

Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur

UDTALELSE FRA DET EUROPÆISKE LUFFARTSSIKKERHEDSAGENTUR nr. 01/2005

Om godkendelse af leverandører af navigationsdatabaser

som følge af meddelelse om foreslået ændring nr. 3/2004 om vejledende materiale om certificering af produktionsorganisationer ("vejledende materiale til del 21")

Indledning

Agenturet betragter gennemførelse af P-RNAV som en prioritet, og det gør alt for at forsøge at fremme en foranstaltning, der vil forbedre effektiviteten af vort lufttransportsystem. Da dette kræver forbedre kontrol af de oplysninger, der opbevares i navigationsdatabaser for luftfartøjer, har agenturet vedtaget at fortsætte JAA-aktiviteten på dette område. Meddelelse om foreslået ændring (NPA) nr. 3/2004, som blev offentliggjort til høring den 27. maj 2004, var et resultat af denne aktivitet. Det fremgik imidlertid af en grundig retlig analyse af det valg, JAA havde truffet på dette område, at den gældende forordning, der fastlægger Fællesskabets beføjelser inden for civil luftfartssikkerhed, ikke danner det rette grundlag for regulering af produktionen af navigationsdatabaser.

Da denne konklusion gjorde det påtænkte forslag uigennemførligt, var det nødvendigt at finde frem til en fornuftig alternativ løsning for alligevel at gennemføre P-RNAV med så få afbrydelser som muligt.

Svar på bemærkningerne til NPA

Under høringen blev der fremsendt 90 bemærkninger fra 19 organisationer.

De retlige vanskeligheder ved at anvende godkendelser af produktionsorganisationer til at sikre navigationsdatabasernes integritet blev allerede rejst i de forklarende bemærkninger til NPA nr. 3/2004, hvori der specifikt blev anmodet om bemærkninger til dette spørgsmål.

Det fremgik af bemærkningerne, at de organisationer, der fremsatte bemærkningerne, ikke havde det samme syn på dette spørgsmål. Der er stort set lige mange henholdsvis for og imod godkendelse af produktionsorganisationer. Alle disse bemærkninger blev behandlet i overensstemmelse med agenturets politik som beskrevet ovenfor. De giver imidlertid ikke agenturet klare juridiske argumenter for, at den gældende fællesskabslovgivning udgør et tilfredsstillende grundlag for regulering af produktionen af navigationsdatabaser. Tværtimod bekræftede mange af bemærkningerne agenturets tvivl i denne henseende.

Alle de øvrige bemærkninger om indholdet af NPA blev besvaret, og hvor der var enighed, blev de indarbejdet i den endelige tekst til vejledningen.

På grund af emnets hastende karakter, som alle de berørte parter var enige om, og som blev understreget på de første møder i SSCC og AGNA, mente agenturet, at det var umuligt at holde sig til den formelle vedtagelsesprocedure, i henhold til hvilken agenturet ikke må træffe sin endelige afgørelse mindre end to måneder efter udstedelsen af dokumentet med reaktioner på bemærkninger (CRD).

Som følge heraf udgør dette dokument både CRD'et til meddelelse om foreslået ændring nr. 3/2004 og agenturets udtalelse om dette emne. Heri redegøres der for det, agenturet mener, er den bedste vej fremad, og for, hvad agenturet agter at gøre.

Agenturets politik

I afventning af det mulige resultat af høringen blev emnet drøftet på møder i Det Rådgivende Udvalg for Sikkerhedsnormer (SSCC) og den rådgivende gruppe af nationale myndigheder (AGNA) for at undersøge de eventuelle muligheder for alligevel at gennemføre P-RNAV med så få afbrydelser som muligt. Efter agenturets mening ville den bedste løsning helt klart være, at industrien selv organiserer sig med det formål at kontrollere kvaliteten af de navigationsdata, som leverandørerne stiller til rådighed, og som luftfartsforetagenderne anvender. En sådan løsning, der svarer til det standardiserede program, IATA har udviklet til revision af de tilknyttede luftfartsselskabers driftssikkerhed (IOSA), tager dog tid at gennemføre og vil ikke være en realistisk løsning på kort sigt. Agenturet foreslog derfor at træde i industriens sted og gennemføre et frivilligt kontrolsystem ved hjælp af materiale udviklet af JAA, der er beskrevet i meddelelse om foreslået ændring nr. 3/2004, offentliggjort tidligere på året. Dette ville føre til, at der udstedes en godkendelse til europæiske databaseleverandører baseret på en undersøgelse udført af en arbejdsgruppe under agenturet. Såvel SSCC som AGNA tilsluttede sig dette forslag, som blev anset for at være den bedste fremgangsmåde på kort sigt under de nuværende omstændigheder. På længere sigt bør industrien overveje, hvordan den kan samarbejde om at overtage en sådan aktivitet.

Denne fremgangsmåde svarer på mange måder til den løsning, som blev foreslået af FAA, der indtog en meget forsigtig holdning. Endvidere vil de normer, der anvendes til at kontrollere navigationsdataleverandørernes overensstemmelse, være de samme på begge sider af Atlanten.

Gennemførelse af den ovenfor beskrevne politik

I overensstemmelse med den ovenfor beskrevne politik udarbejdes der et enkeltstående dokument, som vil blive brugt til undersøgelser af leverandører af navigationsdatabaser i Europa, og når der er opnået tilfredsstillende resultater, til udstedelse af en godkendelse.

Dokumentet er opdelt i to dele. Første del ("*Betingelser*") er en omskrivning af del 21, sektion A, subpart G, der er udarbejdet specifikt for leverandører af navigationsdatabaser. Det blev besluttet, at man skulle holde sig så tæt som muligt til den originale tekst for at muliggøre anvendelsen af eksisterende POA-godkendelsesprocedurer. Anden del ("*Vejledning*") er udarbejdet på grundlag af

teksten til den oprindelige NPA, idet de godkendte bemærkninger til NPA er indarbejdet heri.

For at lette undersøgelsesteamets arbejde og for at gøre det muligt for den organisation, der skal vurderes, at forberede sig bedre, findes der endelig en overensstemmelsescheckliste i overensstemmelse med ovenstående dokument.

Godkendelsen udgør ikke et obligatorisk krav, da der ikke er tale om en obligatorisk certificering, som attesterer overholdelse af en bindende retsakt. Godkendelsen attesterer ikke, at de data, der produceres af disse organisationer, kan anvendes af luftfartsforetagenderne, men at organisationen har indført et passende kvalitetssystem til kontrol af databehandlingen. Dette vil lette luftfartsforetagendets forpligtelse til at udføre den samme kontrol og lette de nationale kompetente myndigheders udstedelse af godkendelser til luftfartsforetagender til at flyve i dedikerede luftrum, hvor der anvendes reduceret adskillelse. Det endelige ansvar for godkendelse af luftfartsforetagender til P-RNAV-operationer ligger fortsat hos de nationale myndigheder.

Luftfartsforetagenderne er ikke forpligtede til kun at købe deres data hos organisationer, der er i besiddelse af en godkendelse. Luftfartsforetagenderne kan enten selv foretage kontrol eller anvende en anden kompetent organisation til dette formål og derved overbevise deres ansvarlige myndighed direkte om, at de bør have tilladelse til at flyve i P-RNAV-luftrum.

Beslutningen om, hvorvidt man skal ansøge om en EASA-godkendelse, ligger derfor udelukkende hos den pågældende leverandør af navigationsdatabaser. Når en organisation indgiver ansøgning, erklærer den imidlertid automatisk, at den accepterer alle de forpligtelser, der er knyttet til godkendelsen, og som er beskrevet i de gældende betingelser og det vejledende materiale. På den anden side giver udstedelsen af en godkendelse ikke indehaveren nogen rettigheder ud over agenturets bekræftelse af, at den pågældende organisation overholder de gældende betingelser og vejledninger, der er offentliggjort.

Köln, den 14. januar 2005

P. Goudou
administrerende direktør

Bilag:

- Dokument med reaktioner på bemærkninger (CRD) til NPA nr. 3/2004
 - Betingelser for agenturets udstedelse af godkendelser til leverandører af navigationsdatabaser og vejledning om agenturets betingelser for udstedelse af godkendelser til leverandører af navigationsdatabaser
- Overensstemmelsestjekliste