



UDTALELSE NR. 6/2008

FRA DET EUROPÆISKE LUFTFARTSSIKKERHEDSAGENTUR

af 10. oktober 2008

om Kommissionens forordning om ændring af Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003 af 24. september 2003 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer

OG

om Kommissionens forordning om ændring af 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

"Godkendt frigivelsesbevis – EASA-formular 1"

I. Generelt

1. Formålet med denne udtalelse er at foreslå Kommissionen at ændre:
 - del-21 i tillægget til Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/20031 (herefter "del-21") og navnlig tillæg 1, EASA-formular 1 – Godkendt frigivelsesbevis
 - bilag I til Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/20032 (herefter "del-M") og navnlig tillæg II, EASA-formular 1, og
 - bilag II til Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 (herefter "del-145") og navnlig tillæg I, EASA-formular 1.
2. Denne udtalelse er vedtaget i henhold til den procedure, der er fastsat af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs (agenturets) bestyrelse³ i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 19 i forordning (EF) nr. 216/20084 (i det følgende benævnt "grundforordningen").

II. Høring

3. Meddelelse om forslag til ændringer (NPA) 2007-13⁵, der indeholdt udkastet til udtalelse om Kommissionens forordning om ændring af del-21, del-M og del-145, blev offentliggjort på agenturets hjemmeside den 12. september 2007.
4. Da høringen sluttede den 12. december 2007, havde agenturet modtaget 171 bemærkninger fra 25 nationale myndigheder, faglige organisationer og private virksomheder.
5. Agenturet har anerkendt alle indkomne bemærkninger og indarbejdet dem i et dokument med reaktioner på bemærkninger (CRD), som blev offentliggjort på agenturets hjemmeside den 24. juli 2008. Dette CRD indeholder en liste over alle personer og/eller organisationer, der har fremsat kommentarer, samt agenturets svar.
6. Den 25. september 2008 var der indkommet fire reaktioner på CRD'et fra to parter.
Reaktioner vedrørende acceptable midler til overholdelse af bestemmelserne og vejledende materiale, som ikke er omfattet af denne udtalelse, vil blive behandlet i forbindelse med agenturets senere beslutning om ændring af de pågældende dokumenter. De reaktioner, der er relevante for denne udtalelse (forslag til ændringer af gennemførelsesforordningerne) behandles i det følgende.

¹ Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003 af 24. september 2003 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer (EUT L 243 af 27.9.2003, s. 6). Senest ændret ved forordning (EF) nr. 287/2008 af 28. marts 2008 (EUT L 87 af 29.3.2008, s. 3).

² 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 (EUT L 315 af 28.11.2003, s. 1). Senest ændret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 376/2007 (EUT L 94 af 4.4.2007, s. 18).

³ Bestyrelsens beslutning om den procedure, som agenturet skal anvende ved udstedelse af udtalelser, certificeringsspecifikationer og vejledende materiale (proceduren for fastlæggelse af regler). EASA MB 08-2007 af 13.6.2007.

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1).

⁵ Jf. Rulemaking Archives på adressen http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

Den første reaktion går ud på at bevare de nuværende instruktioner om, hvordan felt 4 "Den godkendte organisations navn og adresse" i EASA-formular 1 skal udfyldes. Ifølge de nye instruktioner, der foreslås i denne udtalelse, skal der ikke længere anføres en anden adresse, hvis produktionsstedet ikke er opført på den godkendte organisations godkendelsesbevis. Det kan f.eks. være tilfældet, når der er tale om dele fremstillet af en leverandør. Agenturet er af følgende årsager ikke enig i kritikken. Det har på redaktionsgruppens møder været diskuteret indgående, om den anden adresse i felt 4 burde fjernes. Redaktionsgruppen konkluderede, at den godkendte organisations navn og adresse var tilstrækkelig til at identificere den organisation, der er ansvarlig for udstedelsen af EASA-formular 1 og sporbarheden af dele og apparatur. Agenturet er enig i denne konklusion.

Den anden reaktion sigter mod at ændre M.A.802 "Certifikat om frigivelse til tjeneste for komponenter", så det understreges, at EASA-formular 1 ikke er en installationstilladelse. Agenturet kan ikke tilslutte sig denne ændring. EASA-formular 1 indeholder allerede en sådan præcisering i bemærkningen til formular 1 under "Bruger-/installatøransvar".

Den sidste reaktion vedrører felt 9 "Berettigelse" i EASA-formular 1, der udgår. Det foreslås, at feltet bevares, men markeres med "udfyldes ikke" for at undgå at skulle omnummerere de øvrige felter. Dette punkt blev også diskuteret indgående på flere redaktionsgruppemøder, og der var stor opbakning fra industrien og myndighederne verden over til at lade felt 9 udgå. Man mente, at der, hvis felt 9 blev bevaret, kunne opstå uklarhed mellem den eksisterende og den nye udgave af EASA-formular 1, som ville se ens ud, men være omfattet af forskellige instruktioner om, hvordan de skal udfyldes. Der blev heller ikke fremsat kritiske bemærkninger herom under den offentlige høring vedrørende NPA'en. Agenturet mener, at felt 9 bør udgå.

Agenturet har efterfølgende konstateret en række mindre formuleringsmæssige uoverensstemmelser mellem del-21 i tillæg I, del-M i tillæg II og del-145 i tillæg I og korrigeret disse.

III. Indholdet af agenturets udtalelse

7. Denne udtalelse har til formål at ændre det godkendte frigivelsesbevis (herefter "EASA-formular 1") og instruktionerne om dets udfyldelse i del-21, del-M og del-145. Indholdet af disse ændringer er forklaret i det følgende.
8. Indholdet og formatet af forskellige godkendte frigivelsesbeviser (f.eks. EASA-formular 1, den amerikanske luftfartsstyrelses (FAA) formular 8130-3, Transport Canadas (det canadiske transportministerium) formular 24-0078 og den brasilianske SEGVOO-formular 003) er blevet harmoniseret. Instruktionerne om, hvordan disse formularer skal udfyldes, er dog aldrig blevet harmoniseret, hvilket har medført, at nogle af de oplysninger, der anføres i formularerne, fortolkes forskelligt, og det har gjort det vanskeligt at godtage disse formularer.
9. Der er også opstået en række problemer og spørgsmål i tilknytning til disse godkendte frigivelsesbeviser, siden de blev gennemgået sidste gang. EASA, FAA, Transport Canada og en række andre luftfartsmyndigheder har gennemgået det godkendte frigivelsesbevis, dets anvendelse og de tilhørende instruktioner. Der blev bl.a. set på:
 - den klare sondring mellem den EASA-formular 1, der benyttes for nye dele (produktion) og for brugte dele (vedligeholdelse)

- harmonisering af instruktionerne om udfyldelsen i forhold til andre luftfartsmyndigheder, selv om visse udtryk kun vil blive anvendt af én myndighed
 - anvendelsen af den elektroniske EASA-formular 1
 - kontrol af kopier af EASA-formular 1
 - behovet for felt 9 "Berettigelse".
10. EASA nedsatte en redaktionsgruppe med det formål at opnå en høj grad af harmonisering i forhold til disse andre myndigheder og global accept af det godkendte frigivelsesbevis. Redaktionsgruppen arbejdede sammen med Global Manufacturing Initiative (GMI), der bestod af repræsentanter for luftfartsmyndighederne og industrien uden for Europa. Dette samarbejde resulterede i et forslag om formularens generelle indhold og udformning, instruktioner om udfyldelsen og acceptkriterier for frivillig anvendelse af elektroniske godkendte frigivelsesbeviser. Dette forslag dannede grundlag for både EASA's NPA 2007-13 og FAA's udkast til bekendtgørelse nr. 8130.21. Det forventes, at de øvrige luftfartsmyndigheder også vil lægge dette forslag til grund, når de ændrer deres regler. Den offentlige høring i forbindelse med EASA's NPA og den interne høring om FAA's bekendtgørelse affødte en række bemærkninger, som EASA's redaktionsgruppe og FAA gennemgik. Den udarbejdede EASA-formular 1 og instruktionerne om udfyldelsen i CRD 2007-13 er derfor udtryk for en høj grad af harmonisering og opfylder dermed formålet med dette arbejde.
11. For at de ændringer, der foreslås i denne udtalelse, kan gennemføres så gnidningsløst som muligt, foreslår agenturet en overgangsperiode på et år regnet fra det tidspunkt, hvor de relevante ændringer af gennemførelsesforordningerne træder i kraft. I overgangsperioden vil det både være muligt at benytte den nuværende og den nye udgave af EASA-formular 1. Efter denne periode skal EASA-formular 1 udstedes efter de nye regler. Begge udgaver af EASA-formular 1 vil, hvis de er udstedt før overgangsperiodens udløb, fortsat være gældende for del-21A.307, del-M.A.501 og del-145.A.42, hvad angår installeringen af den/de enheder, der er omfattet af formularen.
12. Den foreliggende udtalelse vedrører kun de ændringer, som agenturet mener, der bør foretages i de gældende kommissionsforordninger (del-21, del-M og del-145). Agenturet vil fastlægge de relevante acceptable midler til overholdelse af bestemmelserne (AMC) og det vejledende materiale (GM), der er beskrevet i NPA 2007-13 og CRD'et, når Kommissionen har vedtaget ovennævnte ændringer af gennemførelsesforordningerne. Agenturet betragter nævnte AMC og GM som vigtige for, at der kan sikres en bedre forståelse af de foreslåede ændringer.
13. Bilag I til Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 og navnlig EASA-formular 1 i tillæg II til del-M bringes i overensstemmelse med de ændringer af instruktionerne om udfyldelsen, der blev foreslået i udtalelse 2/2008.

IV. Konsekvensanalyse af lovgivningen

14. Formål og ønsket resultat

Formålet med denne udtalelse er:

- at komme med en ny EASA-formular 1 og instruktioner om udfyldelsen, som er mere nøjagtige end de nuværende, for at sikre en omfattende harmonisering i forhold til FAA's ændrede godkendte frigivelsesbevis. Det forventes, at de øvrige luftfartsmyndigheder vil foretage lignende ændringer i deres godkendte frigivelsesbeviser og dermed forbedre den globale harmonisering
- at fjerne felt 9, der indeholder oplysninger om berettigelsen af de enheder, der frigives ved en EASA-formular 1. Ved at fjerne disse oplysninger om

berettigelsen fra den nuværende EASA-formular 1 bliver det muligt at undgå eventuelle uoverensstemmelser med de godkendte installationsdata

- at fjerne visse vendinger fra instruktionerne om udfyldelsen, som gør det vanskeligt at indføre en elektronisk udgave af EASA-formular 1.

15. Initiativets omfang og de berørte sektorer

EASA-formular 1 og de tilsvarende godkendte frigivelsesbeviser anvendes i de fleste retssystemer i forbindelse med frigivelse af dele og apparatur til luftfart. Formularerne benyttes af tusindvis af produktions- og vedligeholdelsesorganisationer rundt om i verden. De berører derfor luftfartsmyndigheder, produktionsorganisationer og vedligeholdelsesorganisationer.

16. Valgmuligheder

Valget står mellem at fastholde de nuværende krav og den nuværende EASA-formular 1 eller at forsøge at opnå en mere omfattende global harmonisering ved at foretage de foreslåede ændringer af EASA-formular 1.

17. Konsekvenser

En bedre harmonisering af de godkendte frigivelsesbeviser, der udstedes efter de forskellige retssystemer, vil kunne medvirke til at sikre en fælles forståelse af anvendelsen og betydningen af de data, der angives i det godkendte frigivelsesbevis. Vedtagelsen af den foreslåede ændring af EASA-formular 1 og de tilhørende mere præcise instruktioner om udfyldelsen, som vil gøre formularen lettere at forstå, forventes at få stor positiv økonomisk betydning, fordi man undgår at afvise eller lægge hindringer i vejen for enheder, der er certificeret efter de gældende regler, når det ikke er nødvendigt. Sikkerheden vil også blive bedre, når det er mindre sandsynligt, at der afgives tvetydige eller modstridende oplysninger. Det vil desuden have en positiv økonomisk effekt, at dataene i EASA-formular 1 udveksles elektronisk, fordi omkostningerne til databehandlingen bliver lavere, og der spares tid i administrationen.

Köln, den 10. oktober 2008

P. GOUDOU
Administrerende direktør