

UDTALELSE nr. 02/2006

FRA DET EUROPÆISKE LUFFARTSSIKKERHEDSAGENTUR

om muligheden for at ændre artikel 7, stk. 3, litra c), i Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver

I. Generelt

1. Formålet med denne udtalelse er at præcisere agenturets holdning til muligheden for at udsætte den dato, der er sidste frist for ikrafttrædelsen af bestemmelserne i 145.A.30(g) og 145.A.30(h)(1) for store luftfartøjer med en maksimal startmasse på over 5 700 kg (28. september 2006), der er fastsat i artikel 7, stk. 3, litra c), i Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003¹.
2. Udtalelsen blev vedtaget efter den procedure, der er fastsat af agenturets bestyrelse² ifølge bestemmelserne i artikel 14 i forordning (EF) nr. 1592/2002³

BAGGRUND:

3. Europa-Kommissionen vedtog den 20. november 2003 Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003. Det fastsættes i bilag II til denne forordning (del-145), at certificeringspersonalet skal være behørigt kvalificeret i henhold til bestemmelserne i bilag III (del-66) hertil. Del-66 er baseret på de fælles luftfartskrav, JAR-66. Gennemførelsen af JAR-66 var blevet indledt i 1998, og JAA-medlemsstaterne havde aftalt at indlede gennemførelsen før 2001 og afslutte overgangsperioden for konvertering af nationale kvalifikationer til JAR-66-certifikater i 2011.
4. Ved udarbejdelsen af Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 var der enighed om, at en så lang overgang ikke var nødvendig, og at en omgående anvendelse bedre ville kunne sikre det fulde udbytte af Fællesskabets indsats på dette område. Skønt gennemførelsen af JAR-66 var blevet indledt i 1998, erkendte visse JAA-medlemsstater, at den i deres land var blevet udsat. De bad derfor om at kunne udskyde gennemførelsen af del-66 til den 28. september 2006 for store luftfartøjer og til den 28. september 2008 for små luftfartøjer, da sidstnævnte ikke var blevet reguleret af JAA. Dette blev accepteret, og artikel 7, stk. 3, litra c), i Kommissionens forordning (EF) 2042/2003 danner grundlaget for denne undtagelsesmulighed.
5. En analyse af situationen vedrørende anvendelsen af denne undtagelsesbestemmelse viser, at:
 - alle medlemsstater og associerede⁴ stater har valgt at anvende artikel 7, stk. 3, litra c), anden linje, i Kommissionens forordning (EF) 2042/2003,
 - alle medlemsstater og associerede stater med undtagelse af én har valgt at anvende artikel 7, stk. 3, litra c), tredje linje, i Kommissionens forordning (EF) 2042/2003.

Det er derfor klart, at alle stater, der er omfattet af bestemmelserne i del-145, vidste, at de, da de valgte undtagelsen, skulle planlægge at udstede del-66-certifikater eller konvertere nationale certifikater hertil, således at de senest den 28. september 2006 fuldt ud kunne

¹ Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 af 20. november 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 af 28.11.2003, s. 1). Forordning som ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 7/07/2006 af 8. maj 2006 (EUT L 122 af 9.5.2006, s. 17).

² Bestyrelsens beslutning om den procedure, agenturet anvender ved afgivelse af udtalelser og udarbejdelse af certificeringsspecifikationer og vejledende materiale ("reguleringsprocedure"). EASA MB/7/03 af 27.6.2003.

³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1592/2002 af 15. juli 2002 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur (EFT L 240 af 7.9.2002, s. 1.). Forordning som senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) 1701/2003 af 24.9.2003 (EUT L 243 af 27.9.2003, s. 5).

⁴ Associerede stater er Island, Liechtenstein, Norge og Schweiz.

opfylde bestemmelserne i denne del om kvalifikationer for certificeringspersonale for linjevedligeholdelse og grundlæggende vedligeholdelse af luftfartøjer med en maksimal startmasse på over 5 700 kg.

6. For så vidt angår den aktuelle parathed til at overholde denne ikrafttrædelsesdato, viser agenturets oversigt følgende situation:
- Halvdelen af medlemsstaterne og de associerede stater var begyndt at konvertere nationale kvalifikationer til del-66-certifikater og udstede disse og ville kunne opfylde aftalen til tiden.
 - Ni medlemsstater og associerede stater havde indledt den samme proces, men var imidlertid forsinkede og mente, at de ville få vanskeligt ved at overholde målopfyldelsesdatoen.
 - Fire ud af de otteogtyve medlemsstater og associerede stater, der er omfattet af disse krav, var langt bagud i forhold til planen og ikke i stand til at opfylde kravene til tiden. Tre af dem havde end ikke udarbejdet konverteringsrapporter.

Den 31. januar 2006 sendte agenturet sin årlige standardiseringsrapport til Europa-Kommissionen og fremhævede den kritiske status for del-66-konverteringsprocessen i forhold til fristen den 28. september 2006.

7. Spørgsmålet var herefter, hvorvidt overgangsperioden skulle forlænges under hensyntagen til alle følgerne af en sådan forlængelse.

II. Høring

8. Der blev den 12. juli 2006 offentliggjort en forhåndsmeddelelse om en foreslået ændring - NPA 08/2006⁵ – på agenturets websted (www.easa.europa.eu) i henhold til EASA's standardreguleringsprocedure. Høringsperioden var blevet begrænset til seks uger fra datoen for offentliggørelsen af NPA'en med henblik på at samle og besvare kommentarerne og for at kunne fremsætte en udtalelse inden den 28. september 2006.
9. Ved fristens udløb den 21. august 2006 havde agenturet modtaget 15 kommentarer fra 12 nationale myndigheder, faglige organisationer og privatpersoner.
10. Alle indkomne kommentarer er blevet anerkendt og indarbejdet i et dokument med reaktioner på bemærkninger (CRD), der offentliggøres sammen med denne udtalelse på agenturets websted. Dette CRD indeholder en liste over alle personer og organisationer, der har fremsat kommentarer, samt agenturets svar.
11. Alle indkomne kommentarer undtagen én støtter muligheden for ikke at udsætte ikrafttrædelsesdatoen for bestemmelserne i del-145 vedrørende certificeringspersonalekvalifikationer for linjevedligeholdelse og grundlæggende vedligeholdelse af luftfartøjer med en maksimal startmasse på over 5 700 kg. Ingen medlemsstater meddelte, at de vil få vanskeligt ved at gennemføre den aktuelle lovgivning.
12. Ifølge artikel 8 i EASA's standardreguleringsprocedure skal den administrerende direktør først fremsætte sin udtalelse om det pågældende spørgsmål to måneder efter datoen for

⁵ <http://www.easa.europa.eu/doc/Rulemaking/NPA/NPA-08-2006.pdf>

offentliggørelse af dokumentet med reaktioner på bemærkninger for at give interessenterne tilstrækkelig tid til at reagere på dets indhold. Af de årsager, der er beskrevet i afsnit 8 ovenfor, skal agenturets udtalelse imidlertid offentliggøres snarest muligt, således at alle interessenter kan vide, at bestemmelserne i artikel 7, stk. 3, litra c), i Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 ikke vil blive ændret, og at ikrafttrædelsen (28. september 2006) for bestemmelserne i del-145 om certificeringspersonalekvalifikationer til linjevedligeholdelse og grundlæggende vedligeholdelse af luftfartøjer med en maksimal startmasse på over 5 700 kg i overensstemmelse hermed ikke vil blive udsat.

III. Indholdet af agenturets udtalelse

13. På grundlag af resultaterne af CRD (jf. afsnit 11) foreslår det europæiske luftfartssikkerhedsagentur, at Kommissionen ikke ændrer artikel 7, stk. 3, litra c), i Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003.

IV. Konsekvensanalyse af lovgivningen

14. Berørte sektorer

Den største berørte sektor er de store luftfartsforetagender. Da flymekanikere, der ikke har et del-66-certifikat, ikke vil kunne frigive disse luftfartøjer til tjeneste, vil operatørerne skulle finde personer med passende kvalifikationer hertil.

Vedligeholdelsesorganisationer, der ikke kan ansætte godkendte flymekanikere, kan miste en del af deres kontrakter, eftersom de i en overgangsperiode ikke vil kunne overholde bestemmelserne i del-145.

Nogle flymekanikere vil selv miste de rettigheder, de har haft i henhold til de nationale ordninger, indtil deres kvalifikationer bliver konverteret.

Nationale luftfartsmyndigheder, som ikke har konverteret nationale kvalifikationer til del-66-certifikater eller ikke har udstedt tilstrækkeligt mange, vil skulle øge deres bestræbelser og vil risikere, at Europa-Kommissionen indleder overtrædelsesprocedurer.

15. Sikkerhedsmæssige følgevirkninger:

Beslutningen om at opretholde den aftalte ikrafttrædelsesdato er i princippet den bedste forudsætning for at forbedre sikkerheden i Fællesskabet, da kun de luftfartøjer, der har været underkastet relevant kontrol af flymekanikere, som opfylder kravene til de bedste kvalifikationer, kan frigives til tjeneste.

Det kan dog få nogle medlemsstater til hurtigt at konvertere nationale kvalifikationer til del-66-certifikater uden den nødvendige begrundelse eller konverteringsrapport og give uberettigede rettigheder til visse flymekanikere. Dette kan naturligvis få følger for sikkerheden, hvis uegnede luftfartøjer af den grund skulle blive frigivet til tjeneste.

Denne risiko forekommer imidlertid begrænset for store luftfartøjer, der er omfattet af ekstra overvågning fra vedligeholdelsesorganisationer for vedvarende luftdygtighed. Endvidere er agenturets opgave at gennemføre standardinspektioner for at kontrollere, at en sådan praksis ikke forekommer eller omgående følges op af passende udbedrende foranstaltninger.

16. Økonomiske følgevirkninger:

I princippet bør denne mulighed ikke få nogen globale økonomiske følger, eftersom investeringen i omlægningen til det nye lovgivningsgrundlag, som Fællesskabet har indført, skal foretages under alle omstændigheder, således at alle interessenter kan få del i fordelene ved gennemførelsen af det indre marked på dette område.

Den eventuelle mangel på godkendte flymekanikere i nogle medlemsstater kan medføre forsinkelser i frigivelsen af luftfartøjer til tjeneste og påføre operatørerne betydelige indirekte omkostninger. Dette kan også påvirke markedet for certificeret personale og øge det gennemsnitlige lønniveau, hvilket direkte vil påvirke vedligeholdelsesorganisationerne og indirekte deres kunder. Følgerne bør dog ikke overdrives i den periode, de nationale luftfartsmyndigheder har brug for til komme på niveau, da den lave mobilitet på markedet for denne type certificeringsydelse kun forventes at påvirke lande, som indtil nu ikke har gjort tilstrækkelige fremskridt med konverteringsprocessen.

De fleste nationale luftfartsmyndigheder vil ikke blive påvirket, eftersom de allerede har udstedt et tilstrækkeligt antal certifikater. Kun de, der er sent på den, vil skulle øge indsatsen, hvilket kan føre til ekstra omkostninger, hvis de skal ansætte flere medarbejdere til at konvertere alle certifikater fra deres nationale ordning, så de lever op til Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003.

17. Miljømæssige følgevirkninger:

Ingen

18. Sociale følgevirkninger:

Nogle certificeringsingeniører, der ikke har opnået et del-66-certifikat, vil sandsynligvis blive berørt i væsentlig grad, da de efter den 28. september 2006 ikke længere vil være kvalificerede til at udstede frigivelser til tjeneste for store luftfartøjer. Dette vil kunne påvirke deres ansættelsesvilkår.

V. Konklusion

På grundlag af analysen af muligheden for at udsætte ikrafttrædelsesdatoen for bestemmelserne i del-145.A.30(g) og del.A.30(h)(1) om kvalifikationerne for certificeringspersonalet, der arbejder med frigivelse til tjeneste af luftfartøjer med en maksimal startmasse på over 5 700 kg (rutevedligeholdelse og basisvedligeholdelse) konkluderer agenturet, at bestemmelserne i artikel 7, stk. 3, litra c), i Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 ikke bør ændres, og at den heri anførte dato bør bevares.

Køln, den 25. september 2006

P. Goudou