

YTTRANDE NR 1/2005

FRÅN EUROPEISKA BYRÅN FÖR LUFTFARTSSÄKERHET

om godkännande av leverantörer av navigationsdatabaser

med anledning av NPA 3/2004 om vägledande material för certifiering av tillverkningsorganisationer ("GM till del 21")

Inledning

Byrån anser att införandet av P-RNAV måste prioriteras och strävar efter att göra allt för att underlätta denna åtgärd, som kommer att göra vårt luftfartssystem mer effektivt. Eftersom detta förutsätter att kontrollen av de data som finns i luftfartygens navigationsdatabaser förbättras har byrån samtyckt till att fortsätta med de gemensamma luftfartsmyndigheternas (JAA) verksamhet på detta område. NPA 3/2004, som offentliggjordes för samråd den 27 maj 2004, var ett resultat av denna verksamhet. En noggrann rättslig analys av det alternativ JAA har valt på detta område visade dock att den nuvarande lagstiftningen, där gemenskapens befogenheter när det gäller säkerheten inom civil luftfart fastställs, inte ger en tillräcklig grund för att reglera tillverkningen av navigationsdatabaser.

Eftersom denna slutsats innebar att det planerade förslaget inte var genomförbart var det nödvändigt att finna en rimlig alternativ lösning för att P-RNAV ändå skulle kunna införas så smidigt som möjligt.

Svar på kommentarerna i NPA

Under samrådsperioden mottogs 90 kommentarer från 19 olika parter.

Redan i motiveringen till NPA 3/2004 nämndes de rättsliga problem som är förknippade med att använda godkännanden av tillverkningsorganisationer (POA) för att kontrollera navigationsdatabasers integritet, och kommentarer om detta efterfrågades särskilt.

Parternas kommentarer var inte helt samstämmiga. En grov indelning kan göras mellan dem som är för godkännanden av tillverkningsorganisationer och dem som är emot. Samtliga kommentarer besvarades i enlighet med byråns policy, som beskrivs nedan. De ger dock inte byrån tydliga rättsliga argument för att slå fast att den nuvarande gemenskapslagstiftningen utgör en tillräcklig grund för att reglera tillverkningen av navigationsdatabaser. Tvärtom låg många av kommentarerna i linje med byråns tveksamhet i detta avseende.

Samtliga övriga kommentarer om innehållet i NPA-förslaget besvarades och införlivades i vägledningens slutliga text, om de godkändes.

Med tanke på frågans brådskande karaktär, som samtliga berörda parter har erkänt och som betonades under SSCC:s (Safety Standards Consultative Committee) och AGNA:s (Advisory Group of National Authorities) inledande sammanträden, fann byrån att det var omöjligt att följa det formella förfarande för regelutformning som innebär att byrån får anta sitt slutliga beslut tidigast två månader efter det att ett dokument med kommentarer och svar (CRD) har offentliggjorts.

Detta dokument utgör därför både ett dokument med kommentarer och svar till NPA 3/2004 och byråns yttrande i denna fråga. I dokumentet beskrivs hur byrån anser att man bäst bör gå vidare och vilka åtgärder den tänker vidta.

Byråns policy

Med hänsyn till samrådets eventuella utfall diskuterades frågan vid SSCC:s och AGNA:s sammanträden för att undersöka möjliga alternativ för att trots allt kunna införa P-RNAV så smidigt som möjligt. Byrån anser att det bästa vore att branschen organiserar sig själv för att kontrollera kvaliteten hos de navigationsdata som leverantörerna tillhandahåller och som flygoperatörerna använder. Ett sådant förhållningssätt, som har likheter med IATA:s program för granskning av flygsäkerheten hos de flygbolag som är medlemmar (IOSA), tar dock tid att införa och är ingen realistisk lösning på kort sikt. Byrån föreslog därför att den själv skulle ersättas genom inrättande av ett frivilligt kontrollsystem för branschen med utgångspunkt från det material som JAA har utformat och som beskrivs i NPA 3/2004, som offentliggjordes tidigare i år. Detta skulle innebära att ett godkännandebevis utfärdas till europeiska databasleverantörer på grundval av en undersökning som utförts av ett av byråns team. Både SSCC och AGNA stödde förslaget, som under rådande omständigheter är det bästa alternativet på kort sikt. På längre sikt bör branschen undersöka möjligheter och metoder att överta denna verksamhet på samarbetsbasis.

Detta tillvägagångssätt har många likheter med det alternativ som föreslogs av FAA, som också intog en mycket försiktig hållning. De standarder som används för att kontrollera att leverantörerna av navigationsdata uppfyller kraven kommer dessutom att vara desamma på båda sidor av Atlanten.

Genomförandet av ovanstående policy

I linje med ovanstående policy utarbetas ett fristående dokument som kommer att användas för att kontrollera leverantörer av navigationsdatabaser i Europa och, om resultaten är tillfredsställande, för att utfärda godkännandebevis.

Dokumentet består av två delar. Den första delen ("Villkor") är en omarbetning av del 21, avsnitt A, kapitel G med utgångspunkt från just leverantörer av navigationsdatabaser. Man beslutade att hålla sig så nära originaltexten som möjligt för att göra det möjligt att använda befintliga förfaranden för godkännande av tillverkningsorganisationer. Den andra delen ("Vägledning") bygger på texten i det ursprungliga NPA-förslaget, där de godkända NPA-kommentarerna införlivats.

För att underlätta kontrollteamets arbete och göra det möjligt för den kontrollerade organisationen att förbereda sig bättre tillhandahålls även en checklista med kriterier för godkännande i enlighet med ovanstående dokument.

Godkännandebeviset är inte ett obligatoriskt krav eftersom det inte är en obligatorisk certifiering som styrker att kraven i en bindande rättsakt är uppfyllda. Godkännandebeviset styrker inte att de data som utarbetats av dessa organisationer kan användas av operatörer, utan bara att organisationerna har inrättat ett lämpligt kvalitetssystem för kontroll av databehandlingen. Därmed lättar man på kravet på att operatörerna skall utföra samma kontroll och underlättar för de behöriga nationella myndigheterna att utfärda tillstånd för operatörer att flyga inom tilldelat luftrum där reducerad separation tillämpas. Det slutliga ansvaret för att godkänna operatörer för P-RNAV-operationer ligger kvar hos de nationella myndigheterna.

Operatörerna är inte skyldiga att enbart köpa sina data från organisationer som innehar godkännandebevis. Operatörerna kan antingen utföra kontrollerna själva eller anlita en annan behörig organisation för detta och direkt övertyga sin ansvariga myndighet om att de kan tillåtas flyga i P-RNAV-luftrum.

Huruvida man skall ansöka om ett godkännandebevis från EASA eller inte är därför helt och hållet upp till den berörda leverantören av navigationsdatabaser. Genom att ansöka förbinder sig dock organisationen automatiskt att godta alla skyldigheter som är förknippade med godkännandebeviset och som beskrivs i tillämpliga villkor och vägledande material. Å andra sidan medför inte utfärdandet av ett godkännandebevis några rättigheter för innehavaren utöver en bekräftelse av byrån att den berörda organisationen uppfyller tillämpliga och offentliggjorda villkor och vägledande material.

Köln den 14 januari 2005

P. Goudou
Verkställande direktör

Bilagor:

- Dokument med kommentarer och svar till NPA 3/2004.
- Villkor för byråns utfärdande av godkännandebevis för leverantörer av navigationsdatabaser och vägledning till byråns villkor för utfärdande av ett godkännandebevis för leverantörer av navigationsdatabaser.
- Checklista med kriterier för godkännande.