



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 14.3.2006  
KOM(2006) 128 endelig

2000/0069 (COD)

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET**

**i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, andet afsnit**

**vedrørende**

**Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart (EU-OPS)**

**DA**

**DA**

**MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET**

**i henhold til EF-traktatens artikel 251, stk. 2, andet afsnit**

**vedrørende**

**Rådets fælles holdning med henblik på vedtagelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart (EU-OPS)**

**Sagsforløb**

Dato for forelæggelse af forslaget for Europa-Parlamentet og Rådet(dokument KOM([2000])[121] endelig - [2000]/[0069]COD)	[24. marts 2000]
Dato for udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg	[19. oktober 2000]
Dato for Europa-Parlamentets første udtalelse ved førstebehandlingen	[18. januar 2001]
Dato for forelæggelse af ændringsforslaget for Europa-Parlamentet og Rådet (dokument KOM([2002])[30] endelig - [2000]/[0069]COD)	[4. februar 2002]
Dato for Europa-Parlamentets anden udtalelse ved førstebehandlingen	[3. september 2002]
Dato for forelæggelse af det reviderede ændrede forslag for Europa-Parlamentet og Rådet (dokument KOM([2004])[73] endelig - [2000]/[0069]COD)	[12. februar 2004]
Dato for delvis politisk enighed i Rådet (kvalificeret flertal)	[10. december 2004]
Dato for vedtagelse af fælles holdning	[9. marts 2006]

**1. FORMÅLET MED KOMMISSIONENS FORSLAG**

- 1.1. Under udarbejdelsen af den anden luftfartsliberaliseringspakke i 1989 blev Rådet og Kommissionen enige om, at EF's luftfartspolitik også burde omfatte harmonisering af regelsættet for civil luftfart, så der kan **opretholdes et højt sikkerhedsniveau for luftfarten og sikres fair konkurrence mellem luftfartsselskaber**. Med henblik herpå vedtog EF forordning 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart med henblik på at etablere og til stadighed ajourføre harmoniserede bestemmelser for konstruktion, fremstilling,

operation og vedligeholdelse af fly og for personale og organisationer, der beskæftiger sig med disse opgaver.

- 1.2. I marts 2000 forelagde Kommissionen Rådet et forslag til ændring af forordningen, så forordningen også kom til at omfatte operative regler, der skal sikre, at luftfartøjer drives på en sikkerhedsmæssigt betryggende måde<sup>1</sup>. Disse regler, der gælder for alle luftfartsselskaber, blev baseret på de regler, som de fælles luftfartsmyndigheder (JAA)<sup>2</sup> allerede havde opstillet.
- 1.3. Eftersom dette første forslag til ændring af forordning (EØF) nr. 3922/91 blev forsinket i Rådet, forelagde Kommissionen i **februar 2004** et **ændret forslag til ændring af forordning (EØF) nr. 3922/91**, navnlig for at tage hensyn til de bemærkninger, som Rådet og Europa-Parlamentet fremsatte, da de gennemgik Kommissionens oprindelige forslag.
- 1.4. Således indeholdt det nye kommissionsforslag **minimumskrav<sup>3</sup> for kabinepersonale, som nu skal være certificeret**, som det allerede er tilfældet i USA, og som det berørte personale og andre dele af erhvervet krævede. Disse minimumskrav skulle bidrage til at forbedre luftfartssikkerheden ved at stille større krav til personalet. Endvidere skulle sådanne minimumskrav give personalet større mobilitet på et fuldstændigt liberaliseret luftfartsmarked.
- 1.5. Det nye kommissionsforslag indeholdt også en **ordning med flyvetidsbegrænsning (FTL) for cockpitbesætninger** som ønsket af Europa-Parlamentet, der udtrykte bekymring over de nationale uligheder på dette område. Erhvervspilotsammenslutninger og en lang række luftfartsselskaber har i lang tid været meget kritiske over for disse uligheder, som har negativ indvirkning på sikkerhed og normal konkurrence:
  - Det er i ved undersøgelse af luftfartsulykker ofte blevet fastslået, at træthed hos cockpitbesætningen har været en medvirkende årsager til ulykker.
  - De nationale flyvetidsregler er i visse tilfælde for lempelige og tillader, at luftfartsselskaber lader det pågældende personale arbejde alt for længe ad gangen til skade for sikkerheden og for luftfartsselskaber, der er underlagt strengere regler.

---

<sup>1</sup> Disse operative regler vedrører certificering af luftfartsselskaber, drift og vedligeholdelse af luftfartøjer og uddannelse af besætninger.

<sup>2</sup> De fælles luftfartsmyndigheder er en sammenslutning af de nationale luftfartsmyndigheder i 37 europæiske lande, herunder de 25 EU-medlemsstater, der blev oprettet for at fastsætte harmoniserede luftfartssikkerhedskrav.

<sup>3</sup> Minimumskravene kan suppleres af medlemsstaterne, som kan skærpe kravene. For kabinepersonalets vedkommende drejer det sig om minimumskrav med hensyn til alder, fysisk egnethed og faglig uddannelse. Det kan dreje sig om minimumskrav fx til uddannelsers indhold og til alder. Medlemsstaterne kan dog fastsætte endnu mere restriktive krav (kræve mere uddannelse eller hæve aldersgrænsen). Tilsvarende kan der være tale om at fastsætte en minimumshviletid for besætninger, som medlemsstaterne kan hæve, men ikke reducere, eller en maksimal flyvetid. Nationale regler, der tillader længere maksimal flyvetid, ville ikke være forenelige med dette minimumskrav, mens kortere maksimal flyvetid ville.

Flyvetidsreglerne i Kommissionens forslag er udformet som minimumskrav, som det står medlemsstaterne frit for at skærpe. Desuden er de tilstrækkeligt fleksible til, at der kan tages hensyn til specifikke nationale forhold.

## 2. BEMÆRKNINGER TIL DEN FÆLLES HOLDNING

- 2.1. Rådet bemærker i sin fælles holdning, at der er blevet taget fuldt hensyn til de ændringer, som Europa-Parlamentet har foreslået, idet der dog er foretaget nogle mindre justeringer. Kommissionen er enig i, at teksten til Rådets fælles holdning efter disse mindre justeringer sikrer, at det tilstræbte mål for Europa-Parlamentets ændringer nås.
- 2.2. Ved at give sit samtykke til Rådets fælles holdning hilser Kommissionen det velkomment, at Rådet tilslutter sig principperne i Kommissionens forslag, selv om det har besluttet at ændre teksten på visse punkter for at gøre teksten klarere og forenkle den, så det bliver mere læsbar.
- 2.3. Med hensyn til indholdet gælder følgende:
  - Rådet har foretaget et par ændringer i fleksibilitetsreglerne i artikel 8, stk. 4, hvor Rådet udvidede medlemsstaternes beføjelser til at vedtage eller opretholde bestemmelser om et **meget begrænset antal OPS** (tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart), **indtil** der på EU-plan bliver fastsat fælles regler baseret på videnskabelig viden og bedste praksis. Kommissionen anser dette for at være et acceptabelt kompromis, navnlig fordi overholdelsesmetoderne på dette område kan variere, uden at det nødvendigvis udgør en trussel for sikkerhedsniveauet. Endvidere har Kommissionen nu fremlagt et nyt forslag<sup>4</sup>, som giver bl.a. Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) til opgave at udvikle og gennemføre regler på alle disse områder.
  - I artikel 8a tilbyder Rådet, at bestemmelserne i del Q (begrænsning af flyvetid) og i givet fald del O (kabinepersonale) i bilag III bør evalueres ud fra et videnskabeligt og medicinsk synspunkt senest tre år efter forordningens ikrafttræden. Rådets fælles holdning pålægger endvidere Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) ansvaret for at udføre dette arbejde og at bistå Kommissionen med at udarbejde forslag til eventuel ændring af de tekniske bestemmelser i del Q. Dette er acceptabelt for Kommissionen, så meget desto mere som det er i tråd med Kommissionens sideløbende initiativ (se ovenfor) til udvidelse af agenturets beføjelser.
  - Rådet fremfører, at medlemsstaterne – i betragtning af den tid, det tager at tilpasse sig til de nye tekniske regler – bør anvende bilag III med virkning fra 18 måneder efter denne forordnings ikrafttræden (og ikke, som foreslået af Kommissionen, med virkning fra 6 måneder efter forordningens ikrafttræden). Kommissionen kan godt gå ind for dette kompromis.

---

<sup>4</sup> Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1592/2002 af 15. juli 2002 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur (dok. KOM(2005)[579] endelig – [2005]/[0228]COD).

- I selve bilag III har Rådet foretaget visse ændringer for at bringe teksten helt på linje med JAR-OPS 1, ændring 8, og for at gøre den klarere og mere præcis. Dette kan Kommissionen også acceptere.
- 2.4. I betragtning af de tekniske fremskridt og de ændrede vilkår inden for moderne luftfart samt de langvarige interinstitutionelle drøftelser, der skal til for at færdiggøre den foreliggende tekst, deler Kommissionen Rådets synspunkt i dets fælles holdning om, at bilag III allerede nu kunne forbedres på flere punkter. Det langvarige arbejde med denne omfattende tekst er dog nu langt nok fremme til, at teksten kan færdiggøres i sin nuværende version.
- 2.5. Med henblik herpå gentager Kommissionen den forpligtelse, den har indgået, nemlig at dens tjenestegrene snarest muligt efter forordningens ikrafttræden vil gå i gang med at afpudse og opdatere teksten via udvalgsproceduren, hvor den nøje vil overveje de konstruktive forslag til ændringer, som visse medlemsstater allerede har foreslået.

## **Konklusioner**

Kommissionen bemærker, at den fælles holdning vedtaget den 9. marts 2006 i det store hele falder i tråd med Europa-Parlamentets udtalelse ved førstebehandlingen. Kommissionen er også bevidst om, at det delikate og afbalancerede kompromis i Rådets tekst, først blev opnået efter meget lange drøftelser. Kommissionen kan derfor godkende den fælles holdning.

### **ERKLÆRING FRA KOMMISSIONEN**

Kommissionen fremsatte sammen med Rådet en erklæring, da den fælles holdning blev fastlagt (se bilag).

## **BILAG**

### **Erklæring fra Rådet og Kommissionen om artikel 8a**

Kommissionen har forelagt Europa-Parlamentet og Rådet et forslag til ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1592/2002 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, idet den foreslår, at anvendelsesområdet for denne retsakt udvides til også at omfatte luftfartsoperationer og certificering af besætninger. Hvis der træffes beslutning om dette forslag, kan EASA foretage den evaluering, der er omhandlet i artikel 8a. Rådet forpligter sig til at give gennemgangen et sådant forslag forrang.