



## Utvidgat uppdrag för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet

Näringsdepartementet

2006-01-09

### Dokumentbeteckning

KOM (2005) 578 slutlig

Utvidgat uppdrag för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet -En dagordning för 2010 -Meddelande från kommissionen till rådet, Europaparlamentet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén

KOM (2005) 579 slutlig

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 1592/2002 av den 15 juli 2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet

### Sammanfattning

#### 1 Förslaget

##### 1.1 Innehåll

Kommissionens förslag baseras bl.a. på EASA:s yttrande nr 3/2004 till kommissionen, men kommissionen har i samråd med EASA infört några ändringar för att uppnå ännu högre flygsäkerhet i Europa:

Förordningens tillämpningsområde ändras till att omfatta alla luftfartyg som oavsett användningsområde används i gemenskapen (artikel 4, punkt 1 b-c).

Kabinpersonal skall ha ett intyg<sup>1</sup> som visar att de uppfyller grundläggande krav (artikel 6b.4).

---

<sup>1</sup> I den svenska översättningen av förslaget har ”attestation” felaktigt översatts med ”certifikat”.

Ultralätta luftfartyg bör inte längre systematiskt undantas från de gemensamma reglerna (skäl 4).

Räckvidden för förordning (EG) nr 1592/2002 utvidgas till att omfatta drift av luftfartyg, certifiering av piloter och säkerhet hos luftfartyg från tredjeland. För att undvika att parterna belastas med extraarbete eller onödiga kostnader, baseras de föreslagna gemenskapsreglerna på de regler som hittills utvecklats inom de nationella flygsäkerhetsmyndigheternas samarbete (JAA), dvs. regler som benämns JAR-OPS, JAR-FCL och JAR-STD. De kommer att bli obligatoriska och tillämpas enhetligt inom gemenskapen.

– Drift av luftfartyg

Förordningen utvidgas att gälla för all drift med krav på certifiering för alla kommersiella operatörer. Certifikaten skulle utfärdas av medlemsstaterna eller, i lämpliga fall, av EASA (artikel 15b.1), som också vid behov kan utfärda driftsdirektiv.

I fråga om icke-kommersiella lufttransporter anpassas reglerna efter komplexiteten hos de luftfartyg som används och ingen certifiering krävs i allmänhet vilket motsvarar situationen i de flesta medlemsstater. Om de icke-kommersiella lufttransporterna utförs med komplexa luftfartyg (artikel 3 j), behöver dock berörda operatörer intyga att de uppfyller alla grundläggande krav i fråga om lufttransporter (artikel 6b.3 och bilaga IV).

– Certifiering av piloter

Genom förslaget till förordning införs ett krav på att de flesta piloter i gemenskapen skall ha ett certifikat som utfärdats enligt gemensamma krav i fråga om teoretiska och praktiska kunskaper samt fysisk lämplighet (artikel 4.1a). Organisationer, syntetiska flygutbildningshjälpmedel och personer som utför, används i eller genomgår utbildning, testning, kontroll och medicinsk bedömning av piloter måste också certifieras enligt gemensamma regler (artikel 6a.1, 6a.2, 6a.3, 6a.4 och 6a.5). EASA ansvarar för kontroll av att de nationella certifieringsorganen tillämpar reglerna på ett korrekt sätt, och certifierar själv organisationer och syntetiska flygutbildningshjälpmedel i tredjeländer (artikel 15a).

Alla piloter omfattas dock inte av samma regler eftersom detta i vissa fall skulle vara oproportionerligt. Därför omfattas kommersiella transporter av maximikraven, medan andra luftfartssektorer styrs av regler som är anpassade till komplexiteten hos det luftfartyg som används och det lufrum det används i. Framförallt tas hänsyn till hobbybetonad verksamhet och en ny certifieringskategori, ”pilotcertifikat för hobbyflygning” införs, som är bättre anpassad till dessa användare av lufrummet. Sökande kan välja mellan att låta certifieringen utföras av de bedömningsorgan som EASA godkänt eller av den behöriga nationella myndigheten (artikel 6a.2 och 15a.1 b).

– Säkerhet hos luftfartyg från tredjeländer.

För att säkerställa ett effektivt skydd av Europas medborgare på marken och ombord på luftfartyg från tredjeland föreslås gemensamma regler för luftfartyg från tredjeland som används i gemenskapen inom de gränser som anges i Chicagokonventionen (artiklarna 5.1, 5.4 j, 5.5 d, 6a.1, 6b.1). De operatörer från tredjeland som bedriver kommersiell verksamhet i gemenskapen, måste också kunna intyga att de uppfyller de gemensamma reglerna genom ett certifikat (artiklarna 6b.2, 6 och 15b.1).

Övriga ändringar av förordningen

Eftersom förordning (EG) nr 1592/2002 trädde i kraft i september 2002 och EASA varit i drift sedan den 28 september 2003, anser kommissionen att man bör dra lärdom av den erfarenhet som gjorts och förbättra förordningen. Till exempel genom följande:

– Godkända organ som ålagts certifieringsuppgifter av EASA, eller av nationella luftfartsmyndigheter i de fall myndigheterna ålagts certifieringsuppgifter av EASA, godkänns av EASA som också intygar att de har kapacitet att utföra de aktuella uppgifterna (artikel 9a).

– Hanteringen av avvikelser förenklas genom att kommissionen bara behöver fatta beslut om åtgärder i fråga om avvikelser som antagits av medlemsstaterna om åtgärderna inte överensstämmer med den här förordningen och dess tillämpningsföreskrifter (artikel 10).

– För att öka öppenheten föreslås att styrelsens sammansättning ändras så att den innehåller observatörer som representerar berörda parter. Samtidigt föreslås ändrade röstningsregler (artikel 28.2). En verkställande styrelse inrättas som har till uppgift att anta strategiska riktlinjer och övervaka genomförandet av styrelsens beslut (artiklarna 25, 28a, 28b och 28c).

– I enlighet med EASA:s yttrande inrättas en mekanism för att kontrollera alla luftfartyg som bedriver verksamhet i gemenskapen så att man kan garantera att alla gemensamma säkerhetsregler efterlevs (artikel 7).

## 1.2 Gällande svenska regler och förslaget effekt på dessa

Förslaget medför sannolikt ändringar i luftfartslagen (1957:297) och luftfartsförordningen (1986:171). Förslaget medför ändringar i Luftfartsstyrelsens föreskrifter.

## 1.3 Budgetära konsekvenser

Åtgärderna beräknas innebära kostnader för 20 nya tjänster hos EASA och en ny tjänst hos kommissionen. Detta skall finansieras inom ramen för kategori 1a på EU-budgeten. Den totala kostnaden under fem år beräknas bli ca 18 miljoner euro.

### 2.1 Svensk ståndpunkt

Sverige prioriterar flygsäkerhet och ser därför positivt på förslagets syfte. Förslaget innehåller dock ett mycket stort antal detaljförslag och definitioner, vars konsekvenser nog måste analyseras. För denna analys krävs en ingående granskning och revidering av den svenska översättningen av förslaget. Felaktigheter i översättningen skapar oklarheter om detaljförslagets faktiska innebörd. Endast en del av detaljförslagen har tidigare remissbehandlats genom EASA:s försorg, se nedan under punkt 2.4.

Sveriges principiella inställning är att det för gränsöverskridande luftfartsverksamheter är en fördel om luftfarten omfattas av gemenskapslagstiftning som blir gällande samtidigt i alla medlemsstater. EASA bör därför ha det övergripande ansvaret för regelutveckling och för uppföljning av reglernas tillämpning även inom de områden som omfattas av förslaget. På sikt bör detta innebära effektiviseringar och minskat dubbelarbete. Sverige anser att överföring av ansvar och uppgifter från kommissionen till EASA bör motsvaras av motsvarande neddragning av tjänster på kommissionen. Detsamma gäller för överföring av ansvar och uppgifter från nationell nivå.

Nuvarande flygsäkerhetsnivå i västvärlden har kunnat uppnås genom ett intensivt samarbete mellan de nationella luftfartsmyndigheterna, när det gäller regelutveckling. Samarbetet har gett delaktighet och har underlättat det nationella genomförandet av de gemensamma reglerna. EASA:s metod att utveckla regler antingen inom byrån, genom anlitan av konsulter eller i arbetsgrupper med ett begränsat antal deltagare har medfört att delaktigheten har minskat. Medlemsstaterna måste därför genom sina nationella myndigheter engageras i regelutvecklingen inom EASA på ett mer aktivt sätt än som skett hittills.

När det gäller tillståndsgivning, menar Sverige att denna i normalfallet bäst sker nationellt. Genom ett gemensamt regelverk och genom att EASA på olika sätt inspekterar och verifierar arbetet i nationella tillståndsmyndigheter åstadkommer man den mycket viktiga harmoniseringen på ett smidigt och bättre sätt än om beslut enbart fattas centralt av EASA. Centralisering bör bara ske där det är fördelaktigt för ur ekonomisk synvinkel eller av effektivitetsskäl. Centralisering får inte ske på ett sådant sätt att den administrativa bördan ökar för de berörda intressenterna.

Tillsyn bör ske genom de nationella luftfartsmyndigheterna i medlemsstaterna.

Förslagen till ändrade röstningsregler i EASA:s styrelse och om inrättande av en verkställande styrelse stöds ej, då Sverige bedömer att medlemsstaternas möjligheter till kontroll och styrning av EASA:s verksamhet därigenom avsevärt skulle minska.

Sverige är positivt till att det ges möjlighet att delegera uppgifter till erkända organisationer, när det gäller hobbybetonade verksamheter. Det är dock viktigt att erkännande och tillsyn av organisationerna sker genom medlemsstaternas nationella luftfartsmyndigheter, eftersom delegeringen måste utgå från den som har ansvaret för tillstånd och tillsyn. Dessutom är det de nationella myndigheterna som har bäst kunskap om de organisationer som finns i det egna landet.

Sverige stödjer förslagen att ha enklare regler för enkla luftfartyg, men anser att den gräns som föreslås mellan komplexa och enkla luftfartyg inte är rimlig utan ligger för högt. Om förslagen genomförs, blir det möjligt att flyga kvalificerade luftfartyg på ett förenklat pilotcertifikat. Detta innebär en konkret flygsäkerhetsrisk och stödjer inte de flygsäkerhetsmål som regeringen och riksdagen har fastställt.

## 2.2 Medlemsstaternas ståndpunkter

Andra medlemsstaters ståndpunkter är ännu inte kända. Sverige kommer att föra samtal med i första hand de övriga nordiska luftfartsmyndigheterna.

## 2.3 Institutionernas ståndpunkter

Kommissionen anser att förslaget främjar flygsäkerheten och är ekonomiskt försvarbart. Europaparlamentets syn är ännu inte känd.

## 2.4 Remissinstansernas ståndpunkter

EASA:s remiss, EASA-NPA 2/2004 Essential Requirements for Licensing and Operations, remissbehandlades nationellt i Sverige i mitten av 2004 av dåvarande Luftfartsinspektionen. Synpunkter lämnades av SAS, Svensk Pilotförening (SPF), Socialstyrelsen, Britannia Airways och Torbjörn Rehn TRC AB.

Sammanfattningsvis kan sägas att remissinstansernas synpunkter inte berör de övergripande frågorna, som exempelvis ansvarsfördelningen mellan EASA och de nationella myndigheterna och procedurfrågorna.

Det kan också konstateras att det nu föreliggande förslaget till ändring av förordning (EG) nr 1592/2002 innehåller nytt material, som remissinstanserna inte haft möjlighet att ta ställning till.

Av de detaljsynpunkter som inkommit redovisas här endast de som går emot remissens förslag:

SAS anser inte att EASA skall reglera certifikat för hobbyflygning och inte heller hobbyflygverksamhet. Man anser inte att typen av luftfartyg har någon betydelse i sammanhanget.

Socialstyrelsen anser att tillämpningsföreskrifter gällande medicinsk lämplighet för piloter som utför hobbyflygverksamhet bör övervägas.

SAS anser inte att EASA skall reglera flygklarare och flygmaskinister.

Socialstyrelsen anser dock att grundläggande krav gällande medicinsk lämplighet bör utvecklas för flygmaskinister och att nationella certifikat, baserade på gemensamma tillämpningsföreskrifter, bör utfärdas för såväl kabinpersonal som flygklarare.

SAS anser att krav på någon form av medicinskt godkännande skall ställas på piloter som utför hobbyflygning.

Luftfartsinspektionen (numera Luftfartsstyrelsen) har i sitt yttrande till EASA över remissens förslag framfört synpunkter som är i linje med det som framförs under Svensk ståndpunkt under punkt 2.1 ovan

## 3 Övrigt

### 3.1 Fortsatt behandling av ärendet

Det österrikiska ordförandeskapet avser behandla förslaget under våren 2006 och har satt upp det som en möjlig punkt på dagordningen för ministerrådsmöte i mars 2006.

### 3.2 Rättslig grund och beslutsförfarande

Rättslig grund är artikel 80.2 i EG-fördraget. Beslut fattas enligt artikel 251 i fördraget i medbeslutande med Europaparlamentet. Rådet fattar beslut med kvalificerad majoritet.

### 3.3 Fackuttryck/termer

Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA, eng. förkortning) har i dag ansvaret för luftvärdighet och förenlighet med miljökrav för luftfartsprodukter inom den civila luftfarten. Byråns ansvar omfattar regelutveckling och uppföljning av reglernas tillämpning inom de nämnda områdena samt typ- och miljöcertifiering av luftfartyg och annan flygmateriel. Medlemsstaternas nationella myndigheter ansvarar för övrig tillståndsgivning, t.ex. luftvärdighets- och miljövärdighetsbevis, certifikat för underhållspersonal samt tillstånd till tillverkning och underhåll. Byrån inrättades 2002 genom förordning (EG) nr 1592/2002.