

Denne side er maskinoversat [\[Link\]](#). Maskinoversættelser kan indeholde fejl, der potentielt gør teksten mindre klar og nøjagtig. Ombudsmanden påtager sig intet ansvar for eventuelle afvigelser. For de mest pålidelige oplysninger og den største retssikkerhed henvises der til originalversionen på engelsk, som der er linket til ovenfor. Læs mere i vores [sprog- og oversættelsespolitik](#) [\[Link\]](#).

Den Europæiske Ombudsmands afgørelse om afslutning af sin undersøgelse af klage 407/2010/(FS)BEH over Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur

Afgørelse

Sag 407/2010/BEH - Indledt den 24/03/2010 - Afgørelse af 23/11/2010 - Den vedrørte institution Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (Løst af institutionen) |

Klageren er et tysk selskab, der er aktivt inden for luftfartssektoren. En af dens aktiviteter er reparation og kontrol af sikkerhedsseler og lastnet. For at sikre et luftfartøjs vedvarende luftdygtighed udsteder EASA luftdygtighedsdirektiver, som luftfartøjsoperatører skal overholde. I januar 2010 offentliggjorde EASA et forslag til luftdygtighedsdirektiv ("luftdygtighedsdirektivet") og opfordrede alle interesserede parter til at fremsætte bemærkninger. PAD, som i det væsentlige finder anvendelse på sikkerhedsseler og torsofastholdelsesanordninger, anførte, at EASA var blevet gjort opmærksom på, at visse vedligeholdelsesorganisationer vedligeholder eller reparerer sikkerhedsseler og torsofastholdelsesanordninger i strid med gældende regler. PAD forudså bl.a. et forbud mod installation af udstyr, som er uforeneligt med direktivet, når det trådte i kraft. I februar 2010 henvendte klageren, som udtrykkeligt var nævnt i PAD, sig til Ombudsmanden. Selskabet gjorde gældende, at EASA ved at beslutte at udstede PAD handlede ulovligt, urimeligt og vilkårligt. Til støtte for sin påstand fremsatte klageren følgende: EASA's ugunstigt stillede tyske virksomheder den begrundelse, den anvendte, var ukorrekt og ubegrundet. og der var en mistanke om, at beslutningen var resultatet af en vellykket lobbyvirksomhed. Klageren hævdede, at EASA burde trække PAD'en tilbage eller alternativt fritage klageren for PAD'ens ansøgning. Den 24. marts 2010 indledte Ombudsmanden en undersøgelse af klagerens påstand og påstand.

EASA anførte i sin udtalelse, at det, da det udstedte PAD, havde fulgt standardproceduren, som omfattede fremsendelse af PAD'en til interessenter med henblik på bemærkninger. EASA kunne derfor ikke anses for at have handlet ulovligt, urimeligt eller vilkårligt. EASA forklarede endvidere, at det havde trukket PAD'en tilbage i april 2010, og anførte, at det derfor fandt klagerens anmodning opfyldt. I en telefonsamtale med Ombudsmandens tjenestegrene



bekræftede klagerens repræsentant, at han anså sagen for at være afgjort til klagerens tilfredshed.

I lyset af EASA's tilbagetrækning af PAD og i betragtning af klagerens opfattelse af, at sagen blev afgjort til dens tilfredshed, fandt Ombudsmanden, at EASA havde afgjort sagen, og han afsluttede sagen.

Baggrunden for klagen

1. Klageren er en virksomhed, der er aktiv inden for luftfartssektoren. En af selskabets aktiviteter er reparation og kontrol af sikkerhedsseler og lastnet i overensstemmelse med et autoriseret frigivelsescertifikat udstedt af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) og godkendt af den tyske luftfartsmyndighed Luftfahrtbundesamt (herefter "LBA"). Klagen vedrører en meddelelse om et forslag om udstedelse af et luftdygtighedsdirektiv ("PAD"), der finder anvendelse på visse luftfartsprodukter.

2. Luftdygtighedsdirektiver ("AD'er") udstedes af EASA på grundlag af forordning 216/2008 [1]. I overensstemmelse med del M.A.301 i bilag I til forordning 2042/2003 [2] skal et luftfartøjs vedvarende luftdygtighed sikres ved at overholde alle gældende AD'er. Som følge heraf må ethvert luftfartøj, som en AD finder anvendelse på, kun opereres i overensstemmelse med kravene i den pågældende AD, medmindre andet er angivet af EASA eller aftalt med den kompetente myndighed i den stat, hvor luftfartøjet er registreret.

3. Den 13. januar 2010 offentliggjorde EASA PAD 10-010 ("PAD") og opfordrede alle interesserede til at fremsætte deres bemærkninger inden den 10. februar 2010. PAD finder anvendelse på "[a] ll sikkerhedsseler og torsofastholdelsesanordninger, alle delnumre, der er monteret på ethvert luftfartøj, hvis de vedligeholdes eller reparerer", og vedrører en række fabrikanter, som er godkendte (E)TSO [3] -godkendelsesindehavere.

4. Baggrunden for PAD var, at EASA blev opmærksom på, at nogle af de organisationer, der vedligeholder eller reparerer sikkerhedsseler og torsofastholdelsesanordninger, ikke var i besiddelse af godkendte vedligeholdelsesdata [4]. Ifølge PAD var dette i strid med artikel 145.A.45 i del 145 i bilag II til forordning (EF) nr. 2042/2003. Manglende opbevaring af sådanne data kan føre til, at (E)TSO-godkendelse mister sin gyldighed, og montering af visse produkter i luftfartøjer forbydes, da ukorrekt vedligeholdelse eller reparation af sikkerhedsseler kan medføre systemsvigt og bringe sikkerheden under turbulens eller nødlandingsforhold i fare.

5. I henhold til PAD skal der foretages en inspektion senest tre måneder efter udstedelsesdatoen for AD for at kontrollere, om sikkerhedsseler og torsofastholdelsesanordninger vedligeholdes eller reparerer i overensstemmelse med de gældende regler. Denne bestemmelse fandt anvendelse på klagerens udstyr. PAD giver også mulighed for at udskifte relevante systemer med brugbare dele. Efter den dato, hvor AD-direktivet træder i kraft, skal alt installeret udstyr desuden opfylde kravene i nævnte AD.



6. Den 1. februar 2010 henvendte klageren, som udtrykkeligt er nævnt i PAD, sig til Ombudsmanden og rejste en række indsigelser. De argumenter, den fremsatte, er afspejlet i et udateret brev med titlen " *Bemærkninger fra Deutscher Aero Club til EASA PAD-nr.: 10-010* ". En kopi af brevet var vedlagt klagen.

Undersøgelsens genstand

7. I sin klage til Ombudsmanden fremsatte klageren følgende påstand og påstand:

EASA har ved at beslutte at udstede PAD handlet ulovligt, uretfærdigt og vilkårligt. Til støtte for sin påstand hævder klageren, at EASA stillede tyske virksomheder ringere. den begrundelse, den anvendte, var ukorrekt og ubegrundet. og der var mistanke om, at beslutningen var resultatet af vellykket lobbyvirksomhed [5] .

EASA bør trække PAD'en tilbage eller alternativt fritage klageren for PAD'ens ansøgning.

8. I henhold til artikel 2, stk. 4, i hans statut skal der forud for klager til ombudsmanden foretages passende forudgående henvendelser. I sin skrivelse med anmodning om EASA's udtalelse (jf. punkt 14 nedenfor) bemærkede Ombudsmanden, at klageren ikke syntes at have kontaktet EASA. Da bemærkningerne fra "Deutscher Aero Club", som henviser til klageren ved navn, synes at redegøre for de væsentlige betænkeligheder, som klageren har rejst i denne klage, fandt Ombudsmanden imidlertid, at den nævnte betingelse var opfyldt. I samme skrivelse bemærkede Ombudsmanden endvidere, at EASA ikke var blevet gjort opmærksom på alle klagerens argumenter til støtte for sin påstand, før han modtog klagerens klage. Ombudsmanden fandt det imidlertid hensigtsmæssigt, at EASA fik mulighed for at afgive en udtalelse om klagen i sin helhed i stedet for at kræve, at klageren skulle kontakte EASA med hensyn til nogle af disse argumenter.

9. I sin udtalelse (se punkt 14 nedenfor) var EASA af den opfattelse, at betingelsen i artikel 2, stk. 4, i Ombudsmandens statut " *ikke var fuldstændig opfyldt* " i klagerens tilfælde. Til støtte for sit synspunkt påpegede den, at klageren ikke gav EASA mulighed for at besvare sine bemærkninger. Klageren henvendte sig til Ombudsmanden inden den 12. april 2010, som var den dato, hvor EASA offentliggjorde sit svar på de bemærkninger, den modtog til PAD. EASA fremførte endvidere, at klageren ikke gjorde brug af den klageprocedure, der er fastsat i dets kodeks for god administrativ praksis ("EASA's Code") [6] . Ifølge EASA er formålet med høringen vedrørende et PAD at give adressaterne og de potentielt berørte parter mulighed for at fremsætte bemærkninger. Den erstatter imidlertid ikke klageproceduren. I betragtning af at klageren ikke fulgte den klageprocedure, der er fastsat i EASA's kodeks, fandt EASA, at det ikke havde mulighed for at behandle klagerens påstand, før sidstnævnte indgav sin klage til Ombudsmanden. Efter EASA's opfattelse foretog klageren således ikke passende administrative tilgange, som krævet i artikel 2, stk. 4, i Ombudsmandens statut, før han henvendte sig til Ombudsmanden.



10. Ombudsmanden forstår, at EASA gør indsigelse mod to spørgsmål: i) tidspunktet for klagen til Ombudsmanden, som gik forud for offentliggørelsen af EASA's svar på bemærkningerne til PAD, og ii) det forhold, at klageren ikke gjorde brug af klageproceduren som fastsat i EASA's kodeks.

11. Med hensyn til det **første spørgsmål** mener Ombudsmanden, at artikel 2, stk. 4, i hans statut implicit kræver, at et organ får tilstrækkelig tid til at reagere på en klage, som det er blevet gjort opmærksom på, før han kan behandle en relevant klage. Da fristen for høring i PAD var den 10. februar 2010, kunne det hævdes, at EASA ikke skulle tage stilling til klagerens klage inden udløbet af denne frist. I sin klage gjorde klageren imidlertid ikke kun indsigelse mod indholdet af PAD'en, men hævdede også, at udstedelsen af PAD selv udgjorde fejl eller forsømmelser. Med dette for øje og med forbehold af det forbehold, der er fastsat i Ombudsmandens skrivelse til EASA (jf. punkt 8 ovenfor), mener Ombudsmanden, at betingelserne i artikel 2, stk. 4, i hans statut for så vidt angår tidspunktet for klagen er opfyldt.

12. Med hensyn til det **andet spørgsmål** noterer Ombudsmanden sig klageproceduren i artikel 27 i EASA's kodeks. I henhold til denne procedure kan enhver påstået overtrædelse af de regler og principper, der er fastsat i EASA's kodeks, gøres til genstand for en klage, som EASA skal svare på senest to måneder efter modtagelsen. Senest en måned efter modtagelsen af EASA's svar kan en klager indgive en anmodning om revision til EASA's administrerende direktør. Den administrerende direktør skal svare senest en måned efter modtagelsen af en sådan anmodning. I kodeksens artikel 27, stk. 6, hedder det, at "[m]ed hensyn til offentligheden har også ret til at indgive disse klager til Den Europæiske Ombudsmand [...]". Kodeksen anerkender således udtrykkeligt, at klagerne har et valg mellem at indgive deres klage til EASA eller til Ombudsmanden.

13. På baggrund af ovenstående fastholder Ombudsmanden sit synspunkt om, at denne klage kan antages til realitetsbehandling.

Undersøgelsen

14. Klagen blev fremsendt til EASA's administrerende direktør med henblik på en udtalelse. EASA's udtalelse blev fremsendt til klageren med en opfordring til at fremsætte bemærkninger senest den 31. august 2010. Der blev ikke modtaget bemærkninger inden denne dato eller derefter. I en telefonsamtale med Ombudsmandens tjenestegrene den 1. oktober 2010 gav klagerens repræsentant udtryk for sin holdning til EASA's udtalelse.

Ombudsmandens analyse og konklusioner

Indledende bemærkninger

15. I betragtning af deres faktuelle sammenhæng er det hensigtsmæssigt at undersøge



klagerens påstand og påstand samlet.

A. klagerens påstand og påstand

Argumenter fremført for Ombudsmanden

16. I sin klage fremsatte klageren i det væsentlige følgende argumenter til støtte for sin påstand og påstand:

- Produkter, der vedligeholdes og reparerer i henhold til nationale regler indtil den 1. april 2009, hvor forordning (EF) nr. 2042/2003 trådte i kraft fuldt ud i Tyskland, bør undtages fra PAD.
- EASA underbyggede ikke sin påstand, som klageren anser for at være uberettiget og vilkårlig, om, at den ikke er i besiddelse af godkendte vedligeholdelsesdata. Klageren anførte, at den er i besiddelse af et gyldigt autoriseret frigivelsescertifikat EASA Form 1, der er godkendt af LBA, samt et godkendelsescertifikat i henhold til del 145. Desuden havde der aldrig været klager over kvaliteten af de pågældende produkter, og EASA's påstande skulle bekræftes af en uafhængig ekspert;
- Betalingstjenestedirektivet vedrører udelukkende tyske vedligeholdelsesselskaber og diskriminerer derfor dem. Relevante virksomheder, der er hjemmehørende i andre medlemsstater, og som muligvis ikke er i besiddelse af godkendte vedligeholdelsesdata, er ikke opført i PAD
- PAD ville have en betydelig økonomisk indvirkning på de tyske operatører og føre til et eventuelt tab på op til 1 mio. EUR og mange arbejdspladser.

På denne baggrund hævdede klageren, at EASA ved at beslutte at udstede PAD handlede ulovligt, uretfærdigt og vilkårligt. Klageren hævdede, at EASA burde trække PAD'en tilbage eller alternativt fritage den fra PAD'ens ansøgning.

17. EASA anførte i sin udtalelse, at det ved at udstede PAD havde fulgt standardproceduren, som omfattede indsendelse af PAD til interessenter med henblik på bemærkninger. EASA kunne derfor ikke anses for at have handlet ulovligt, urimeligt eller vilkårligt. EASA påpegede også, at PAD ikke udgør en bindende afgørelse. De tiltænkte adressater var derfor ikke forpligtet til at efterkomme den. Det har heller ikke skabt forpligtelser for andre berørte parter. Formålet med høringsproceduren var at give EASA mulighed for at tage behørigt hensyn til de berørte eksterne parter synspunkter og at ændre sin tilgang i overensstemmelse hermed, hvis det anses for berettiget.

18. EASA forklarede endvidere, at det trak PAD'en tilbage ved hjælp af "PAD 10-010-udtrædelseserklæringen" af 12. april 2010. PAD blev erstattet af en "Safety Information Bulletin", som fremhæver, at visse former for vedligeholdelse er ulovlige. EASA konkluderede, at det fandt, at tilbagetrækningen af PAD opfyldte klagerens anmodning.

19. I en telefonsamtale med Ombudsmandens tjenestegrene den 1. oktober 2010 erklærede klagerens repræsentant, at han mente, at sagen var blevet afgjort til klagerens tilfredshed.



Ombudsmandens vurdering

20. Ombudsmanden mener, at EASA ved at trække PAD'en tilbage opfyldte klagerens påstand. I lyset af tilbagetrækningen af PAD og i betragtning af klagerens opfattelse af, at sagen således er blevet afgjort til dens tilfredshed, mener Ombudsmanden, at EASA har afgjort sagen.

B. Konklusioner

På grundlag af sin undersøgelse af denne klage afslutter Ombudsmanden den med følgende konklusion:

EASA har afgjort sagen til klagerens tilfredshed.

Klageren og EASA vil blive underrettet om denne afgørelse.

P. Nikiforos Diamandouros

Udfærdiget i Strasbourg, den 23. november 2010

[1] Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20.2.2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (EUT 2008, L 79, s. 1).

[2] Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 af 20.11.2003 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver (EUT L 315, s. 1).

[3] (E)TSO står for "European Technical Standard Order".

[4] Artikel 145, punkt A.45, litra b), i del 145 (bilag II til forordning 2042/2003) indeholder følgende definition af vedligeholdelsesdata: "*Ved anvendelsen af denne del skal vedligeholdelsesdata være en af følgende:*

1. Eventuelle gældende krav, procedurer, operationelle direktiver eller oplysninger udstedt af den myndighed, der er ansvarlig for tilsynet med luftfartøjet eller komponenten

2. Ethvert gældende luftdygtighedsdirektiv udstedt af den myndighed, der er ansvarlig for tilsynet med luftfartøjet eller komponenten



3. Instruktioner om vedvarende luftdygtighed udstedt af indehavere af typecertifikater, indehavere af supplerende typecertifikater, enhver anden organisation, der er forpligtet til at offentliggøre sådanne data i henhold til del-21, og for luftfartøjer eller komponenter fra tredjelande de luftdygtighedsdata, der er pålagt af den myndighed, der er ansvarlig for tilsynet med luftfartøjet eller komponenten

4. Enhver gældende standard, f.eks., men ikke begrænset til, vedligeholdelsesstandardpraksis, som agenturet har anerkendt som en god standard for vedligeholdelse

5. Alle relevante oplysninger, der er udstedt i overensstemmelse med litra d). "

[5] Ombudsmanden forstår, at klageren ved at henvise til lobbyvirksomhed foreslår, at EASA har handlet forkert på foranledning af en tredjepart, der kan have en interesse i PAD.

[6] For teksten til EASA's kode henvises til:

[http://easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/Agency_Mesures/Agency_Decisions/2009/ED%20Decision%202009_078_E%](http://easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/Agency_Mesures/Agency_Decisions/2009/ED%20Decision%202009_078_E%20)
[Link]