

YTTRANDE NR 04/2006

FRÅN EUROPEISKA BYRÅN FÖR LUFTFARTSSÄKERHET

om ändring av 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

”Officiellt erkänd standard”

I. Allmänt

1. Syftet med detta yttrande är att föreslå en ändring av punkterna M.A.301.2 och 147.A.105 f i kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 ⁽¹⁾. Skälet till regleringsåtgärden är att klargöra betydelsen av begreppet ”officiellt erkänd standard”.
2. Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (nedan kallad ”byrån”) är direkt engagerad i utformningen av regelsystemet. Den bistår kommissionen i dess verkställande uppgifter genom att utarbeta förslag till förordningar och ändringar av dessa vid tillämpningen av förordning (EG) nr 1592/2002 (nedan kallad ”grundförordningen”) ⁽²⁾, vilka antas som ”yttranden” (artikel 14.1). Den antar även allmänna råd om uppfyllande av krav och anvisningar som skall användas i certifieringsprocessen (artikel 14.2).
3. Texten i detta yttrande har utarbetats av byrån. Den har sedan lagts fram för berörda parter i ett samrådsförfarande i enlighet med artikel 43 i grundförordningen och artiklarna 5.3 och 6 i EASA:s förfarande för utfärdande av bestämmelser ⁽³⁾.
4. Denna regleringsåtgärd ingick i byråns program för upprättande av bestämmelser 2006. Härigenom genomförs regleringsuppdraget MDM.013.
5. Yttrandet har antagits enligt det förfarande som anges i EASA:s förfarande för utfärdande av bestämmelser i enlighet med artikel 14 i förordning (EG) nr 1592/2002.

II. Yttrandets innehåll

6. I sina svar på samrådsdokumentet inför antagandet av kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 och material relaterat till allmänna råd om uppfyllande av krav/anvisningar (AMC/GM), begärde de nationella myndigheterna och branschen ett förtydligande av begreppet ”officiellt erkänd standard” i punkterna M.A.301.2, M.A.402 b, M.A.606 f, M.A.608 b, 145.A.30 f, 145.A.40 b och 147.A.105 f i nämnda förordning.
7. Vissa ansåg att uttrycket ”officiellt” var oklart. Andra pekade på att det inte stod klart vilken myndighet eller vilket organ som skulle förklara att standarden var officiell. Flera olika lösningar föreslogs, i första hand att förtydliga begreppet i allmänna råd/anvisningar, i andra hand att ersätta ”officiellt erkänd standard” med

⁽¹⁾ EUT L 315, 28.11.2003, s. 1.

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1592/2002 av den 15 juli 2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättandet 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).

⁽³⁾ Styrelsens beslut rörande förfarandet som skall användas då byrån lämnar ett yttrande och utfärdar certifieringsspecifikationer och anvisningar (”förfarande för utfärdande av bestämmelser”), EASA MB/7/03, 27.6.2003.

frasen ”en standard erkänd av den behöriga myndigheten” och i tredje hand att lägga till ”eller nationella förordningar” efter ”officiellt erkänd standard”. Som en reaktion på alla dessa kommentarer bedömde byrån att begreppet behövde utvecklas och fattade beslut om att ta fram allmänna råd/anvisningar för att undanröja den osäkerhet som finns på detta område.

8. Under det första årets tillämpning av kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 framkom dessutom att texten innehöll vissa fel och inkonsekvenser i två punkter i bilagorna där man hänvisade till begreppet ”officiellt erkänd standard”. I detta yttrande ingår även förslag som rätar ut dessa frågetecken. För att korrigera de fel och inkonsekvenser som förekommer i punkterna M.A.301.2 och 147.A.105 f i kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 tvingas byrån utfärda ett yttrande, förutom det beslut från verkställande direktören som var den ”slutprodukt” som ursprungligen angavs i TOR MDM-13.
9. Efter en omfattande analys av kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 framgår att begreppet ”officiellt erkänd standard” används flera gånger, men i fyra klart definierade scenarier:
 - a) M.A.301.2 när det gäller luftvärdighet: *”Luftfartygets fortsatta luftvärdighet och funktionsdugligheten hos såväl drifts- som nödutrustning skall garanteras genom att ... åtgärda alla fel och skador som påverkar säker drift enligt en officiellt erkänd standard”*.
 - b) M.A.402 b, M.A. 608 b och 145.A.40 b: *”Verktyg och utrustning skall kontrolleras och kalibreras enligt en officiellt erkänd standard”*.
 - c) M.A.606 f och 145.A.30 f: *”Personal som utför specialiserade arbetsuppgifter ... skall vara kvalificerad i enlighet med en officiellt erkänd standard”*.
 - d) 147. A.105 (f): *”Lärares, teoriexaminatorers och praktikexaminatorers erfarenhet och kvalifikationer skall vara på en nivå som motsvarar en officiellt erkänd standard.”*
10. I avsnitt 21.A.303 i kapitel K ”Delar och utrustningar” till kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003⁴ sägs att *”Påvisandet av att kraven för delar och utrustningar som skall installeras i en typcertifierad produkt är uppfyllda skall göras (...) när det gäller standarddelar, i enlighet med officiellt erkända normer”*. Vägledande material togs fram för att förklara innebörden av begreppet *officiellt erkända standarder* i GM nr 2 till 21.A.303 c i beslut nr 2003/1/RM (⁵) : *”med officiellt erkänd standard avses sådana standarder som utarbetats eller offentliggjorts av ett officiellt organ, oavsett om detta är juridisk person eller ej, som är allmänt erkända av luftfartssektorn såsom utgörande god praxis”*.

⁴ EUT L 243, 27.9.2003, s. 6.

⁵ Beslut av byråns verkställande direktör av den 17 oktober 2003 om allmänna råd för uppfyllande av krav och anvisningar till Del 21 (AMC&GM till Del 21).

11. Byrån anser att innehållet GM nr 2 till 21.A.303 c genom analogi är tillämbart på punkterna M.A.402 b, M.A.608 b, 145.A.40 b, M.A. 606 f och 145.A.30 f, eftersom detta är samma tekniska sammanhang för en teknisk standard som redan existerar i branschen. Därför har allmänna råd för uppfyllande av krav till ovanstående punkter utvecklats med tanke på detta och i överensstämmelse med det nämnda.
12. När det gäller M.A.301.2, bör hänvisningen till ”officiellt erkänd standard” ersättas med ”i enlighet med uppgifter som anges i M.A.304 och/eller M.A.401” eftersom lagstiftaren avsåg godkända uppgifter enligt tillämbara förordningar.
13. Slutligen verkar det föreligga ett skrivfel i hänvisningen till ”officiellt erkänd standard” i punkt 147.A.105 f. Där står: ”Lärares, teoriexaminatorers och praktikexaminatorers erfarenhet och kvalifikationer skall vara på en nivå som motsvarar en officiellt erkänd standard.”). Lagstiftarens syfte när den antog kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 var snarare att lärares, teoriexaminatorers och praktikexaminatorers erfarenhet och kvalifikationer skulle fastställas av den behöriga myndigheten. Därför bör frasen ”skall vara på en nivå som motsvarar en officiellt erkänd standard” ersättas av ”fastställas enligt kriterier som offentliggjorts av den behöriga myndigheten”.

III. Samråd

14. För att uppnå bästa möjliga samråd offentliggjordes den 12 januari 2006 ett meddelande om föreslagen ändring – NPA 01/2006 – på byråns webbplats (www.easa.europa.eu). Byrån offentliggjorde även meddelandet tillsammans med förslaget till yttrande från Europeiska byrån för luftfartssäkerhet.
15. Vid samrådsperiodens slut hade byrån mottagit tolv synpunkter från nationella myndigheter, yrkesorganisationer och privatpersoner.
16. Alla synpunkter som inkommit har bekräftats och förts in i en förteckning med synpunkter och svar (Comment Response Document, CRD) som offentliggjordes tillsammans med detta yttrande på byråns webbplats. Förteckningen upptar samtliga personer och organisationer som har lämnat synpunkter samt byråns svar.
17. De flesta synpunkter stödde regleringsuppgiften men begärde vissa redaktionella förändringar (layout, ändrad numrering osv.), vilket har beaktats.
18. Enligt artikel 8 i EASA:s standardförfarande för upprättande av bestämmelser offentliggjordes förteckningen med synpunkter på byråns webbplats (www.easa.europa.eu) den 5 juli 2006.
19. Vid slutdatumet (den 5 september 2006) hade byrån inte tagit del av några ytterligare synpunkter.

IV. Konsekvensutredning

20. Avsikten med yttrandet

Syftet med NPA 1/2006 var att förtydliga begreppet ”officiellt erkänd standard” genom allmänna råd till Del-M och Del-145 och att ändra kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 för att korrigera fel och bristande konsekvens i punkterna M.A.301.2 och 147.A.105 f.

21. Alternativ

Göra ingenting: Inget förtydligande av begreppet ”officiellt erkänd standard”, vilket begärts av olika intressenter. De fel och fall av bristande konsekvens som påträffats i kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 kvarstår.

Detta yttrande: Yttrandet klargör betydelsen av begreppet ”officiellt erkänd standard” och korrigerar fel och fall av bristande konsekvens i kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003.

22. Berörda sektorer:

Personer eller organisationer som underhåller luftfartyg och instruktörer samt kunskaperna hos teori- och praktikexaminatorer samt utbildningsorganisationer.

23. Konsekvenser

Säkerhet: Yttrandet klargör situationen, minskar osäkerhet och missförstånd och bidrar därigenom till säkerheten.

Ekonomi: I det första alternativet kommer intressenterna att fortsätta som nu: den ekonomiska effekten är noll. De ekonomiska konsekvenserna av det andra alternativet som gör nuvarande rutiner officiella är mycket små.

Miljö: Inga förväntade konsekvenser.

Socialt: Inga förväntade konsekvenser.

Övriga flygsäkerhetskrav utanför EASA:s behörighetsområde: Inga förväntade konsekvenser.

Jämförbara utländska regelkrav: Inga.

24. Slutsats av konsekvensutredningen

På grundval av denna konsekvensutredning anser byrån att det är motiverat att gå vidare med förslagen.

Köln den 13 december 2006

P. GOUDOU
Verkställande direktör