som er etablert utenfor medlemsstatenes territorium,
 - c) endre, oppheve eller tilbakekalle godkjenningen av vedkommende organisasjon dersom vilkårene for utstedelse ikke lenger er oppfylt, eller dersom vedkommende organisasjon ikke oppfyller de forpliktelser som denne forordning eller dens gjennomføringsregler pålegger den.

Artikkel 21

Flygersertifisering

1. Med hensyn til personell og organisasjoner nevnt i artikkel 7 nr. 1 skal byrået
 - a) selv, eller med hjelp fra nasjonale luftfartsmyndigheter eller godkjente organer, foreta undersøkelser og revisjoner av de organisasjoner det sertifiserer, og om relevant disses personell,
 - b) utstede og fornye sertifikater for flygerutdanningsorganisasjoner og flymedisinske sentre som befinner seg utenfor medlemsstatenes territorium, og om relevant deres personell,
 - c) endre, begrense, oppheve eller tilbakekalle det relevante sertifikat dersom vilkårene for utstedelse ikke lenger er oppfylt, eller

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 21/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- dersom en fysisk eller juridisk person som innehar sertifikatet, ikke oppfyller de forpliktelser som denne forordning eller dens gjennomføringsregler pålegger vedkommende.
2. Med hensyn til opplæringsinnretninger for flysimulering nevnt i artikkel 7 nr. 1 skal byrået
 - a) selv, eller med hjelp fra nasjonale luftfartsmyndigheter eller godkjente organer, foreta tekniske inspeksjoner av de innretninger det sertifiserer,
 - b) utstede og fornye godkjenninger av
 - i) opplæringsinnretninger for flysimulering som anvendes av utdanningsorganisasjoner som byrået sertifiserer, eller
 - ii) opplæringsinnretninger for flysimulering som befinner seg på medlemsstatens territorium, dersom den berørte medlemsstat har anmodet om dette,
 - iii) opplæringsinnretninger for flysimulering som befinner seg utenfor medlemsstatenes territorium,
 - c) endre, begrense, oppheve eller tilbakekalle det relevante sertifikat dersom vilkårene for utstedelse ikke lenger er oppfylt, eller dersom en fysisk eller juridisk person som innehar sertifikatet, ikke oppfyller de forpliktelser som denne forordning eller dens gjennomføringsregler pålegger vedkommende.
- ten straks underrette byrået, Kommisjonen og de andre medlemsstatene om sin hensikt om å gi godkjenning til en slik individuell ordning,
- c) skal byrået ved underretning vurdere den individuelle ordningen på grunnlag av en vitenskapelig og medisinsk evaluering innen en måned. Deretter kan den berørte medlemsstat gi godkjenning som meldt, med mindre byrået har diskutert ordningen med medlemsstaten og foreslått endringer i den. Dersom medlemsstaten er enig i disse endringene, kan den dermed gi godkjenning,
 - d) kan det, i tilfelle uforutsette påtrengende driftsomstendigheter eller driftsbehov av begrenset varighet og ikke-gjentakende art, gis midlertidig unntak fra sertifiseringsspesifikasjoner til byrået har avgitt uttalelse,
 - e) skal byrået, dersom en medlemsstat er uenig i dets konklusjoner med hensyn til en individuell ordning, henviser saken til Kommisjonen for beslutning om hvorvidt en individuell ordning oppfyller sikkerhetsmålene i denne forordning, etter framgangsmåten i artikkel 65 nr. 3,
 - f) skal innholdet i de individuelle ordningene som byrået finner akseptable, eller som Kommisjonen har truffet positiv beslutning om i henhold til bokstav a), offentliggjøres.

Artikkel 22

Sertifisering av luftfartsselskaper

1. Byrået skal uten unødig opphold reagere på et problem som påvirker sikkerheten ved luftfartsoperasjoner, ved å vedta korrigerende tiltak og spre opplysninger om dem, herunder til medlemsstatene.
2. Med hensyn til begrensning av flygetid
 - a) skal byrået utstede relevante sertifiserings-spesifikasjoner for å sikre oppfyllelse av grunnleggende krav og, eventuelt, tilhørende gjennomføringsregler. Gjennomføringsreglene skal i utgangspunktet omfatte alle vesentlige bestemmelser i underavsnitt Q i vedlegg III til forordning (EØF) nr. 3922/91, idet det tas hensyn til de siste vitenskapelige og tekniske data,
 - b) kan en medlemsstat godkjenne individuelle spesifikasjonsordninger for flygetid som avviker fra sertifiseringsspesifikasjonene nevnt i bokstav a). I så fall skal medlemssta-

Artikkel 23

Tredjestaters operatører

1. Med hensyn til operatørene av luftfartøyer nevnt i artikkel 4 nr. 1 bokstav d) som deltar i kommersiell drift, skal byrået
 - a) selv, eller med hjelp fra nasjonale luftfartsmyndigheter eller godkjente organer, foreta undersøkelser og revisjoner,
 - b) utstede og fornye tillatelsene nevnt i artikkel 92 nr. 2, med mindre en medlemsstat utfører funksjonene og oppgavene til staten eller operatøren med hensyn til disse operatørene,
 - c) endre, begrense, oppheve eller tilbakekalle relevant godkjenning dersom vilkårene for utstedelse ikke lenger er oppfylt, eller dersom vedkommende organisasjon ikke oppfyller de forpliktelser som denne forordning eller dens gjennomføringsregler pålegger den.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 21/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

2. Med hensyn til operatørene av luftfartøyer nevnt i artikkel 4 nr. 1 bokstav d) som ikke deltar i kommersiell drift, skal byrået
 - a) motta erklæringene nevnt i artikkel 9 nr. 3, og
 - b) selv, eller med hjelp fra nasjonale luftfartsmyndigheter eller godkjente organer, foreta tilsyn med operatører som det har mottatt en erklæring fra.
3. Med hensyn til luftfartøyene nevnt i artikkel 4 nr. 1 bokstav d) skal byrået utstede tillatelser i samsvar med artikkel 9 nr. 4 bokstav a).

Artikkel 24

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 skal avlegge rapport til Kommisjonen.
2. Byrået skal foreta undersøkelser for å overvåke anvendelsen av denne forordning og dens gjennomføringsregler.
3. Byrået skal vurdere virkningen av gjennomføringen av denne forordning og dens gjennomføringsregler, idet det tas hensyn til målene i artikkel 2.
4. Byrået skal rådspørres og utstede rekommandasjoner til Kommisjonen om anvendelsen av artikkel 14.
5. Byråets arbeidsmetoder i forbindelse med ivaretagelse av oppgavene nevnt i nr. 1, 3 og 4 skal gjelde med forbehold for krav som skal vedtas etter framgangsmåten nevnt i artikkel 65 nr. 2, og idet det tas hensyn til prinsippene uttrykt i artikkel 52 og 53.

Artikkel 25

Bøter og tvangsmulkt

1. Med forbehold for artikkel 20 og 55 kan Kommisjonen på anmodning fra byrået
 - a) pålegge de personer og foretak det har utstedt sertifikat til, bøter dersom disse bevisst eller uaktsomt har overtrådt bestemmelsene i denne forordning og dens gjennomføringsbestemmelser,
 - b) pålegge de personer og foretak det har utstedt sertifikat til, tvangsmulkt, som beregnes fra den dato som er fastsatt i

beslutningen, med henblikk på å tvinge disse personene og foretakene til å overholde bestemmelsene i denne forordning og dens gjennomføringsbestemmelser.

2. Bøtene og tvangsmulktene nevnt i nr. 1 skal være avskrekkende og stå i et rimelig forhold til tilfellets alvorlighetsgrad og den berørte sertifikatnehavers økonomiske kapasitet, idet det tas særlig hensyn til i hvilket omfang sikkerheten er satt i fare. Bøtenes beløp skal ikke overstige 4 % av sertifikatnehaverens årlige inntekt eller omsetning. Tvangsmulktens beløp skal ikke overstige 2,5 % av sertifikatnehaverens årlige inntekt eller omsetning.
3. Kommisjonen skal etter framgangsmåten i artikkel 65 nr. 3 vedta nærmere regler for gjennomføringen av denne artikkel. Når den gjør det, skal den særlig angi
 - a) detaljerte kriterier for å fastsette beløpet for boten eller tvangsmulkten, og
 - b) framgangsmåter for undersøkelser, tilknyttede tiltak og rapportering samt prosedyreregler for beslutningstaking, herunder bestemmelser om retten til å forsvare seg, tilgang til dokumentasjon, juridisk representasjon, fortrolighet og tidsbestemmelser samt beregning og innkreving av bøter og tvangsmulkt.
4. De europeiske fellesskaps domstol skal ha ubegrenset domsmyndighet til å overprøve Kommisjonens beslutninger med hensyn til fastsettelse av bot eller tvangsmulkt. Den kan oppheve, redusere eller øke boten eller tvangsmulkten som er ilagt.
5. Beslutninger truffet i henhold til nr. 1 skal ikke være av strafferettslig art.

Artikkel 26

Forskning

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

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 21/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

Artikkel 27

Internasjonale forbindelser

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

Avsnitt II

Intern struktur

Artikkel 28

Rettslig status, lokalisering, lokalkontorer

1. Byrået skal være et fellesskapsorgan. Det skal være 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 erverve og avhende løsøre og fast eiendom og være part i en rettssak.
3. Byrået kan opprette egne lokalkontorer i medlemsstatene, med forbehold om sistnevntes samtykke.
4. Byrået skal være representert ved sin daglige leder.

Artikkel 29

Personell

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 39 i denne forordning på medlemmer av klageinstansen berøres.

2. Med forbehold for artikkel 42 skal byrået med hensyn til sitt eget personell utøve den myndighet som i henhold til vedtektene er tillagt ansettelsesmyndigheten, og i henhold til ansettelsesvilkårene for andre ansatte.
3. Byråets personell skal bestå av et strengt begrenset antall tjenestemenn som utpekes eller avgis av Kommissjonen eller medlemsstatene for å fylle ledelsesfunksjoner. Det øvrige personell skal bestå av ansatte som byrået ved behov ansetter for å ivareta sine oppgaver.

Artikkel 30

Privilegier og immunitet

Protokollen om De europeiske fellesskaps privilegier og immunitet, som er vedlegg til traktatene om opprettelse av Det europeiske fellesskap og Det europeiske atomenergifellesskap, skal gjelde for byrået.

Artikkel 31

Erstatningsansvar

1. Byråets ansvar i kontraktsforhold skal være underlagt den lov som gjelder for vedkommende kontrakt.
2. De europeiske fellesskaps domstol skal ha myndighet til å treffe beslutning i henhold til en voldgiftsklausul i en kontrakt inngått av byrået.
3. Med hensyn til ansvar utenfor kontraktsforhold skal byrået, i samsvar med de allmenne prinsipper som er felles for medlemsstatenes rettssystemer, erstatte den skade som dets tjenester eller tjenestemenn volder i tjenesten.
4. De europeiske fellesskaps domstol skal ha myndighet til å avgjøre tvister om erstatning for skader nevnt i nr. 3.
5. De ansattes personlige ansvar overfor byrået skal være underlagt bestemmelsene i vedtektene eller ansettelsesvilkårene som gjelder for dem.

Artikkel 32

Offentliggjøring av dokumenter

1. Med forbehold for beslutninger truffet på grunnlag av traktatens artikkel 290 skal føl-

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 21/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

gende dokumenter framlegges på alle Felleskapets offisielle språk:

- a) sikkerhetsrapporten nevnt i artikkel 15 nr. 4,
 - b) uttalelsene som framlegges for Kommisjonen i samsvar med artikkel 19 nr. 1,
 - c) den generelle årlige rapporten og arbeidsprogrammet nevnt i artikkel 33 nr. 2, henholdsvis bokstav b) og c).
2. Oversettelsestjenestene som er nødvendige for byråets arbeid, skal utføres av Oversettelsessenteret for Den europeiske unions institusjoner.

Artikkel 33

Styrets myndighet

1. Byrådet skal ha et styre.
2. Styret skal
 - a) oppnevne daglig leder, og etter forslag fra daglig leder, direktørene, i samsvar med artikkel 39,
 - b) vedta den generelle årsrapporten om byråets virksomhet og innen 15. juni oversende den til Europaparlamentet, Rådet, Kommisjonen, Revisjonsretten og medlemsstatene; på vegne av byrådet skal det årlig meddele Europaparlamentet og Rådet (heretter kalt budsjettmyndigheten) alle opplysninger som er relevante for utfallet av evalueringer, særlig opplysninger som gjelder virkningene eller følgene av endringer i oppgaver pålagt byrådet,
 - c) innen 30. september hvert år, og etter å ha mottatt Kommisjonens uttalelse, vedta byråets arbeidsprogram for det kommende år og oversende det til Europaparlamentet, Rådet, Kommisjonen og medlemsstatene; arbeidsprogrammet skal vedtas uten at Felleskapets årlige budsjettbehandling og regelverksprogram på de relevante flysikkerhetsområder berøres; Kommisjonens uttalelse skal vedlegges til arbeidsprogrammet,
 - d) etter avtale med Kommisjonen vedta retningslinjer for tildeling av sertifiseringsoppgaver til nasjonale luftfartsmyndigheter eller godkjente organer,
 - e) fastsette framgangsmåter for daglig leders beslutningstaking, som angitt i artikkel 52 og 53,
 - f) utføre sine oppgaver i forbindelse med byråets budsjett i henhold til artikkel 59, 60 og 63,

- g) utnevne medlemmene av klageinstansen i henhold til artikkel 41,
 - h) utøve disiplinærmyndighet overfor daglig leder, og i forståelse med sistnevnte, overfor ledelsen,
 - i) avgjøre uttalelse om gebyr- og avgiftsreglene nevnt i artikkel 64 nr. 1,
 - j) fastsette sin forretningsorden.
 - k) treffe beslutning om byråets språkordning,
 - l) ved behov komplettere listen over dokumenter nevnt i artikkel 32 nr. 1,
 - m) fastsette byråets organisasjonsstruktur og vedta dets personellpolitikk.
3. Styret kan gi daglig leder råd i alle spørsmål som er strengt knyttet til den strategiske utviklingen av flysikkerheten, herunder om forskningsvirksomhet som angitt i artikkel 26.
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.
5. Styret kan opprette arbeidsgrupper for å bistå ved utøvelsen av dets funksjoner, herunder forberedelse av beslutninger og overvåking av deres gjennomføring.

Artikkel 34

Styrets sammensetning

1. Styret skal bestå av én representant for hver medlemsstat og én representant for Kommisjonen. Medlemmene skal velges på grunnlag av sin anerkjente erfaring og engasjement innen sivil luftfart, sine lederegenskaper og sine kvalifikasjoner, som skal anvendes til å fremme denne forordnings mål. Vedkommende komité i Europaparlamentet skal orienteres uttømmende i den forbindelse.

Hver medlemsstat og Kommisjonen skal for dette formål utnevne et styremedlem samt et varamedlem som skal representere medlemmet ved fravær. Kommisjonen skal også utnevne sin representant og vararepresentant. Mandatperioden skal være fem år. Mandatet kan fornyes.
2. Eventuell deltaking fra representanter for tredjestater og vilkårene for dette skal fastsettes i ordningene nevnt i artikkel 66.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 21/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

3. Det rådgivende organ som er nevnt i artikkel 33 nr. 4, skal utnevne sine medlemmer som skal delta som observatører i styret. De skal så bredt som mulig representere de forskjellige synspunkter i det rådgivende organ. Deres mandat skal vare i 30 måneder og kan forlenges én gang.

Artikkel 35

Styrets formannskap

1. Styret skal velge en leder og en nestleder blant sine medlemmer. 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. Mandatet skal kunne fornyes én gang.

Artikkel 36

Møter

1. Styrelederen skal innkalle til styremøtene.
2. Byråets daglige leder skal delta i drøftingene.
3. Styret skal tre sammen minst to ganger i året i ordinære møter. I tillegg skal det tre sammen 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, med forbehold for bestemmelsene i forretningsordenen, bistås av rådgivere eller sakkyndige.
6. Byrådet skal ivareta styrets sekretariatsfunksjoner.

Artikkel 37

Avstemning

1. Styret skal treffe sine beslutninger med to tredelers flertall, uten at artikkel 39 nr. 1 berøres. På anmodning fra et styremedlem skal beslutningen nevnt i artikkel 32 nr. 2 bokstav k) treffes ved enstemmighet.
2. Hvert medlem utnevnt i henhold til artikkel 34 nr. 1 skal ha én stemme. Ved et medlems fravær skal hans/hennes vararepresentant ha rett til å utøve stemmeretten. Verken

observatører eller byråets daglige leder skal stemme.

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 38

Den daglige leders oppgaver og myndighet

1. Byrådet skal ledes av sin daglige leder, som skal være fullstendig uavhengig i utførelsen av sine oppgaver. Uten at Kommisjonens og styrets respektive myndighet berøres, skal daglig leder ikke anmode om eller ta imot instruksjoner fra noen regjering eller fra noe annet organ.
2. Europaparlamentet eller Rådet kan oppfordre byråets daglige leder til å avgi rapport om utførelsen av sine oppgaver.
3. Den daglige lederen skal ha følgende oppgaver og myndighet:
 - a) å godkjenne byråets tiltak som angitt i artikkel 18, innenfor grensene fastsatt i denne forordning, dens gjennomføringsregler og øvrig gjeldende regelverk,
 - b) å treffe beslutning om inspeksjoner og undersøkelser som fastsatt i artikkel 54 og 55,
 - c) å tildele nasjonale luftfartsmyndigheter eller godkjente organer sertifiseringsoppgaver i samsvar med retningslinjer fastsatt av styret,
 - d) å ivareta internasjonale oppgaver og teknisk samarbeid med tredjestater i henhold til artikkel 27,
 - e) å treffe alle nødvendige tiltak for å sikre at byråets virksomhet er i samsvar med denne forordning, herunder vedta interne administrative instruksjoner og offentliggjøre meldinger,
 - f) hvert år å utarbeide et utkast til generell rapport og framlegge dette for styret,
 - g) å utøve den myndighet overfor personellet som er fastsatt i artikkel 29 nr. 2,
 - h) å utarbeide overslag over byråets inntekter og utgifter i henhold til artikkel 59 og gjennomføre budsjettet i henhold til artikkel 60,
 - i) å delegere sin myndighet til andre medlemmer av byråets personell i samsvar med regler som skal vedtas etter framgangsmåten fastsatt i artikkel 65 nr. 2,

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 21/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- j) med styrets samtykke treffe beslutning om opprettelse av lokalkontorer i medlemsstatene i samsvar med artikkel 28 nr. 3,
- k) å utarbeide og gjennomføre det årlige arbeidsprogrammet,
- l) å svare på anmodninger om bistand av Kommisjonen.

Artikkel 39

Utnevning av høyere tjenestemenn

1. Daglig leder for byrået skal utnevnes på grunnlag av kvalifikasjoner og dokumentert kompetanse og erfaring som er relevant for sivil luftfart. Daglig leder utnevnes eller avskjediges av styret etter forslag fra Kommisjonen. Styret skal treffe sin beslutning med tre firedelers flertall blant medlemmene. Før den kandidaten styret har valgt, blir utnevnt, kan vedkommende bli bedt om å avgi en erklæring overfor Europaparlamentets vedkommende komité eller komiteer og besvare spørsmål fra komiteen(e)s medlemmer.
2. Den daglige lederen kan bistås av én eller flere direktører. Dersom den daglige lederen er fraværende eller forhindret, skal en av direktørene erstatte ham/henne.
3. Byråets direktører skal utnevnes på grunnlag av yrkeskompetanse på området sivil luftfart. Direktørene utnevnes eller avskjediges av styret etter forslag fra daglig leder.
4. Den daglige lederens og direktørenes mandatperiode skal være fem år. Direktørenes mandat skal kunne fornyes, og den daglige lederens mandat skal kunne fornyes bare én gang.

Artikkel 40

Klageinstansenes myndighet

1. Byrået skal opprette én eller flere klageinstanser.
2. Klageinstansen eller -instansene skal treffe beslutning om klager på beslutningene nevnt i artikkel 44.
3. Klageinstansen eller -instansene skal tre sammen ved behov. Antallet klageinstanser og arbeidsfordelingen mellom dem skal fastsettes av Kommisjonen etter framgangsmåten nevnt i artikkel 65 nr. 3.

Artikkel 41

Klageinstansenes sammensetning

1. En klageinstans skal bestå 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 utnevnes av styret på grunnlag av en liste over kvalifiserte kandidater som er vedtatt av Kommisjonen.
4. Dersom klageinstansen anser at arten av en klage tilsier det, kan den for den aktuelle saken innkalle ytterligere to medlemmer fra listen nevnt i nr. 3.
5. Kvalifikasjonene som kreves for medlemmene av den enkelte klageinstans, det enkelte medlems myndighet i den forberedende fase av beslutningene og avstemningsvilkårene skal fastsettes av Kommisjonen etter framgangsmåten nevnt i artikkel 65 nr. 3.

Artikkel 42

Klageinstansenes medlemmer

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

Artikkel 43

Utelukkelse og innsigelse

1. Medlemmer av en klageinstans 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.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 21/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

2. Dersom et medlem av en klageinstans, av årsaker nevnt i nr. 1 eller av en hvilken som helst annen årsak, mener at han/hun ikke kan delta i behandlingen av en klagesak, skal han/hun underrette klageinstansen om dette.
3. Partene i klagesaker kan framsette en innsigelse mot medlemmene av en klageinstans ut fra en av årsakene 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 framsettes 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 44

Beslutninger som kan påklages

1. Beslutninger som byrået har truffet i henhold til artikkel 20, 21, 22, 55 eller 64, 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 45

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 46

Klagefrist og klagens form

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

Artikkel 47

Omgjøring

1. Dersom daglig leder 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 treffe beslutning om hvorvidt det skal utsette gjennomføringen av beslutningen i henhold til artikkel 44 nr. 2 annet punktum, og oversende klagen til klageinstansen.

Artikkel 48

Behandling av klager

1. Dersom klagen kan behandles, skal klageinstansen undersøke om klagen er begrunnet.
2. Klageinstansen skal handle raskt ved behandling av klagen i henhold til nr. 1. 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 49

Beslutning om klagen

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

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 21/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

Artikkel 50

Prøving av klagen for Domstolen

1. Klageinstansenes beslutninger kan klages inn for De europeiske fellesskaps domstol med henblikk på annullering av byråets handlinger som er juridisk bindende for tredjemenn, for passivitet og for skader forårsaket av byrået i forbindelse med dets virksomhet.
2. Klager med sikte på annullering av beslutninger som byrået har truffet i henhold til artikkel 20, 21, 22, 23, 55 eller 64, kan bringes inn for De europeiske fellesskaps domstol først etter at alle byråets interne klagemuligheter er uttømt.
3. Byrået skal treffe alle nødvendige tiltak for å etterkomme beslutningen til De europeiske fellesskaps domstol.

Artikkel 51

Direkte klage

Medlemsstatene og fellesskapsorganene kan klage beslutninger truffet av byrået direkte inn for De europeiske fellesskaps domstol.

Avsnitt III

Arbeidsmetoder

Artikkel 52

Framgangsmåter for utarbeiding av uttalelser, sertifiseringsspesifikasjoner og veiledende materiale

1. Snarest mulig etter denne forordnings ikrafttredelse skal styret fastsette åpne framgangsmåter for utstedelse av uttalelser, sertifiseringsspesifikasjoner og veiledende materiale som nevnt i artikkel 18 bokstav a) og c).
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. Når byrået i henhold til artikkel 19 avgir uttalelser og utarbeider sertifiseringsspesifikasjoner og veiledende materiale som skal

anvendes av medlemsstatene, skal det fastsette 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 18 bokstav a) og c) 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 underrette de berørte parter om de tiltak de skal treffe.

Artikkel 53

Framgangsmåter for beslutninger

1. Styret skal fastsette åpne framgangsmåter for at enkeltbeslutninger treffes som fastsatt i artikkel 18 bokstav d).
Disse framgangsmåtene skal
 - a) sikre at den fysiske eller juridiske person som beslutningen er rettet mot, samt enhver annen person som 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 de berørte parter om de tiltak de skal treffe.

Artikkel 54

Inspeksjoner i medlemsstatene

1. Uten at den gjennomføringsmyndighet som er tillagt Kommisjonen i henhold til traktaten, berøres, skal byrået bistå Kommisjonen i overvåkingen av anvendelsen av denne forordning og dens gjennomføringsregler ved å gjennomføre standardiseringsinspek-

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 21/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

sjoner hos vedkommende myndigheter i medlemsstatene som fastsatt i artikkel 24 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 flysikkerhetsnivå 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, landområder eller 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. Byrådet 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. Dersom en inspeksjon i henhold til denne artikkel innebærer inspeksjon hos et foretak eller en sammenslutning av foretak, får bestemmelsene i artikkel 55 anvendelse. Dersom et foretak motsetter seg inspeksjon, skal den berørte medlemsstat gi de tjenestemenn som har fullmakt fra byrådet, den nødvendige bistand, slik at de kan gjennomføre 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 55

Undersøkelse hos foretakene

1. Byrådet kan selv foreta alle nødvendige undersøkelser i henhold til artikkel 7, 20, 21, 22 og 23 samt artikkel 24 nr. 2 hos foretakene eller overlate dette til nasjonale luftfartsmyndigheter eller godkjente organer. Undersøkelsene skal utføres i samsvar med

gjeldende lovbestemmelser i medlemsstaten der de skal utføres. 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 muntlige forklaringer på stedet,
 - d) få adgang til foretakenes relevante lokaler, landområder eller transportmidler,
 - e) gjennomføre inspeksjoner i samarbeid med medlemsstater.
2. Personer som har fullmakt til å foreta undersøkelser nevnt i nr. 1, skal utøve sin myndighet ved framlegging av en skriftlig fullmakt som angir undersøkelsens gjenstand og formål.
 3. Byrådet skal i god tid underrette medlemsstaten på hvis territorium undersøkelsen skal finne sted, om den forestående undersøkelsen og om identiteten til tjenestemennene som har fullmakt. Tjenestemenn fra den berørte medlemsstat skal på anmodning fra byrådet bistå de personer som har fullmakt, med utførelsen av deres oppgaver.

Artikkel 56

Årlig arbeidsprogram

Det årlige arbeidsprogrammet skal ha som mål å fremme vedvarende forbedring av europeisk luftfartssikkerhet og oppfylle byråets mål, mandater og oppgaver som fastsatt i denne forordning. Det skal klart angi hvilke av byråets mandater og oppgaver som er tilføydd, endret eller ikke videreføres i forhold til det foregående år.

Framleggingen av det årlige arbeidsprogrammet skal bygge på den metoden Kommisjonen har anvendt innenfor rammene av den aktivitetsbaserte forvaltning.

Artikkel 57

Generell årsrapport

Den generelle årsrapporten skal beskrive hvordan byrådet har gjennomført sitt årlige arbeidsprogram. Det skal klart angi hvilke av byråets mandater og oppgaver som er tilføydd, endret eller ikke videreføres i forhold til det foregående år.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 21/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

Rapporten skal angi hvilke aktiviteter byrået har utført, og evaluere resultatene av dem med hensyn til de fastsatte målene og tidsplanen, risikoen forbundet med disse aktivitetene, bruken av ressurser og byråets generelle drift.

Artikkel 58

Åpenhet og kommunikasjon

1. Forordning (EF) nr. 1049/2001 får anvendelse på dokumenter som byrået innehar.
2. Byrået kan på eget initiativ sørge for kommunikasjon på områder innenfor sitt ansvarsområde. I tillegg til publikasjonen nevnt i artikkel 52 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. 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.
4. De opplysninger som byrået samler inn i samsvar med denne forordning, skal være omfattet av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 45/2001 av 18. desember 2000 om personvern i forbindelse med behandling av personopplysninger i Fellesskapets institusjoner og organer og om den frie bevegelighet for slike opplysninger¹¹.

Avsnitt IV

Finansielle bestemmelser

Artikkel 59

Budsjett

1. Byråets inntekter utgjøres av
 - a) et bidrag fra Fellesskapet,
 - b) et bidrag fra enhver europeisk tredjestat som Fellesskapet har inngått avtalene nevnt i artikkel 66 med,
 - c) avgifter betalt av søkere om og innehavere av sertifikater og godkjenninger utstedt av byrået,
 - d) gebyrer for publikasjoner, opplæring og eventuelle andre tjenester som byrået yter, og
 - e) eventuelle frivillige finansielle bidrag fra medlemsstater, tredjestater eller andre

enheter, forutsatt at et slikt bidra ikke bringer byråets uavhengighet og upartiskhet i fare.

2. Byråets utgifter skal omfatte utgifter til personell, administrasjon, infrastruktur og drift.
3. Inntekter og utgifter skal være i balanse.
4. Budsjettene knyttet til reguleringsoppgaver og avgiftene som pålegges og innkreves for sertifiseringsaktiviteter, skal behandles separat i byråets budsjett.
5. Styret skal hvert år på grunnlag av et utkast til overslag over inntekter og utgifter utarbeide et overslag over byråets inntekter og utgifter for det kommende regnskapsår.
6. Overslaget nevnt i nr. 4, som skal omfatte et utkast til stillingsoversikt sammen med et foreløpig arbeidsprogram, skal senest 31. mars oversendes av styret til Kommisjonen og til de stater som Fellesskapet har inngått, som nevnt i artikkel 66.
7. Kommisjonen skal sende budsjettmyndigheten overslaget sammen med det foreløpige utkastet til alminnelig budsjett for Den europeiske union.
8. På grunnlag av overslaget skal Kommisjonen innta i det foreløpige utkast til Den europeiske unions alminnelige budsjett de overslag den anser nødvendige for stillingsoversikten og det tilskudd som skal ytes over det alminnelige budsjett, og framlegge dette for budsjettmyndigheten i samsvar med traktatens artikkel 272.
9. Budsjettmyndigheten skal godkjenne bevilgningene i form av tilskudd til byrået. Budsjettmyndigheten skal vedta byråets stillingsoversikt.
10. Budsjettet skal vedtas av styret. Det blir endelig etter at Den europeiske unions alminnelige budsjett er endelig vedtatt. Eventuelt skal det justeres tilsvarende.
11. Styret skal snarest mulig underrette budsjettmyndigheten om at det har til hensikt å gjennomføre ethvert prosjekt som kan ha betydelig økonomiske følger for finansieringen av budsjettet, særlig om ethvert prosjekt i tilknytning til eiendom, f.eks. leie eller kjøp av bygninger. Det skal umiddelbart underrette Kommisjonen om dette.

Dersom en enhet innen budsjettmyndigheten har gitt melding om at den har til hensikt å avgi en uttalelse, skal den oversende sin uttalelse til styret innen en frist på seks uker fra datoen for meldingen av prosjektet.

¹¹ EFT L 8 av 12.1.2001, s. 1.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 21/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

Artikkel 60

Gjennomføring og kontroll av budsjettet

1. Daglig leder skal gjennomføre byråets budsjett.
2. Senest den 1. mars som følger etter hvert regnskapsår skal byråets regnskapssjef oversende de foreløpige regnskapene til Kommisjonen regnskapssjef, sammen med en rapport om budsjett- og økonomistyringen i det aktuelle regnskapsåret. Kommisjonens finansinspektør skal kontrollere inngåelsen og betalingen av alle utgiftsforpliktelser samt konsolidere de foreløpige regnskapene for institusjoner og desentraliserte organer i samsvar med artikkel 128 i rådsforordning (EF, Euratom) nr. 1606/2002 av 25. juni 2002 om finansreglementet som får anvendelse på De europeiske fellesskaps alminnelige budsjett¹².
3. Senest den 31. mars som følger etter hvert regnskapsår, skal Kommisjonens regnskapssjef oversende byråets foreløpige regnskaper til Revisjonsretten, sammen med en rapport om budsjett- og økonomistyringen i det aktuelle regnskapsåret. Rapporten om budsjett- og økonomistyringen i det aktuelle regnskapsåret skal også oversendes til Europaparlamentet og Rådet.
4. Etter at Revisjonsrettens synspunkter på byråets foreløpige regnskaper er mottatt, i henhold til artikkel 129 i finansreglementet, skal daglig leder utarbeide byråets endelige regnskap på eget ansvar og framlegge det for styret for uttalelse.
5. Styret skal avgi en uttalelse om byråets endelige regnskap.
6. Daglig leder skal senest den 1. juli som følger etter hvert regnskapsår, oversende det endelige regnskapet til Europaparlamentet, Rådet, Kommisjonen og Revisjonsretten, sammen med Revisjonsrettens uttalelse.
7. Det endelige regnskapet skal offentliggjøres.
8. Daglig leder skal sende Revisjonsretten et svar på dens synspunkter senest innen 30. september. Dette svaret skal også sendes til styret.
9. Daglig leder skal framlegge for Europaparlamentet, på anmodning fra dette, alle opplysninger som er nødvendige for å utføre arbeidet med meddelelsen av ansvarsfrihet

for det aktuelle regnskapsåret, som fastsatt i artikkel 146 nr. 3 i forordning (EF, Euratom) nr. 1605/2002.

10. Europaparlamentet skal etter rekommendasjon fra Rådet, som skal treffe sin beslutning med kvalifisert flertall, før 30. april i år N + 2 meddele byråets daglige leder ansvarsfrihet for gjennomføringen av budsjettet for år N.

Artikkel 61

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)¹³ får ubegrenset anvendelse for bekjempelse av bedrageri, korrupsjon og andre ulovlige handlinger.
2. Byrået skal tiltre den tverrinstitusjonelle avtale av 25. mai 1999 mellom Europaparlamentet, Rådet for Den europeiske union og Kommisjonen om interne undersøkelser som foretas av Det europeiske kontor for bedrageribekjempelse (OLAF)⁽¹⁴⁾ og umiddelbart vedta egnede bestemmelser, som får anvendelse for alle byråets ansatte.
3. I beslutninger om finansiering og i avtaler og dokumenter i forbindelse med gjennomføring av dem skal det uttrykkelig fastsettes at Revisjonsretten og OLAF om nødvendig kan gjennomføre kontroll på stedet hos mottakere av midler fra byrået samt hos de organer som fordeler dem.

Artikkel 62

Evaluering

1. Innen tre år etter at byrået har begynt sin virksomhet, og deretter hvert femte år, skal styret bestille en uavhengig ekstern evaluering av gjennomføringen av denne forordning.
2. Evalueringen skal undersøke hvor effektivt byrået faktisk ivaretar sine oppgaver. Den skal også 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, på både europeisk og nasjonalt plan.

¹² EFT L 248 av 16.9.2002, s. 1. Forordningen sist endret ved forordning (EF) nr. 1525/2007 (EUT L 343 av 27.12.2007, s. 9).

¹³ EFT L 136 av 31.5.1999, s. 1.

¹⁴ EFT L 136 av 31.5.1999, s. 15.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 21/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

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.
5. Gebyrenes og avgiftenes størrelse skal fastsettes på et nivå som sikrer en inntekt som i prinsippet er tilstrekkelig til å dekke de samlede kostnadene ved tjenestene som ytes. Gebyrene og avgiftene, herunder dem som er innsamlet i 2007, skal være øremerkede inntekter for byrået.

Artikkel 63

Finansielle bestemmelser

De finansielle regler som får anvendelse på byrået, skal vedtas av styret etter samråd med Kommisjonen. Styret kan ikke avvike fra kommisjonsforordning (EF, Euratom) nr. 2343/2002 av 19. november 2002 om det finansielle rammereglementet for organene nevnt i artikkel 185 i rådsforordning (EF, Euratom) nr. 1605/2002 om finansreglementet som får anvendelse på De europeiske fellesskaps alminnelige budsjett¹⁵, med mindre et slikt avvik er spesifikt nødvendig av hensyn til byråets drift og Kommisjonen på forhånd har gitt godkjenning til dette.

Artikkel 64

Gebyrer og avgifter

1. Tiltak som har som formål å endre ikke-grunnleggende bestemmelser i denne artikkel knyttet til gebyrer og avgifter ved å supplere dem, skal vedtas etter framgangsmåten med forskriftskomiteé med kontroll omhandlet i artikkel 65 nr. 4.
2. Kommisjonen skal rådspørre styret om utkastet til tiltak nevnt i nr. 1.
3. Tiltakene nevnt i nr. 1 skal særlig avgjøre i hvilke tilfeller gebyrer og avgifter skal innkreves i henhold til artikkel 59 nr. 1 bokstav c) og d), gebyrenes og avgiftenes beløp og måten de skal betales på.
4. 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.

Kapittel IV

Sluttbestemmelser

Artikkel 65

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 5a nr. 1 til 4 samt artikkel 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.
5. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5a nr. 1 til 4 og nr. 5 bokstav b) samt artikkel 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.

Tidsfristene nevnt i artikkel 5a nr. 3 bokstav c), nr. 4 bokstav b) og nr. 4 bokstav e) i beslutning 1999/468/EF fastsettes til 20 dager.
6. Når det vises til dette nummer, får artikkel 5a nr. 1, nr. 2, nr. 4, nr. 5 bokstav b) og nr. 6 samt artikkel 7 i beslutning 1999/468/EF anvendelse, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene i beslutningens artikkel 8.
7. Når det vises til dette nummer, får artikkel 6 i beslutning 1999/468/EF anvendelse.

Før Kommisjonen treffer beslutning, skal den rådspørre komiteen nevnt i nr. 1 i denne artikkel.

Tidsrommet fastsatt i artikkel 6 bokstav b) i beslutning 1999/468/EF skal være tre måneder.

Når en medlemsstat bringer Kommisjonens beslutning inn for Rådet, kan Rådet med kvalifisert flertall treffe en annen beslutning innen tre måneder.

¹⁵ EFT L 357 av 31.12.2002, s. 72.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 21/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

Artikkel 66

Europeiske tredjestaters deltaking

Byrået er åpent for deltaking for de europeiske tredjestater som er parter 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.

I henhold til relevante bestemmelser i disse avtalene vil det bli utarbeidet ordninger som blant annet skal angi arten og omfanget av disse statenes deltaking i byråets arbeid, herunder bestemmelser om finansielle bidrag og personell.

Artikkel 67

Begynnelsen på byråets virksomhet

1. Byrået skal fra 28. september 2003 ivareta de sertifiseringsoppgaver det er pålagt i henhold til artikkel 20. 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, 12 og 20 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 12 nr. 2 bokstav b) og c).

Artikkel 68

Sanksjoner

Medlemsstatene skal fastsette sanksjoner for overtredelse av denne forordning og dens gjennomføringsregler. De fastsatte sanksjonene skal være virkningsfulle, stå i forhold til overtredelsen og virke avskrekkende.

Artikkel 69

Oppheving

1. Forordning (EF) nr. 1592/2002 oppheves uten at det berører bestemmelsene i annet ledd.
Henvisninger til den opphevede forordning skal forstås som henvisninger til denne forordning og leses i samsvar med sammenligningstabellen i vedlegg VI.
2. Rådskdirektiv 91/760/EØF oppheves fra ikrafttredelsen til tiltakene nevnt i artikkel 7 nr. 6.
3. Vedlegg III til forordning (EØF) nr. 3922/91 oppheves fra ikrafttredelsen til tilsvarende tiltak nevnt i artikkel 8 nr. 5.
4. Bestemmelsene i artikkel 11 får anvendelse på produkter, deler, utstyr, organisasjoner og personer hvis sertifisering er utført, eller godkjent, i samsvar med bestemmelsene nevnt i nr. 1, 2 og 3 i denne artikkel.
5. Direktiv 2004/36/EF oppheves fra ikrafttredelsen til tiltakene nevnt i artikkel 10 nr. 5 i denne forordning og uten at det berører gjennomføringsreglene nevnt i artikkel 8 nr. 2 i nevnte direktiv.

Artikkel 70

Ikrafttredelse

Denne forordning trer i kraft den tjuende dag etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Artikkel 5, 6, 7, 8, 9 og 10 får anvendelse fra datoene angitt i deres respektive gjennomføringsregler, men senest 8. april 2012.

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

Utferdiget i Strasbourg, 20. februar 2008.

For Europaparlamentet

H.-G. PÖTTERING

President

For Rådet

J. LENARČIČ

Formann

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 21/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- Systemer, utstyr og innretninger skal kunne betjenes uten at det kreves særskilt kompetanse eller fysisk styrke.
- 1.c.3. Luftfartøyets systemer, utstyr og tilhørende innretninger skal hver for seg og i forhold til hverandre være slik utformet at én 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 én enkelt svikt som nevnt ovenfor aksepteres det at det må tas behørig hensyn til luftfartøyets størrelse og dets samlede konfigurasjon, og at kriteriet for én 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 signalinnretninger som avleses og høres, 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 for luftfartøyet og dem som er om bord som følge av tenkelige farer, både inne i og utenfor luftfartøyet, herunder beskyttelse mot risikoen for en alvorlig svikt eller et sammenbrudd i en av luftfartøyets innretninger.
- 1.d. Kontinuerlig luftdyktighet
- 1.d.1. Det skal utarbeides instruksjoner for kontinuerlig 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 kontinuerlig luftdyktighet.
- 1.d.3. Instruksjoner for kontinuerlig luftdyktighet skal finnes i form av én eller flere håndbøker, alt etter datamengden. Håndbøkene skal omfatte vedlikeholds- og reparasjonsinstruksjoner, opplysninger om ser-
- vice, diagnose- og inspeksjonsmetoder og ha et format som gjør dem lette å bruke.
- 1.d.4. Instruksjoner for kontinuerlig 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 flygerens side under alle forventede driftsforhold.
- 2.a.4. Luftfartøyet skal ha en slik stabilitet at kravene til flygeren 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 flyoperasjonelle 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 flyoperasjonelle begrensingsområdet.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 21/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- 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 være beskyttet 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. Passasjerkabinene skal gi tilfredsstillende transportforhold for passasjerene og hensiktsmessig beskyttelse mot forventede farer som følge av flygeoperasjoner eller nødssituasjoner, herunder fare i forbindelse med ild, røyk, giftige gasser og hurtig dekompressjon. 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 flygingen, herunder med midler som sikrer situasjonsforståelse samt håndtering av alle forventede situasjoner og nødssituasjoner. Miljøet i besetningsrommene skal ikke ha noen negativ virkning på besetningens evne til å utføre sine oppgaver, og det skal utformes med henblikk på å unngå forstyrrelser ved drift samt feil bruk av betjeningsinnretningene.
3. *Organisasjoner (herunder fysiske personer som utfører konstruksjon, produksjon eller vedlikehold)*
- 3.a. Det skal utstedes godkjenning til 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 oppfyllelse av 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 oppfyllelse av 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 vedlikeholdssopplæring.

Vedlegg II

Luftfartøyer nevnt i artikkel 4 nr. 4

Artikkel 4 nr. 1, 2 og 3 får ikke anvendelse på luftfartøyer som faller inn under én eller flere av følgende kategorier:

- a) historiske luftfartøyer som oppfyller følgende kriterier:
- i) ikke-komplekse luftfartøyer
 - hvis opprinnelige konstruksjon er utformet før 1. januar 1955, og
 - hvis produksjon opphørte før 1. januar 1975,
 eller
 - ii) luftfartøyer med klar historisk relevans knyttet til
 - deltaking i en betydningsfull historisk begivenhet, eller
 - et viktig skritt i utviklingen av luftfarten, eller
 - en viktig rolle i en medlemsstats væpnede styrker,
- b) luftfartøyer som er spesielt konstruert eller endret for forskningsformål, forsøksformål eller vitenskapelige formål, og som ventes produsert bare i et svært begrenset antall,
- c) luftfartøyer der minst 51 % er bygd av en amatør eller en ideell organisasjon av amatører til egen bruk, uten noe kommersielt formål,

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 21/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- d) luftfartøyer som har vært i de væpnede styrkers tjeneste, med mindre luftfartøyet er av en type som byrået har fastsatt en konstruksjonsstandard for,
- e) fly, helikoptre og motordrevne fallskjermer med høyst to seter, en største tillatte masse ved avgang (MTOM) som ifølge medlemsstatenes registrering som ikke overstiger
 - i) 300 kg for landfly/helikoptre med ett sete, eller
 - ii) 450 kg for landfly/helikoptre med to seter, eller
 - iii) 330 kg for amfibiefly eller sjøfly med ett sete, eller
 - iv) 495 kg for amfibiefly eller sjøfly med to seter, forutsatt at de ved bruk både som sjøfly og som landfly har en masse som ligger under begge relevante MTOM-grenseverdier,
 - v) 472,5 kg for landfly med to seter utstyrt med en fallskjermsystem som kan bære hele flyet, montert på flykroppen,
 - vi) 315 kg for landfly med ett sete utstyrt med en fallskjermsystem som kan bære hele flyet, montert på flykroppen, og, for flyenes vedkommende, med en stallhastighet eller en minste stabil flygehastighet i landingskonfigurasjon på høyst 35 knop kalibrert flygehastighet (CAS),
- f) ett- og toseters gyroplan med en største tillatte masse ved avgang på høyst 560 kg,
- g) glidefly med en største tommasse på høyst 80 kg for ett sete eller 100 kg for to seter, herunder dem som fotstartes,
- h) kopier av luftfartøyer som oppfyller kriteriene i bokstav a) eller d), og som har en strukturell utforming som ligner på originalluftfartøyets,
- i) ubemannede luftfartøyer med en driftsmasse på høyst 150 kg,
- j) alle andre luftfartøyer med en største tommasse, herunder drivstoff, på høyst 70 kg.

Vedlegg III

Grunnleggende krav til sertifisering av flygere som nevnt i artikkel 7

- 1. Opplæring
 - 1.a. Alminnelige bestemmelser
 - 1.a.1. En person som gjennomgår opplæring for å fly et luftfartøy, skal være tilstrekkelig moden utdanningsmessig, fysisk og mentalt til å kunne tilegne seg, fastholde og

framvise de relevante teoretiske kunnskaper og praktiske ferdigheter.

- 1.b. Teoretiske kunnskaper
 - 1.b.1. En flyger skal tilegne seg og opprettholde et nivå av tekniske kunnskaper som svarer til de funksjoner vedkommende ivaretar på luftfartøyet, og står i forhold til de farer som er forbundet med typen virksomhet. Slike kunnskaper skal minst omfatte følgende:
 - i) luftfartslovgivning,
 - ii) generelle kunnskaper om luftfartøyer,
 - iii) tekniske aspekter ved kategorien av luftfartøy,
 - iv) planlegging og gjennomføring av flyginger,
 - v) menneskers prestasjoner og begrensninger
 - vi) meteorologi,
 - vii) navigasjon,
 - viii) driftsprosedyrer, herunder ressursforvaltning,
 - ix) flygeprinsipper,
 - x) kommunikasjon, og
 - xi) ikke-tekniske ferdigheter, herunder gjenkjenning og håndtering av trusler og feil.
 - 1.c. Framvisning og vedlikehold av teoretiske kunnskaper
 - 1.c.1. Tilegning og fastholdelse av teoretiske kunnskaper skal påvises ved kontinuerlig vurdering under opplæring og eventuelt ved eksamener.
 - 1.c.2. Et passende kompetansenivå innen teoretisk kunnskap skal vedlikeholdes. Oppfyllelsen av dette kravet skal påvises ved regelmessige vurderinger, eksamener, prøver og kontroller. Hyppigheten av eksamener, prøver og kontroller skal stå i forhold til risikonivået knyttet til virksomheten.
 - 1.d. Praktiske ferdigheter
 - 1.d.1. En flyger skal tilegne seg og opprettholde praktiske ferdigheter til å ivareta sine funksjoner i luftfartøyet. Slike ferdigheter skal stå i forhold til de farer som er forbundet med typen virksomhet, og skal, dersom det er relevant for virksomheten som utøves i luftfartøyet, omfatte følgende:
 - i) virksomhet før og under flyging, herunder luftfartøyets ytelse, bestemmelse av masse og balanse, inspeksjon og service av luftfartøyet, driv-

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 21/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- stoffplanlegging, værvurdering, ruteplanlegging, luftromsbegrensninger og rullebanetilgjengelighet,
 - ii) flyplassmanøvrer og trafikk mønstre,
 - iii) forholdsregler og prosedyrer for å unngå kollisjoner,
 - iv) kontroll av luftfartøyet ved ekstern visuell referanse,
 - v) flygemanøvrer, herunder i kritiske situasjoner, og tilhørende gjenopprettingsmanøvrer, i den grad det er teknisk mulig,
 - vi) avgang og landing under normale forhold og i sidevind,
 - vii) flyging basert utelukkende på instrumenter, etter relevans for typen virksomhet,
 - viii) driftsprosedyrer, herunder gruppearbeid og ressursforvaltning, etter relevans for driftstypen, med ett eller flere besetningsmedlemmer,
 - ix) navigasjon og anvendelse av lufttrafikkregler og tilhørende prosedyrer ved hjelp av visuell referanse eller navigasjonshjelpemidler etter relevans,
 - x) drift i unormale situasjoner og nødsituasjoner, herunder simulerte funksjonsfeil på luftfartøyet,
 - xi) overholdelse av prosedyrer for lufttrafikk tjenester og kommunikasjon,
 - xii) bestemte aspekter ved luftfartøytype eller -klasse,
 - xiii) ytterligere tilegnelse av praktiske ferdigheter som kan kreves for å redusere farene knyttet til bestemte aktiviteter, og
 - xiv) ikke-tekniske ferdigheter, herunder gjenkjenning og håndtering av trusler og feil, ved hjelp av en passende vurderingsmetodikk i forbindelse med vurdering av de tekniske ferdighetene.
- 1.e. Framvisning og vedlikehold av praktiske ferdigheter
 - 1.e.1. En flyger skal framvise en evne til å utføre prosedyrer og manøvrer med en grad av kompetanse som passer for de funksjoner vedkommende utøver i luftfartøyet, ved
 - i) å overholde grensene for drift av luftfartøyet,
 - ii) å gjennomføre alle manøvrer med smidighet og presisjon,
 - iii) å utvise god dømmekraft og flygeatferd,
 - iv) å anvende sine luftfartskunnskaper,
 - v) å beholde kontrollen over luftfartøyet til alle tider på en slik måte at det sikres en korrekt utførelse av en prosedyre eller manøvrer, og
 - vi) ikke-tekniske ferdigheter, herunder gjenkjenning og håndtering av trusler og feil, ved hjelp av en passende vurderingsmetodikk i forbindelse med vurdering av de tekniske ferdighetene.
 - 1.e.2. Et passende kompetansenivå innen praktiske ferdigheter skal vedlikeholdes. Overholdelsen av dette kravet skal påvises ved regelmessige vurderinger, eksamener, prøver og kontroller. Hyppigheten av eksamener, prøver og kontroller skal stå i forhold til risikonivået knyttet til virksomheten.
- 1.f. Språkferdigheter
 - En flyger skal ha framvist språkferdigheter på et nivå som passer de til funksjoner vedkommende utøver i luftfartøyet. Slike framviste ferdigheter skal omfatte
 - i) evne til å forstå værinformasjonsdokumenter,
 - ii) bruk av luftfartskart underveis, ved avgang og ved innflyging samt tilhørende flygeinformasjonsdokumenter, og
 - iii) evne til å kommunisere med andre besetningsmedlemmer og flyskringstjenester i alle faser av flygingen, herunder flygeforberedelsen.
- 1.g. Opplæringsinnretninger for flysimulering
 - Når en opplæringsinnretning for flysimulering (FSTD) brukes ved opplæring, eller til påvisning av at en praktisk ferdighet er tilegnet, skal denne FSTD være kvalifisert til et visst ytelsesnivå på de områder som er relevante for fullføring av oppgaven. Særlig skal gjengivelsen av utforming, betjeningsegenskaper, luftfartøyet ytelser og systemenes virkemåte gjengi luftfartøyet tilstrekkelig nøyaktig.
 - 1.h. Opplæringskurs
 - 1.h.1. Opplæringen skal gjennomføres som et opplæringskurs.
 - 1.h.2. Et opplæringskurs skal oppfylle følgende vilkår:
 - i) et pensum skal utarbeides for hver type kurs, og

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 21/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

ii) opplæringskurset skal i nødvendig grad omfatte både teoretiske kunnskaper og praktisk flygeinstruksjon (herunder syntetisk opplæring).

1.i. Instruktører

1.i.1. Teoretisk undervisning

Teoretisk undervisning skal gis av tilstrekkelig kvalifiserte instruktører. De skal

- i) ha tilstrekkelige kunnskaper på det området det undervises i, og
- ii) kunne bruke egnede undervisningsmetoder.

1.i.2. Flygeundervisning og flysimuleringsundervisning

Flygeundervisning og flysimuleringsundervisning skal gis av kvalifiserte instruktører som har følgende kvalifikasjoner:

- i) ha de teoretiske kunnskaper og den erfaring som kreves for undervisningen som gis,
- ii) kunne bruke egnede undervisningsmetoder,
- iii) ha erfaring med undervisningsmetoder innen de flygemanøvrer og flygeprosedyrer som det skal gis flygeundervisning i,
- iv) ha vist evne til å undervise i de områder det skal gis flygeundervisning i, herunder før og etter flyging og på bakken, og
- v) få regelmessig oppfriskingsopplæring for å sikre at undervisningsstandardene holdes ved like.

Flygeinstruktører skal også ha rettighet til å opptre som fartøysjef for luftfartøyet som det undervises for, unntatt ved opplæring for nye fartøytyper.

1.j. Eksaminatorer

1.j.1. Personer med ansvar for å vurdere flygernes ferdigheter skal

- i) oppfylle kravene til flygeinstruktører og flysimuleringsinstruktører,
- ii) være i stand til å vurdere flygernes ytelse og gjennomføre flygetester og kontroller.

2. Krav til erfaring

2.a.1. En person som opptre som flygebesetningsmedlem, instruktør eller eksaminator, skal tilegne seg og vedlikeholde tilstrekkelig erfaring for de funksjoner vedkommende utøver, med mindre gjen-

nomsøringsregler krever at kvalifikasjoner skal påvises i samsvar med nr. 1.e.

3. Utdanningsorganisasjoner

3.a. Krav til utdanningsorganisasjoner

3.a.1. En utdanningsorganisasjon som gir flygeropplæring, skal oppfylle følgende krav:

- i) ha alle de nødvendige ressurser for å ivareta det ansvaret som er forbundet med denne virksomheten. 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,
- ii) iverksette og vedlikeholde et forvaltningssystem for sikkerhet og opplæringsstandard og etterstrebe kontinuerlig forbedring av dette systemet, og
- iii) om nødvendig inngå avtaler med andre relevante organisasjoner for å sikre løpende overholdelse av kravene ovenfor.

4. Medisinsk egnethet

4.a. Medisinske kriterier

4.a.1. Alle flygere skal regelmessig påvise at de er medisinsk egnede til å ivareta sine funksjoner på en tilfredsstillende måte, idet det tas hensyn til typen virksomhet. Denne egnetheten påvises ved passende vurdering basert på flymedisinsk beste praksis, idet det tas hensyn til typen aktivitet og mulig aldersbetinget mental og fysisk svekkelse.

Medisinsk egnethet, herunder fysisk og mental egnethet, betyr at flygeren ikke lider av noen sykdom eller funksjonshemning som gjør vedkommende ute av stand til

- i) å utføre de nødvendige oppgaver for å drive luftfartøyet, eller
- ii) å utføre pålagte oppgaver på et hvilket som helst tidspunkt, eller
- iii) å oppfatte sine omgivelser korrekt.

4.a.2. Dersom medisinsk egnethet ikke kan påvises, kan det iverksettes korrigerende tiltak som gir tilsvarende flysikkerhet.

4.b. Flyleger

4.b.1. En flylege skal

- i) være kvalifisert og ha tillatelse til å praktisere som lege,

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 21/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- ii) ha mottatt opplæring i flymedisin og regelmessig oppfriskingsopplæring i flymedisin for å sikre at vurderingsstandardene opprettholdes,
 - iii) ha tilegnet seg praktiske ferdigheter og erfaring om de forhold som flygerne utøver sin tjeneste i.
- 4.c. Flymedisinske sentre
- 4.c.1. Flymedisinske sentre skal oppfylle følgende vilkår:
- i) ha alle de nødvendige ressurser for å ivareta det ansvaret som er forbundet med deres rettigheter. 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,
 - ii) iverksette og vedlikeholde et forvaltningssystem for sikkerhet og standard for medisinsk vurdering og etterstrebe kontinuerlig forbedring av dette systemet,
 - iii) om nødvendig inngå avtaler med andre relevante organisasjoner for å sikre løpende overholdelse av disse kravene.

Vedlegg IV

Grunnleggende krav til drift av luftfartøyer som nevnt i artikkel 8

1. Alminnelige bestemmelser

- 1.a. En flyging skal ikke gjennomføres dersom ikke besetningsmedlemmene og eventuelt alt annet driftspersonale som deltar i forberedelsen og gjennomføringen av flygingen, er fortrolige med de lover, forskrifter og prosedyrer som er relevante for utførelsen av deres oppgaver, og som gjelder for de områdene som skal gjennomflys, de flyplassene som er planlagt benyttet, og de tilhørende flysikringsinnretninger.
- 1.b. En flyging skal gjennomføres i samsvar med driftsprosedylene som er angitt i flygehåndboken, eller, dersom det kreves, i driftshåndboken, til forberedelse og gjennomføring av flygingen. For dette formål skal det finnes et system med sjekklister som besetningsmedlemmene kan bruke ved behov i alle faser av driften av luftfartøyet under normale og unormale forhold og i nødssituasjoner.

Prosedylene skal utarbeides for alle nødssituasjoner som med rimelighet kan forutses.

- 1.c. Før hver flyging skal hvert besetningsmedlems roller og plikter defineres. Fartøysjefen skal ha ansvar for driften og sikkerheten til luftfartøyet og for sikkerheten til alle besetningsmedlemmer, passasjerer og last om bord.
- 1.d. Produkter eller stoffer som kan utgjøre en betydelig risiko for helse, sikkerhet, eiendom eller miljø, for eksempel farlig last, våpen, og ammunisjon, skal ikke fraktes med noe luftfartøy med mindre det medfølger konkrete sikkerhetsprosedyrer og instruksjoner for å redusere risikoen forbundet med dem.
- 1.e. Alle nødvendige data, dokumenter, registre og informasjon som dokumenterer at vilkårene angitt i nr. 5.c er oppfylt, skal oppbevares for hver flyging og holdes tilgjengelige i en minimumsperiode som står i forhold til typen drift.

2. Forberedelse av flyging

- 2.a. En flyging skal påbegynnes først når det med alle rimelige midler er kontrollert at følgende vilkår er oppfylt:
 - 2.a.1. De anlegg som er direkte nødvendige for flygingen og for sikker drift av luftfartøyet, herunder kommunikasjonsanlegg og navigasjonshjelpemidler, er tilgjengelige for gjennomføring av flygingen, idet det tas hensyn til eksisterende dokumentasjon av flygeinformasjonstjenester (AIS, Aeronautical Information Services).
 - 2.a.2. Besetningen skal være fortrolig med og passasjerene underrettet om plassering og bruk av relevant nødutstyr. Besetning og passasjerer skal ha tilgang til tilstrekkelige og klare opplysninger om nødprosedyrer og bruk av sikkerhetsutstyr i kabinen.
 - 2.a.3. Fartøysjefen skal ha forsikret seg om at
 - i) luftfartøyet er luftdyktig som angitt i nr. 6,
 - ii) luftfartøyet eventuelt er registrert, og at relevante sertifikater i den forbindelse finnes om bord i luftfartøyet,
 - iii) instrumenter og utstyr som angitt i nr. 5 som kreves for å gjennomføre flygingen, er installert i luftfartøyet og funksjonsdyktige, med mindre minimums-

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 21/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- utstyrslisten (MEL) eller et tilsvarende dokument gir fritak i så måte,
- iv) luftfartøyets masse og tyngdepunkt er slik at flyet kan føres innenfor fastsatte grenser i luftdyktighetsdokumentasjonen,
 - v) all kabinbagasje, bagasje i lasterommet og last er korrekt lastet og sikret, og
 - vi) luftfartøyets driftsbegrensninger som angitt i nr. 4 ikke vil bli overskredet på noe tidspunkt under flygingen.
- 2.a.4. Opplysninger om meteorologiske forhold for avgangs- og bestemmelsesflyplass og eventuelle alternative lufthavner samt forholdene underveis skal være tilgjengelige for flygebesetningen. Særlig oppmerksomhet skal vies til potensielt farlige atmosfæriske forhold.
- 2.a.5. I tilfelle flyging inn i områder med kjente eller forventede isingsforhold skal luftfartøyet være sertifisert, utstyrt og/eller behandlet for sikker drift under slike forhold.
- 2.a.6. For en flyging basert på visuelflygereglene skal de meteorologiske forhold langs ruten som skal flys, være slik at overholdelse av disse flygereglene er mulig. For en flyging basert på instrumentflygereglene skal bestemmelsesflyplass og eventuelle alternative flyplasser der luftfartøyet kan lande, velges, idet det tas særlig hensyn til varslede meteorologiske forhold, tilgjengeligheten til flysikringstjenester, tilgjengeligheten til bakkeanlegg og instrumentflygingsprosedyrer godkjent av staten der bestemmelsesflyplassen eller den alternative flyplassen befinner seg.
- 2.a.7. Mengden av drivstoff og olje om bord skal være tilstrekkelig til å sikre at den planlagte flygingen kan fullføres trygt, idet det tas hensyn til meteorologiske forhold, eventuelle andre forhold som påvirker luftfartøyets ytelse, og eventuelle forsinkelser som forventes for flygingen. Dessuten skal det medbringes en drivstoffreserve med henblikk på utforutsette hendelser. Det skal om relevant være fastsatt prosedyrer for drivstoffhåndtering under flyging.
3. *Flydrift*
- 3.a. I forbindelse med flydrift skal alle følgende vilkår være oppfylt:
- 3.a.1. Dersom det er relevant for typen luftfartøy, skal hvert besetningsmedlem under avgang og landing, og ellers når fartøysjefen anser det nødvendig av hensyn til sikkerheten, sitte på sin plass og bruke det foreliggende sikringsutstyr, idet det tas hensyn til typen luftfartøy.
 - 3.a.2. Dersom det er relevant for typen luftfartøy, skal alle besetningsmedlemmer som må være til stede i førerkabinen, sitte og forbli sittende på sin plass, med setebeltene festet, unntatt i situasjoner underveis da fysiologiske eller driftsmessige behov tilsier noe annet.
 - 3.a.3. Dersom det er relevant for typen luftfartøy og typen drift, skal fartøysjefen før avgang og landing, under taksing og når det anses nødvendig for sikkerheten, sikre at hver passasjer sitter på sin plass og er forsvarlig fastspent.
 - 3.a.4. En flyging skal gjennomføres på en slik måte at nødvendig avstand til andre luftfartøyer opprettholdes og tilstrekkelig klaring til hindringer sikres i alle faser av flygingen. Slik klaring skal være minst den som kreves i relevante luftfartsregler.
 - 3.a.5. En flyging skal ikke fortsettes med mindre kjente forhold fortsatt tilsvarer minst forholdene i nr. 2. For en flyging basert på instrumentflygereglene skal dessuten en innflyging mot en flyplass ikke fortsettes under visse angitte høyder eller forbi en viss posisjon dersom fastsatte siktkriterier ikke er oppfylt.
 - 3.a.6. I en nødssituasjon skal fartøysjefen sikre at alle passasjerer instrueres om de nødvendige etter omstendighetene.
 - 3.a.7. En fartøysjef skal treffe alle nødvendige tiltak for å minimere forstyrrende passasjerers konsekvenser for flygingen.
 - 3.a.8. Et luftfartøy skal ikke taksnes i trafikkområdet på en flyplass, og luftfartøyets rotor skal ikke slås på, med mindre personen ved betjeningsinnretningene har de nødvendige kvalifikasjoner.
 - 3.a.9. De relevante prosedyrer for drivstoffhåndtering om bord skal brukes.
4. *Luftfartøyets ytelse og driftsbegrensninger*
- 4.a. Et luftfartøy skal drives i samsvar med luftdyktighetsdokumentasjonen og alle tilhørende driftsprosedyrer og –begrensninger slik de er gjengitt i godkjent flyge-

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 21/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- håndbok eller eventuell tilsvarende dokumentasjon. Flygehåndboken eller tilsvarende dokumentasjon skal være tilgjengelig for besetningen og holdes à jour for hvert luftfartøy.
- 4.b. Luftfartøyet skal drives i samsvar med relevant miljødokumentasjon.
- 4.c. En flyging skal ikke påbegynnes med mindre luftfartøyets planlagte ytelse, idet det tas hensyn til alle faktorer som kan påvirke ytelsesnivået vesentlig, gjør det mulig å gjennomføre alle faser av flygingen innen relevante avstander/områder og hinderklaringer ved planlagt driftsmasse. Blant ytelsesfaktorer som vesentlig påvirker avgang, flyging underveis og innflyging/landing, er særlig
- i) driftsprosedyrer,
 - ii) flyplassens trykkehøyde,
 - iii) temperatur,
 - iv) vind,
 - v) avgangs- og landingsområdets størrelse, helning og tilstand, og
 - vi) flyskrogets, motorenes eller systemenes tilstand, idet det tas hensyn til mulig forringelse.
- 4.c.1. Det skal tas hensyn til slike faktorer direkte som driftsparametere eller indirekte i form av tillatte avvik eller marginer, som alt etter relevans for driftstypen kan tas med ved planlegging av ytelsesdata.
5. *Instrumenter, data og utstyr*
- 5.a. Et luftfartøy skal være utstyrt med alt navigasjonsutstyr, kommunikasjonsutstyr og annet utstyr som er nødvendig for den planlagte flygingen, idet det tas hensyn til gjeldende lufttrafikkregler og luftfartsregler i alle faser av flygingen.
- 5.b. Dersom det er relevant, skal et luftfartøy være utstyrt med alt nødvendig sikkerhetsutstyr, medisinsk utstyr, evakueringsutstyr og overlevelsesutstyr, idet det tas hensyn til risikoen forbundet med områdene der flygingen finner sted, rutene som skal flys, flygehøyden og flygingens varighet.
- 5.c. Alle nødvendige data for besetningens gjennomføring av flygingen skal være à jour og tilgjengelig om bord på luftfartøyet, idet det tas hensyn til gjeldende lufttrafikkregler, luftfartsregler, flygehøyder og områder der flygingen finner sted.
6. *Kontinuerlig luftdyktighet*
- 6.a. Et luftfartøy skal ikke anvendes med mindre følgende vilkår er oppfylt:
- i) luftfartøyet er i luftdyktig stand,
 - ii) det drifts- og nødutstyr som er nødvendig for den planlagte flygingen, er i funksjonsdyktig stand,
 - iii) luftfartøyets luftdyktighetsdokument er gyldig, og
 - iv) vedlikehold av flyet er utført i samsvar med vedlikeholdsprogrammet.
- 6.b. Før hver flyging eller sammenhengende serie av påfølgende flyginger skal luftfartøyet inspiseres, ved en kontroll før flyging, for å avgjøre om det er egnet for den planlagte flygingen.
- 6.c. Vedlikeholdsprogrammet skal særlig omfatte vedlikeholdsoppgaver og intervaller, særlig det som er angitt som obligatorisk i instruksene for kontinuerlig luftdyktighet.
- 6.d. Luftfartøyet skal ikke flys med mindre det er frigitt til bruk av kvalifiserte personer eller organisasjoner etter vedlikehold. Det undertegnede frigivelsesdokumentet skal særlig omfatte grunnleggende opplysninger om det uførte vedlikeholdet.
- 6.e. All dokumentasjon på luftfartøyets luftdyktighet skal oppbevares til opplysningene i dem er erstattet med nye opplysninger av tilsvarende omfang og detaljnivå, og i minst 24 måneder i tilfelle detaljerte vedlikeholdsarkiver. Dersom luftfartøyet leies ut, skal all dokumentasjon på luftfartøyets luftdyktighet oppbevares minst i leiens varighet.
- 6.f. Alle endringer og reparasjoner skal oppfylle de grunnleggende krav til luftdyktighet. Dataene som dokumenterer kravene til luftdyktighet, skal oppbevares.
7. *Besetningsmedlemmer*
- 7.a. Besetningens antall og sammensetning skal fastsettes idet det tas hensyn til
- i) luftfartøyets sertifiseringsbegrensninger, herunder eventuelt relevant nødevakueringsdemonstrasjon,
 - ii) luftfartøyets konfigurasjon, og
 - iii) driftens type og varighet.
- 7.b. Kabinbesetningsmedlemmene skal
- i) ha gjennomgått opplæring og være kontrollert regelmessig slik at de har oppnådd og opprettholder et tilstrekkelig

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 21/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

- lig kompetansenivå til å utføre sine pålagte sikkerhetsoppgaver, og
- ii) vurderes regelmessig for medisinsk egnethet for å sikre at de på en sikker måte kan utføre sine sikkerhetsoppgaver. Oppfyllelsen av dette kravet skal påvises ved relevant vurdering basert på flymedisinsk beste praksis.
- 7.c. Fartøysjefen skal ha myndighet til å gi alle ordrer og treffe alle nødvendige tiltak for å garantere drift og sikkerhet for luftfartøyet og passasjerer og/eller eienedom om bord.
- 7.d. I en nødssituasjon som setter flyets drift eller sikkerhet og/eller personer om bord i fare, skal fartøysjefen treffe de tiltak han/hun anses nødvendige av hensyn til sikkerheten. Dersom et slikt tiltak innebærer brudd på lokale regler eller prosedyrer, er fartøysjefen ansvarlig for straks å underrette relevant lokal myndighet.
- 7.e. Unormale nødssituasjoner skal ikke simuleres mens luftfartøyet har passasjerer eller last om bord.
- 7.f. Intet besetningsmedlem skal la sin utføring av oppgaver eller beslutningstaking svekkes i en slik grad at flysikkerheten bringes i fare på grunn av virkningene av tretthet, idet det blant annet tas hensyn til akkumulert tretthet, søvnmangel, antall sektorer som gjennomflys, nattjeneste eller tidssoneendringer. Hvileperiodene skal gi tilstrekkelig tid til å sette besetningen i stand til å overvinne virkningene av forrige tjeneste og være uthvilt ved begynnelsen av neste flygetjenesteperiode.
- 7.g. Et besetningsmedlem skal ikke utføre oppgaver om bord i et luftfartøy under påvirkning av psykotrope stoffer eller alkohol, eller dersom vedkommende er uskikket på grunn av skade, tretthet, medisiner, sykdom eller andre årsaker.
8. *Tilleggskrav til kommersiell drift og drift av komplekse motordrevne luftfartøyer*
- 8.a. Kommersiell drift og drift av komplekse motordrevne luftfartøyer skal ikke utføres med mindre følgende vilkår er oppfylt:
- 8.a.1. Operatøren skal direkte eller indirekte gjennom kontrakter ha de nødvendige midler for driftens omfang og rekkevidde. Disse midlene skal omfatte, men ikke være begrenset til, følgende: luftfartøy, anlegg, forvaltningsstruktur, personell, utstyr, dokumentasjon av oppgaver, ansvar og framgangsmåter, adgang til relevante data og arkivering.
- 8.a.2. Operatøren skal bare bruke tilstrekkelig kvalifisert og opplært personell, og skal gjennomføre opplærings- og kontrollprogrammer for besetningsmedlemmer og annet relevant personell.
- 8.a.3. Operatøren skal utarbeide en MEL eller et tilsvarende dokument, idet det tas hensyn til følgende:
- i) Dokumentet skal muliggjøre drift av luftfartøyet, under angitte forhold, med bestemte instrumenter, utstyr eller funksjoner ute av drift ved begynnelsen av flygingen.
- ii) Dokumentet skal utarbeides for hvert enkelt luftfartøy, idet det tas hensyn til operatørens relevante drifts- og vedlikeholdsforhold.
- iii) MEL skal bygge på grunnleggende minimumstutstysliste (MMEL), dersom en slik finnes, og skal ikke være mindre restriktiv enn MMEL.
- 8.a.4. Operatøren skal innføre og vedlikeholde et styringssystem for å sikre oppfyllelse av de grunnleggende krav til drift og tilstrebe en stadig forbedring av systemet.
- 8.a.5. Operatøren skal iverksette og vedlikeholde et forebygging av ulykkesforebyggings- og sikkerhetsprogram, herunder et hendelsesrapporteringsprogram, som skal brukes av styringssystemet til å bidra til at målet om kontinuerlig forbedring av driftssikkerheten nås.
- 8.b. Kommersiell drift og drift av komplekse motordrevne luftfartøyer skal bare utføres i samsvar med operatørens driftshåndbok. En slik håndbok skal inneholde alle nødvendige instruksjoner, opplysninger og prosedyrer for alle luftfartøyer som drives, og som driftspersonellet trenger for å utføre sine oppgaver, Begrensninger som gjelder for flygetid, flygetjenesteperioder og hvileperioder for besetningsmedlemmer, skal angis. Driftshåndbøkene og deres revisjoner skal være i samsvar med godkjent flygehåndbok, og skal endres ved behov.
- 8.c. Operatøren skal etter behov fastsette framgangsmåter for å minimere forstyr-

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 21/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

rende passasjerers konsekvenser for flysikkerheten.

- 8.d. Operatøren skal utarbeide og vedlikeholde sikkerhetsprogrammer som er tilpasset til luftfartøyet og typen drift, herunder særlig
- i) sikkerheten i førerkabinen,
 - ii) kontrolliste for gjennom søking av luftfartøyet,
 - iii) opplæringsprogrammer,
 - iv) beskyttelse av elektroniske systemer og datasystemer for å hindre overløst systemforstyrrelse og –ødeleggelse, og
 - v) rapportering av ulovlig innblanding.
- Dersom sikkerhetstiltakene kan påvirke driftssikkerheten negativt, skal farene vurderes og relevante prosedyrer utarbeides for å redusere sikkerhetsrisikoen; dette kan nødvendiggjøre bruk av spesialutstyr.
- 8.e. Operatøren skal utpeke en flyger blant flygebesetningen til fartøysjef.
- 8.f. Forebygging av tretthet skal håndteres gjennom et vaktlistesystem. For en flyging, eller en serie av flyginger, skal et slikt vaktlistesystem innrettes mot flygetid, flygetjenesteperioder, tjenesteperioder og tilpassede hvileperioder. Ved fastsettelse av begrensninger innen vaktlistesystemet skal det tas hensyn til alle relevante faktorer som bidrar til tretthet, særlig antallet sektorer som gjennomflys, tidssoneendringer, søvnmangel, forstyrrelse av døgnrytmen, nattjeneste, posisjonering, kumulativ tjenestetid for gitte tidsrom, deling av pålagte oppgaver mellom besetningsmedlemmer og innsetting av flere besetningsmedlemmer.
- 8.g. Oppgavene omhandlet i nr. 6.a, 6.d og 6.e skal kontrolleres av en organisasjon med ansvar for styring av kontinuerlig luftdyktighet som i tillegg til kravene i vedlegg I, nr. 3.a, skal oppfylle følgende vilkår:
- i) Organisasjonen skal være kvalifisert for vedlikehold av produkter, deler og utstyr under dens ansvar eller ha inngått en kontrakt med en slik kvalifisert organisasjon for disse produktene, delene og utstyret.
 - ii) Organisasjonen skal utarbeide en organisasjonshåndbok, til bruk og veiledning av berørt personell, som gir en beskrivelse av alle organisasjonens prosedyrer for kontinuerlig luftdyktig-

het, herunder eventuelt en beskrivelse av administrative ordninger mellom organisasjonen og den godkjente vedlikeholdsorganisasjonen.

Vedlegg V

Kriterier for godkjente organer omhandlet i artikkel 13

1. Organet, dets leder og dets personell med ansvar for å utføre kontrollene skal verken direkte eller som representant delta i konstruksjon, produksjon, markedsføring eller vedlikehold av produkter, deler, utstyr, komponenter eller systemer; de skal heller ikke delta i drift, tjenesteyting eller bruk av disse. Dette utelukker ikke muligheten for utveksling av tekniske opplysninger mellom de involverte organisasjoner og det godkjente organ.
2. Organet og dets personell med ansvar for sertifiseringsoppgavene skal utføre sine oppgaver med størst mulig faglig integritet, ha best mulige tekniske kvalifikasjoner og være fri for press og påvirkning, særlig økonomisk, som kan påvirke deres vurdering eller resultatene av deres undersøkelser, særlig fra personer eller grupper av personer som påvirkes av resultatene av sertifiseringsoppgavene.
3. Organet skal ha tilgjengelig nødvendig personell og de nødvendige midler for å utføre de tekniske og administrative oppgavene knyttet til sertifiseringsprosessen på en tilfredsstillende måte; det skal også ha tilgang til det utstyr som er nødvendig for å utføre særlige kontroller.
4. Personellet med ansvar for undersøkelsen skal ha
 - god teknisk og faglig utdanning,
 - tilfredsstillende kunnskaper om kravene i forbindelse med de sertifiseringsoppgavene de utfører, og tilstrekkelig erfaring med slike prosesser,
 - den nødvendige evne til å utarbeide erklæringer, dokumenter og rapporter som dokumenterer at undersøkelsene er utført.
5. Undersøkelsespersonellens upartiskhet skal sikres. Deres godtgjøring skal ikke avhenge av antallet undersøkelser de utfører, eller av resultatene av disse undersøkelsene.
6. Organet skal tegne ansvarsforsikring, med mindre ansvaret dekkes av en medlemsstat i henhold til dens nasjonale lovgivning.

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 21/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

7. Organets personell skal være underlagt taushetsplikt for alle opplysninger det tilegner seg ved utførelsen av oppgaver i henhold til denne forordning.

Vedlegg VI

Sammenligningstabell

Forordning (EF) nr. 1592/2002	Denne forordning
Artikkel 1	Artikkel 1
Artikkel 2 nr. 1	Artikkel 2 nr. 1
Artikkel 2 nr. 2 bokstav a) til e)	Artikkel 2 nr. 2 bokstav a) til e)
–	Artikkel 2 nr. 2 bokstav f)
Artikkel 2 nr. 3	Artikkel 2 nr. 3
Artikkel 3 bokstav a) til g)	Artikkel 3 bokstav a) til g)
–	Artikkel 3 bokstav h) til l)
Artikkel 4 nr. 1 bokstav a) til c)	Artikkel 4 nr. 1 bokstav a) til c)
–	Artikkel 4 nr. 1 bokstav d)
–	Artikkel 4 nr. 2 og 3
Artikkel 4 nr. 2	Artikkel 4 nr. 4
–	Artikkel 4 nr. 5
Artikkel 4 nr. 3	Artikkel 4 nr. 6
Artikkel 5 nr. 1	Artikkel 5 nr. 1
Artikkel 5 nr. 2 første ledd, innledning	Artikkel 5 nr. 2 første ledd, innledning
Artikkel 5 nr. 2 første ledd bokstav a) til c)	Artikkel 5 nr. 2 første ledd bokstav a) til c)
Artikkel 5 nr. 2 første ledd bokstav d)	Artikkel 5 nr. 2 første ledd bokstav d) og e)
Artikkel 5 nr. 2 første ledd bokstav e) og f)	Artikkel 5 nr. 2 første ledd bokstav f) og g)
–	Artikkel 5 nr. 3
Artikkel 5 nr. 3	Artikkel 5 nr. 4
Artikkel 5 nr. 4 første ledd, innledning	Artikkel 5 nr. 5 første ledd, innledning
Artikkel 5 nr. 4 første ledd bokstav a) til d)	Artikkel 5 nr. 5 første ledd bokstav a) til d)
Artikkel 5 nr. 4 første ledd bokstav e) punkt i) til iii)	Artikkel 5 nr. 5 første ledd bokstav e) punkt i) til iii)
–	Artikkel 5 nr. 5 første ledd bokstav e) punkt iv) til vi)
Artikkel 5 nr. 4 første ledd bokstav f) til i)	Artikkel 5 nr. 5 første ledd bokstav f) til i)
–	Artikkel 5 nr. 5 første ledd bokstav j)
Artikkel 5 nr. 5 første ledd, innledning	Artikkel 5 nr. 6 første ledd, innledning
Artikkel 5 nr. 5 første ledd bokstav a), b) og c)	Artikkel 5 nr. 6 første ledd bokstav a), b) og c)
–	Artikkel 5 nr. 6 første ledd bokstav d)
Artikkel 6	Artikkel 6

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 21/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

Forordning (EF) nr. 1592/2002	Denne forordning
–	Artikkel 7
–	Artikkel 8
–	Artikkel 9
–	Artikkel 10
Artikkel 8 nr. 1	Artikkel 11 nr. 1
–	Artikkel 11 nr. 2 til 4
Artikkel 8 nr. 2	Artikkel 11 nr. 5
–	Artikkel 11 nr. 6
Artikkel 9	Artikkel 12
–	Artikkel 13
Artikkel 10 nr. 1	Artikkel 14 nr. 1
–	Artikkel 14 nr. 2
Artikkel 10 nr. 2	Artikkel 14 nr. 3
Artikkel 10 nr. 3	Artikkel 14 nr. 4
Artikkel 10 nr. 4	Artikkel 14 nr. 5
Artikkel 10 nr. 5	Artikkel 14 nr. 6
Artikkel 10 nr. 6	Artikkel 14 nr. 7
Artikkel 11	Artikkel 15
–	Artikkel 16
Artikkel 12	Artikkel 17
Artikkel 13, innledning	Artikkel 18, innledning
Artikkel 13 bokstav a)	Artikkel 18 bokstav a)
–	Artikkel 18 bokstav b)
Artikkel 13 bokstav b)	Artikkel 18 bokstav c)
Artikkel 13 bokstav c)	Artikkel 18 bokstav d)
–	Artikkel 18 bokstav e)
Artikkel 14	Artikkel 19
Artikkel 15 nr. 1, innledning	Artikkel 20 nr. 1, innledning
Artikkel 15 nr. 1 bokstav a) til j)	Artikkel 20 nr. 1 bokstav a) til j)
–	Artikkel 20 nr. 1 bokstav k) og l)
Artikkel 15 nr. 2	Artikkel 20 nr. 2
–	Artikkel 21
–	Artikkel 22
–	Artikkel 23
Artikkel 16 nr. 1 og 2	Artikkel 24 nr. 1 og 2

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 21/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

Forordning (EF) nr. 1592/2002	Denne forordning
–	Artikkel 24 nr. 3
Artikkel 16 nr. 3	Artikkel 24 nr. 4
Artikkel 16 nr. 4	Artikkel 24 nr. 5
–	Artikkel 25
Artikkel 17	Artikkel 26
Artikkel 18	Artikkel 27
Artikkel 19	Artikkel 28
Artikkel 20	Artikkel 29
Artikkel 21	Artikkel 30
Artikkel 22	Artikkel 31
Artikkel 23	Artikkel 32
Artikkel 24 nr. 1 til 4	Artikkel 33 nr. 1 til 4
–	Artikkel 33 nr. 5
Artikkel 25 nr. 1 og 2	Artikkel 34 nr. 1 og 2
–	Artikkel 34 nr. 3
Artikkel 26	Artikkel 35
Artikkel 27	Artikkel 36
Artikkel 28	Artikkel 37
Artikkel 29 nr. 1 og 2	Artikkel 38 nr. 1 og 2
Artikkel 29 nr. 3 bokstav a) til j)	Artikkel 38 nr. 3 bokstav a) til j)
–	Artikkel 38 nr. 3 bokstav k) og l)
Artikkel 30	Artikkel 39
Artikkel 31	Artikkel 40
Artikkel 32	Artikkel 41
Artikkel 33	Artikkel 42
Artikkel 34	Artikkel 43
Artikkel 35	Artikkel 44
Artikkel 36	Artikkel 45
Artikkel 37	Artikkel 46
Artikkel 38	Artikkel 47
Artikkel 39	Artikkel 48
Artikkel 40	Artikkel 49
Artikkel 41	Artikkel 50
Artikkel 42	Artikkel 51
Artikkel 43	Artikkel 52

Samtykke til godkjenning av EØS-komiteens beslutning nr. 163/2011 av 19. desember 2011 om innlemmelse i EØS-avtalen av forordning (EF) nr. 21/2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk byrå for flysikkerhet (EASA)

Forordning (EF) nr. 1592/2002	Denne forordning
Artikkel 44	Artikkel 53
Artikkel 45	Artikkel 54
Artikkel 46 nr. 1, innledning	Artikkel 55 nr. 1, innledning
Artikkel 46 nr. 1 bokstav a) til d)	Artikkel 55 nr. 1 bokstav a) til d)
–	Artikkel 55 nr. 1 bokstav e)
Artikkel 46 nr. 2 og 3	Artikkel 55 nr. 2 og 3
–	Artikkel 56
–	Artikkel 57
Artikkel 47 nr. 1 og 2	Artikkel 58 nr. 1 og 2
Artikkel 47 nr. 3	–
Artikkel 47 nr. 4	Artikkel 58 nr. 3
Artikkel 47 nr. 5	–
–	Artikkel 58 nr. 4
Artikkel 48 nr. 1, innledning	Artikkel 59 nr. 1, innledning
Artikkel 48 nr. 1 bokstav a)	Artikkel 59 nr. 1 bokstav a) og b)
Artikkel 48 nr. 1 bokstav b) til c)	Artikkel 59 nr. 1 bokstav c) og d)
–	Artikkel 59 nr. 1 bokstav e)
Artikkel 48 nr. 2 og 3	Artikkel 59 nr. 2 og 3
	Artikkel 59 nr. 4
Artikkel 48 nr. 4 til 10	Artikkel 59 nr. 5 til 11
Artikkel 49	Artikkel 60
Artikkel 50	Artikkel 61
Artikkel 51	Artikkel 62
Artikkel 52	Artikkel 63
Artikkel 53	Artikkel 64
Artikkel 54	Artikkel 65
Artikkel 55	Artikkel 66
Artikkel 56	Artikkel 67
–	Artikkel 68
Artikkel 57	Artikkel 69
Artikkel 59	Artikkel 70