

**YTTRANDE Nr 2/2006**

**FRÅN EUROPEISKA BYRÅN FÖR LUFTFARTSSÄKERHET**

**om möjligheten att ändra artikel 7.3 c i kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter.**

## I. Allmänt

1. Syftet med detta yttrande är att klargöra byråns ståndpunkt i fråga om möjligheten att flytta fram den slutgiltiga dagen för ikraftträdande av bestämmelserna i 145.A.30 g och 145.A.30 h.1, som är tillämpliga på stora luftfartyg med en maximal startmassa på mer än 5 700 kg (28 september 2006), som föreskrivs i artikel 7.3 c i kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003<sup>1</sup>.
2. Yttrandet har antagits, i enlighet med det förfarande som angetts av byråns styrelse<sup>2</sup>, i enlighet med bestämmelserna i artikel 14 i förordning (EG) nr 1592/2002<sup>3</sup>.

## BAKGRUND

3. Den 20 november 2003 antog Europeiska kommissionen kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003. Enligt tillägg II till denna förordning (Del-145) ska certifierande personal vara vederbörligen kvalificerad i enlighet med bestämmelserna i dess bilaga III (Del-66). Del-66 bygger på JAR-66. Genomförandet av JAR-66 hade påbörjats 1998, och alla JAA-medlemsstater hade enats om att påbörja genomförandet före 2001 och fastställt 2011 som slutdatum för övergångsperioden för konvertering av nationella kvalifikationer till JAR-66-certifikat.
4. Vid utarbetandet av kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 enades man om att det inte var nödvändigt med en så lång övergång och att nyttan av gemenskapens åtgärder på detta område skulle bli större med en omedelbar tillämpning. Trots att genomförandet av JAR-66 hade påbörjats 1998 medgav några JAA-medlemsstater att det hade senarelagts i deras land. De begärde därför en möjlighet att skjuta upp genomförandet av Del-66 till den 28 september 2006 för stora luftfartyg och till den 28 september 2008 för små luftfartyg, eftersom de senare inte hade reglerats av JAA. Detta godtogs, och artikel 7.3 c i kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 utgör grund för denna undantagsmöjlighet.
5. En analys av situationen kring användningen av denna undantagsklausul visar att
  - alla medlemsstater och associerade<sup>4</sup> stater har valt att använda artikel 7.3 c andra strecksatsen i kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003,
  - alla medlemsstater och associerade stater utom en har valt att använda artikel 7.3 c tredje strecksatsen i kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003.

Härav framgår tydligt att alla stater som omfattas av bestämmelserna i Del-145 visste, när de valde att utnyttja möjligheten till undantag, att de var tvungna att planera utfärdandet eller konverteringen av nationella certifikat till Del-66-certifikat i syfte att senast den 28 september 2006 helt uppfylla bestämmelserna i denna del om certifierande

<sup>1</sup> Kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 av den 20 november 2003 om fortsatt luftfärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter (EUT L 315, 28.11.2003, s. 1). Förordningen ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 707/2006 av den 8 maj 2006 (EUT L 122, 9.5.2006, s. 17).

<sup>2</sup> Styrelsens beslut rörande det förfarande som ska användas då byrån avger ett yttrande samt utfärdar certifieringsspecifikationer och anvisningar ("förfarande för upprättande av regler"). EASA MB/7/03 av den 27 juni 2003.

<sup>3</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1592/2002 av den 15 juli 2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet (EGT L 240, 7.9.2002, s. 1). Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 1701/2003 av den 24 september 2003 (EUT L 243, 27.9.2003, s. 5).

<sup>4</sup> De associerade staterna är Island, Liechtenstein, Norge och Schweiz.

personals kvalifikationer för linje- och basunderhåll av luftfartyg med en maximal startmassa på mer än 5 700 kg.

6. När det gäller den nuvarande beredskapen att iaktta denna dag för ikraftträdande visar den tillsyn som byrån har utövat följande situation:
- Hälften av medlemsstaterna och de associerade staterna hade börjat konvertera nationella kvalifikationer till och utfärda Del-66-certifikat och kommer att ha förutsättningar att helt uppfylla bestämmelserna i tid.
  - Nio medlemsstater och associerade stater hade påbörjat samma process. De är dock sena och anser att de kommer att få svårt att uppfylla bestämmelserna till utsatt dag.
  - Fyra av de tjugoåtta medlemsstater och associerade stater som omfattas av dessa krav låg långt efter tidsschemat och hade inte förutsättningar att uppfylla bestämmelserna i tid. Tre av dem hade ännu inte ens upprättat några konverteringsrapporter.

Den 31 januari 2006 översände byrån sin årliga standardiseringsrapport till Europeiska kommissionen, i vilken det kritiska läget för processen för konvertering till Del-66 i förhållande till tidsgränsen den 28 september 2006 belystes.

7. Frågan var alltså huruvida övergångsperioden borde förlängas med hänsyn till alla följderna av en sådan förlängning.

## II. Samråd

8. Ett meddelande om ändringsförslag (Notice of Proposed Amendment, NPA) – NPA nr 8/2006<sup>5</sup> – offentliggjordes på byråns webbplats ([www.easa.europa.eu](http://www.easa.europa.eu)) den 12 juli 2006 i enlighet med EASA:s standardförfarande för upprättande av regler. Samrådsperioden hade begränsats till sex veckor från den dag meddelandet om ändringsförslag offentliggjordes för att byrån skulle hinna samla in och besvara kommentarerna och avge ett yttrande före den 28 september 2006.
9. Vid samrådsperiodens slut den 21 augusti 2006 hade byrån mottagit 15 kommentarer från 12 nationella myndigheter, yrkesorganisationer och privatpersoner.
10. Mottagandet av samtliga dessa kommentarer har bekräftats, och de har tagits med i ett svarskommentarsdokument (Comment Response Document), som tillsammans med detta yttrande återfinns på byråns webbplats. I detta dokument anges samtliga personer och organisationer som har lämnat kommentarer samt byråns svar.
11. Alla de mottagna kommentarerna utom en stöder alternativet att inte flytta fram dagen för ikraftträdande av bestämmelserna i Del-145 om certifierande personals kvalifikationer för linje- och basunderhåll av luftfartyg med en maximal startmassa på mer än 5 700 kg. Inga medlemsstater tillkännagav att de kommer att få det svårt att genomföra den aktuella förordningen.
12. Enligt artikel 8 i EASA:s standardförfarande för upprättande av regler får den verkställande direktören inte anta sitt yttrande i saken i fråga förrän två månader efter den dag svarskommentarsdokumentet offentliggjorts, i syfte att ge de berörda parterna

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

tillräckligt med tid att reagera på dess innehåll. Av de skäl som framförs i punkt 8 ovan måste dock byråns yttrande offentliggöras snarast möjligt, så att samtliga berörda parter får veta att bestämmelserna i artikel 7.3 c i kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 inte kommer att ändras och att ikraftträdandet (28 september 2006) av bestämmelserna i Del-145 om certifierande personals kvalifikationer för linje- och basunderhåll av luftfartyg med en maximal startmassa på mer än 5 700 kg följaktligen inte kommer att senareläggas.

### III. Innehåll i byråns yttrande

13. Utifrån resultaten i svarskommentarsdokumentet (se punkt 11) föreslår Europeiska byrån för luftfartssäkerhet att kommissionen inte ändrar artikel 7.3 c i kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003.

### IV. Konsekvensanalys av lagstiftningsförslag

#### 14. Berörda sektorer

Den sektor som huvudsakligen berörs är sektorn för stora luftfartygsoperatörer. Eftersom underhållstekniker som inte innehar ett Del-66-certifikat inte skulle kunna driftgodkänna dessa luftfartyg, skulle operatörerna behöva hitta lämpligen kvalificerade personer att göra det.

Underhållsorganisationer som inte kan anställa vederbörligen godkända tekniker skulle kunna förlora en del av sina kontrakt eftersom de under en övergångsperiod inte skulle uppfylla bestämmelserna i Del-145.

Vissa underhållstekniker skulle själva förlora de befogenheter de hade enligt de nationella systemen tills deras kvalifikationer konverteras.

Nationella luftfartsmyndigheter som inte har konverterat nationella kvalifikationer till eller utfärdat tillräckligt många Del-66-certifikat skulle behöva intensifiera ansträngningarna och ställas inför överträdelseförfaranden som inleds av Europeiska kommissionen.

#### 15. Konsekvenser för säkerheten

Beslutet att stå fast vid den överenskomna dagen för ikraftträdande är i princip det bästa för att förbättra säkerheten i gemenskapen, eftersom endast luftfartyg som underkastats lämplig kontroll av tekniker som uppfyller de högsta kvalifikationskraven kan driftgodkännas.

Det kan dock driva vissa medlemsstater att skyndsamt konvertera nationella kvalifikationer till Del-66-certifikat utan vederbörliga motiverings-/konverteringsrapporter och bevilja vissa underhållstekniker otillbörliga befogenheter. Detta kan naturligtvis få följder för säkerheten, om olämpliga luftfartyg därför driftgodkändes.

Denna risk tycks dock vara begränsad för stora luftfartyg som underkastas ytterligare kontroll av underhållsorganisationer för fortsatt luftvärdighet. Dessutom är byråns roll att utföra standardiseringsinspektioner för att kontrollera att detta inte förekommer eller omedelbart följs av lämpliga åtgärder för att rätta till situationen.

#### 16. Ekonomiska konsekvenser

Detta alternativ bör i princip inte få några övergripande ekonomiska konsekvenser, eftersom investeringarna för konverteringen till det nya regelsystem som gemenskapen har

antagit måste göras i vilket fall som helst, så att alla berörda parter kommer i åtnjutande av den nytta som den inre marknadens fullbordande på detta område medför.

Den möjliga bristen på godkända tekniker i vissa medlemsstater kan leda till dröjsmål i driftgodkännandet av luftfartyg och medföra betydande indirekta kostnader för operatörerna. Detta skulle även kunna påverka funktionen för marknaden för certifierad personal och öka den genomsnittliga lönenivån för sådan personal, med direkt inverkan på underhållsorganisationerna och indirekt inverkan på deras kunder. Konsekvenserna under den period de nationella luftfartsmyndigheterna behöver för att komma i kapp bör dock inte överdrivas, eftersom den låga rörligheten på marknaden för denna typ av certifieringstjänster sannolikt kommer att beröra endast de länder som ännu inte kommit tillräckligt långt i konverteringsprocessen.

De flesta nationella luftfartsmyndigheter kommer inte att beröras, eftersom de redan har utfärdat ett tillräckligt antal certifikat. Endast de som är sena måste intensifiera ansträngningarna, vilket kan leda till vissa extrakostnader om de måste anställa ytterligare personal för att konvertera alla certifikat från sitt nationella system i syfte att iakttä förordning (EG) nr 2042/2003.

#### 17. Miljökonsekvenser

Inga

#### 18. Sociala konsekvenser

Vissa certifierande tekniker som inte erhållit ett Del-66-certifikat kommer sannolikt att beröras betydligt, eftersom de efter den 28 september 2006 inte längre skulle vara kvalificerade att driftgodkänna stora luftfartyg. Detta skulle kunna påverka deras anställningsvillkor.

### **V. Slutsats**

Utifrån den analys som gjorts rörande möjligheten att skjuta upp dagen för ikraftträdande av bestämmelserna i Del-145.A.30 g och 145.A.30 h.1 som är tillämpliga på den certifierande personalens kvalifikationer för driftgodkännande av luftfartyg med en maximal startmassa på mer än 5 700 kg (linje- och basunderhåll), drar byrån slutsatsen att bestämmelserna i artikel 7.3 c i kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 inte bör ändras och att den tidpunkt som angivits i dessa bör stå fast.

Köln den 25 september 2006

P. Goudou