

UTTALELSE NR 04/2006

FRA DET EUROPEISKE FLYSIKKERHETSBYRÅ,

om endringen av kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003, om fortsatt luftdyktighet hos luftfartøyer og flytekniske produkter, deler og utstyr, samt om godkjenning av organisasjoner og personell som omfattes av disse oppgavene.

“Offisielt anerkjent standard”

I. Generelt

1. Formålet med denne uttalelsen er å danne seg et bilde av paragrafene M.A.301(2) og 147.A.105(f), som er blitt endret i kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003¹. Bakgrunnen for dette lovgivningsmessige tiltaket er å klarlegge betydningen av uttrykket "offisielt anerkjent standard".
2. Det europeiske flysikkerhetsbyrået (heretter kalt Byrået) er direkte involvert i regelutformingen. Det bistår kommisjonen i dens utøvende myndighet ved å ferdigstille utkast til regelverk og endringer som følge av disse, for å kunne gjennomføre forordning (EF) nr. 1592/2002 (heretter kalt Grunnforordningen²), som er innført som "Uttalelser" (Artikkel 14.1). Den vedtar også hvilke akseptable metoder for etterlevelse og veiledningsmateriell som skal brukes i sertifiseringsprosessen. (Artikkel 14.2).
3. Teksten i denne uttalelsen er blitt utarbeidet av Byrået. Den er forelagt samtlige interesserte parter for drøfting i samsvar med Artikkel 43 i Grunnforordningene samt Artikkel 5 (3) og 6 i EASA's lovgivningsprosedyre.³
4. Dette lovgivningstiltaket ble innlemmet i Byråets lovgivningsprogram for 2006. Det iverksetter regelutformingsverv MDM.013.
5. Uttalelsen er blitt vedtatt, i henhold til fremgangsmåten spesifisert i EASA's lovgivningsprosedyre, i samsvar med bestemmelsene i Artikkel 14 om forordning (EF) nr. 1592/2002.

II. Uttalelsens innhold

6. Som svar på det rådgivende dokumentet om vedtak om kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 samt AMC/GM-materiell, bad så vel nasjonale myndigheter som bransjen om en klargjøring av uttrykket "offisielt anerkjent standard", som omfattes av paragrafene M.A.301(2), M.A.402(b), M.A.606(f), M.A.608(b), 145.A.30(f), 145.A.40(b) samt 147.A.105(f) i nevnte forordning.
7. Enkelte oppfattet uttrykket "offisielt" som tvetydig, mens andre påpekte at det ikke var tydelig hvilken myndighet eller organ som skulle erklære standarden som offisiell. Flere løsninger ble foreslått, for det første for å klarlegge denne betegnelsen ved hjelp av AMC/GMI-materiell, for det andre for å erstatte "offisielt anerkjent standard" med ordlyden "en standard anerkjent av behørig myndighet", samt endelig å tilføye "eller nasjonale forordninger" etter "offisielt anerkjent

¹ OJ L 315, 28.11.2003, s. 1.

² Europaparlamentets og Europarådets forordning (EF) nr. 1592/2002 av 15 juli 2002 om felles regler innen området sivil luftfart samt opprettelsen av et europeisk flysikkerhetsbyrå. (OJ L 240, 7.9.2002, s.1) Forordningen ble sist endret ved kommisjonsforordning (EF) 1701/2003 av 24 september 2003 (OJ L 243, 27.9.2003, s. 5).

³ Styrets vedtak om hvilken fremgangsmåte Byrået skal anvende ved utstedelse av uttalelser, sertifiseringsspesifikasjoner og veiledningsmateriell ("Lovgivningsprosedyre"), EASA MB/7/03, 27.6.2003.

standard”. Som et svar på alle disse kommentarene, innså Byrået at dette begrepet måtte videreutvikles gjennom et vedtak om å innføre AMC/GM-materiell for å kunne rydde all tvil på dette området av veien.

8. I løpet av det første året da kommisjonsforordning (EF) 2042/2003 ble gjennomført, så teksten dessuten ut til å inneholde noen feilaktigheter og selvmotsigelser i to paragrafer som var inkludert i vedleggene, som henviste til betegnelsen ”offisielt anerkjent standard”. Også denne uttalelsen inneholder forslag som viser til disse spørsmålene. Nødvendigheten av å korrigere feilaktigheter og selvmotsigelser som ble påtruffet i paragraf M.A.301(2) og 147.A.105(f) i kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003, tvinger Byrået til å utferdige en uttalelse i tillegg til administrerende direktørs vedtak, som var den opprinnelige ”yttringen” som ble innført av TOR MDM-13.
9. Etter en grundig analyse av kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003, har man fått kjennskap til at betegnelsen ”offisielt anerkjent standard” blir brukt flere ganger, men ved fire tydelig definerte utfall:
 - a) M.A.301 (2) Fortsatte oppdrag innen luftdyktighet *“Luftfartøyets fortsatte luftdyktighet og anvendelighet, når det gjelder så vel driftsmessig utstyr som nødutstyr, skal sikres ved (...) at enhver defekt eller skade som innvirker på driftssikkerheten skal korrigeres i henhold til en offisielt anerkjent standard”*.
 - b) M.A.402 (b), M.A. 608(b) og 145.A.40 (b) *“Verktøy og utstyr skal kontrolleres og justeres i henhold til en offisielt anerkjent standard”*.
 - c) M.A.606 (f) og 145.A.30 (f) *“Personell som utfører spesialoppdrag (...) skal være kvalifisert i samsvar med en offisielt anerkjent standard”*.
 - d) 147. A.105 (f) *“Erfaringen og kvalifikasjonene til instruktører, kontrollører og praktiske rådgivere, skal innføres som en offisielt anerkjent standard”*.
10. Paragraf 21.A.303 i underparagraf K “deler og utstyr” i kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003⁴, konstaterte at *“Fremvisningen av overensstemmende deler og utstyr som skal installeres i et typesertifisert produkt, skal gjøres i samsvar med offisielt anerkjente standarder”*. Veiledningsmaterieell ble utviklet for å forklare betydningen av betegnelsen *offisielle anerkjente standarder* i GM nr. 2 til 21.A.303 (c) i Vedtak nr. 2003/1/RM⁵ *“med offisielt anerkjent standard menes de standarder som er blitt opprettet eller offentliggjort av et offisielt organ, uansett om dette har status som juridisk rettssubjekt eller ikke, som er allment anerkjent av lufttransportsektoren for å innstifte god praksis ”*.
11. Byrået oppfatter innholdet i GM nr. 2 til 21.A.303 (c) som delvis anvendelig på paragraf M.A. 402(b), M.A. 608(b), 145.A.40 (b), M.A. 606(f) og 145.A.30 (f), siden det dreier seg om samme tekniske sammenheng i en teknisk standard som bransjen allerede er innforstått med. AMC-materiellet som er tilknyttet

⁴ OJ L 243, 27.9.2003, s. 6.

⁵ Administrerende direktørs vedtak til Byrået av 17 oktober 2003 om akseptable metoder for etterlevelse og veiledningsmaterieell til Del- 21 (AMC&GM til Del-21).

ovennevnte paragrafer er derfor i denne betydningen blitt utviklet i overensstemmelse med dette.

12. I tilfellet M.A.301 (2), bør henvisningen til ”offisielt anerkjente standarder” erstattes med ”i samsvar med opplysninger som er spesifisert i M.A.304 og/eller M.A.401”, da det var lovgiverens hensikt at dette skulle være ensbetydende med godkjente opplysninger i samsvar med anvendelig regelverk.
13. Til sist ser henvisningen til “offisielt anerkjent standard” i paragraf 147.A.105 (f) ut til å være en redigeringsfeil, det står “Erfaringen og kvalifikasjonene til instruktører, kontrollører og praktiske rådgivere, skal innføres som en offisielt anerkjent standard”. Lovgiverens hensikt da kommisjonsforordning 2042/2003 ble vedtatt, var at erfaringen og kvalifikasjonene til instruktører, kontrollører og praktiske rådgivere skulle innføres av behørig myndighet. Dermed bør setningen ”innføres som en offisiell standard” erstattes med “innføres i samsvar med de kriterier som er blitt offentliggjort av behørig myndighet”.

III. Høring

14. For at høringen skulle bli så omfattende som mulig, ble en kunngjøring om forslag til endring Notice of Proposed Amendment – NPA 01/2006 – lagt ut på Byråets nettside (www.easa.europa.eu) 12 januar 2006. Byrådet offentliggjorde dessuten denne kunngjøringen sammen med det europeiske flysikkerhetsbyråets utkast.
15. Ved forfallsdato hadde Byrådet mottatt 12 uttalelser fra nasjonale myndigheter, yrkesorganisasjoner og privatpersoner.
16. Samtlige innkomne uttalelser er blitt bekreftet mottatt og innarbeidet i et felles dokument Comment Response Document (CRD), som blir offentliggjort sammen med denne uttalelsen på Byråets nettside. CRD-dokumentet inneholder en liste over samtlige personer og organisasjoner som har bidratt med ytringer samt Byråets svar.
17. De fleste uttalelsene støttet regelutformingene og ønsket skriftlige endringer (oppsett, ny nummerering, o.s.v.), og er blitt tatt opp til vurdering.
18. I samsvar med artikkel 8 i EASA’s standard lovgivningsprosedyre, ble CRD-dokumentet lagt ut på Byråets nettsted (www.easa.europa.eu) 5 juli 2006.
19. Byrådet hadde ikke mottatt ytterligere kommentarer ved forfallsdato (5 september 2006).

IV. Vurdering av effekt på regelverket

20. Formålet med uttalelsen

Hensikten med NPA 1/2006 var å klarlegge betydningen av offisielt anerkjent standard ved hjelp av AMC-materiell tilknyttet Del-M og Del-145 samt å begrense kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 for å korrigere feilaktigheter og selvmotsigelser i paragraf M.A.301(2) og 147.A.105(f).

21. Alternativer

Gjøre ingenting: Unnlate klargjøring av uttrykket offisielt anerkjent standard slik interessenter har anmodet om. Feilaktigheter og selvmotsigelser i kommisjonsforordning (EF) Nr 2042/2003 blir dermed stående.

Nåværende alternativ: Det klargjør betydningen av betegnelsen offisielt anerkjent standard og korrigerer feilaktigheter og selvmotsigelser i kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003.

22. Sektorer som påvirkes:

Personer eller organisasjoner som vedlikeholder et luftfartøy, samt veiledere, kontrollører og praktiske rådgivere, så vel som utdanningsorganisasjoner.

23. Innvirkning

Sikkerhet: Uttalelsen klargjør situasjonen. Uvissheten og misforståelsene blir færre, noe som er gunstig for sikkerheten.

Økonomisk: I det første eksempelet, hvor interessentene vil fortsette som før, blir den økonomiske innvirkningen ingen overhodet. De økonomiske konsekvensene av det andre alternativet, som gjengir eksisterende offisiell praksis, er liten.

Miljø: Ingen forventet innvirkning

Sosialt: Ingen forventet innvirkning

Andre luftfartskrav utenfor EASAs område: Ingen forventet innvirkning

Tilsvarende utenlandske krav om regelverk: Ingen.

24. Konklusjon av Vurdering av effekt på regelverket

Med utgangspunkt i denne vurderingen av effekten på regelverket, anser Byrået at videreutviklingen av forslagene er berettiget.

Køln, 13 desember 2006

P.GOUDOU
Administrerende direktør