



ADVIES NR. 06/2008

VAN HET EUROPEES AGENTSCHAP VOOR DE VEILIGHEID VAN DE LUCHTVAART

van 10 oktober 2008

betreffende een Verordening van de Commissie tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1702/2003 van de Commissie van 24 september 2003 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties

EN

betreffende een Verordening van de Commissie tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie van 20 november 2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen

“Certificaat van geschiktheid voor gebruik EASA-formulier 1”

I. Algemeen

1. Dit advies heeft tot doel de Commissie voor te stellen wijzigingen aan te brengen in:
 - bijlage Deel 21 bij Verordening (EG) nr. 1702/2003¹ van de Commissie (hierna Deel 21) en in het bijzonder aanhangsel 1, EASA-formulier 1 Certificaat van geschiktheid voor gebruik;
 - bijlage I bij Verordening (EG) nr. 2042/2003² van de Commissie (hierna Deel M) en in het bijzonder aanhangsel II, EASA-formulier 1; en
 - bijlage II bij Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie (hierna Deel 145) en in het bijzonder aanhangsel I, EASA-formulier 1.
2. Het advies is vastgesteld in aansluiting op de door de raad van bestuur van het Europees Agentschap voor de Veiligheid van de Luchtvaart (het Agentschap) aangegeven procedure³, in overeenstemming met de bepalingen van artikel 19 van Verordening (EG) nr. 216/2008⁴ (hierna de Basisverordening genoemd).

II. Raadpleging

3. De bekendmaking van wijzigingsvoorstel (Notice of Proposed Amendment – NPA) 2007-13⁵ met het ontwerpadvies voor een Verordening van de Commissie tot wijziging van Deel 21, Deel M en Deel 145 is op 12 september 2007 gepubliceerd op de website van het Agentschap.
4. Op de sluitingsdatum van 12 december 2007 had het Agentschap 171 reacties ontvangen van 25 nationale overheden, beroepsorganisaties en particuliere ondernemingen.
5. Van alle ontvangen commentaren is de ontvangst bevestigd. Ze zijn opgenomen in een overzicht van ontvangen reacties (Comment Response Document – CRD) dat op 24 juli 2008 is gepubliceerd op de website van het Agentschap. Dit CRD bevat een lijst van alle personen en/of organisaties die hebben gereageerd evenals de antwoorden van het Agentschap.
6. Op 25 september 2008 had het Agentschap vier reacties op het CRD ontvangen van twee commentatoren.

Reacties in verband met de aanvaardbare methoden van goedkeuring en richtsnoeren die niet het voorwerp uitmaken van dit advies, zullen later worden behandeld in het betrokken besluit van het Agentschap tot wijziging van deze

¹ Verordening (EG) nr. 1702/2003 van de Commissie van 24 september 2003 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties (PB L 243 van 27.9.2003, blz. 6). Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 287/2008 van 28 maart 2008 (PB L 87 van 29.3.2008, blz. 3).

² Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie van 20 november 2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen (PB L 315 van 28.11.2003, blz. 1). Verordening laatstelijk gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 376/2007 van de Commissie (PB L 94 van 4.4.2007, blz. 18).

³ *Decision of the Management Board concerning the procedure to be applied by the Agency for the issuing of Opinions, Certifications Specifications and Guidance Material (Rulemaking Procedure)*. Besluit van de raad van bestuur van EASA, MB 08-2007, van 13.6.2007.

⁴ Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de Veiligheid van de Luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG (PB L 79 van 19.3.2008, blz. 1).

⁵ Zie "Rulemaking Archives" op http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

documenten. De reacties in verband met het onderwerp van dit advies (voorgestelde wijzigingen van de uitvoeringsvoorschriften) worden hierna besproken.

Eén reactie stelt voor om de huidige invulinstructies voor vak 4 "Naam en adres erkende organisatie" van EASA-formulier 1 te behouden. Volgens de nieuwe, in dit advies voorgestelde instructies hoeft er niet langer een tweede adres te worden toegevoegd wanneer de plaats van productie niet vermeld is in het goedkeuringsformulier van de erkende organisatie. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn wanneer onderdelen door een leverancier worden geproduceerd. Het Agentschap gaat om de volgende reden niet akkoord met dit voorstel. De verwijdering van het tweede adres in vak 4 is uitvoerig besproken in de redactiegroep. Deze besloot dat de naam en het adres van de erkende organisatie volstonden voor de identificatie van de organisatie die verantwoordelijk is voor het afgeven van EASA-formulier 1 en de traceerbaarheid van de onderdelen en uitrustingsstukken. Het Agentschap gaat akkoord met dit besluit.

Een tweede reactie stelt voor om M.A.802 "Bewijs van vrijgave voor gebruik voor onderdelen" te wijzigen om eraan te herinneren dat een EASA-formulier 1 geen installatievergunning is. Het Agentschap gaat niet akkoord met een dergelijke wijziging omdat EASA-formulier 1 deze toelichting al bevat in de opmerking bij formulier 1 onder de titel "Verantwoordelijkheden van de gebruiker/installateur".

De laatste reactie betreft de verwijdering van vak 9 "Aanvaardbaarheid" van EASA-formulier 1 en beveelt aan om dit vak als dusdanig te behouden maar er de vermelding "voorbehouden" in aan te brengen zodat de andere vakken niet allemaal anders genummerd moeten worden. Ook dit punt werd uitvoerig besproken in de redactiegroep. De luchtvaartindustrie en de autoriteiten overal ter wereld kwamen tot een ruime consensus om vak 9 te verwijderen. Naar verwachting zou het behoud van vak 9 verwarring veroorzaken tussen de bestaande en de nieuwe versie van EASA-formulier 1, die er wel hetzelfde zouden uitzien maar verschillende invulinstructies zouden hebben. Bovendien werden er over deze kwestie geen negatieve commentaren ontvangen tijdens de fase van de openbare raadpleging over de NPA. Het Agentschap is van mening dat vak 9 moet worden verwijderd.

Tijdens een verdere revisie van het Agentschap werden kleine tekstverschillen vastgesteld tussen Deel 21 aanhangsel 1, Deel M aanhangsel II en Deel 145 aanhangsel I, die gecorrigeerd zijn.

III. Inhoud van het advies van het Agentschap

7. Dit advies heeft tot doel het certificaat van geschiktheid voor gebruik (hierna EASA-formulier 1) en de invulinstructies in Deel 21, Deel M en Deel 145 te wijzigen. De inhoud van deze wijzigingen wordt verderop toegelicht.
8. De inhoud en indeling van diverse certificaten van geschiktheid voor gebruik (bv. EASA-formulier 1, Federal Aviation Administration (FAA) Form 8130-3, Transport Canada Form 24-0078, Brazilian Form SEGV00 003) werden geharmoniseerd. Aangezien de invulinstructies voor deze formulieren nooit werden geharmoniseerd, leidde dit echter tot uiteenlopende interpretaties van bepaalde in de formulieren ingevulde gegevens, die op hun beurt zorgden voor problemen met de aanvaarding van deze formulieren.
9. Sinds de laatste herziening werden er diverse problemen en vragen in verband met deze certificaten van geschiktheid voor gebruik verzameld. Daarom hebben EASA, de FAA, Transport Canada en verschillende andere luchtvaartautoriteiten het

certificaat van geschiktheid voor gebruik, de aanwending en bijbehorende instructies ervan herzien. Enkele specifieke punten van overweging waren:

- duidelijk onderscheid tussen een EASA-formulier 1 voor nieuwe onderdelen (productie) en gebruikte onderdelen (onderhoud);
 - harmonisatie van de invulinstructies met andere luchtvaartautoriteiten, terwijl wordt erkend dat bepaalde termen alleen unilateraal zullen worden gebruikt;
 - gebruik van elektronisch EASA-formulier 1;
 - controle op afschriften van EASA-formulier 1;
 - de behoefte aan vak 9 "Aanvaardbaarheid".
10. Aangezien EASA een hoge mate van harmonisatie met de andere vermelde autoriteiten en mondiale aanvaarding van het certificaat van geschiktheid voor gebruik nastreeft, heeft EASA een redactiegroep opgericht. De redactiegroep werkte samen met het Global Manufacturing Initiative (GMI), waaraan vertegenwoordigers van de luchtvaartautoriteiten en de luchtvaartindustrie buiten Europa deelnamen. Deze samenwerking leidde tot een voorstel voor een algemene vorm, inhoud, layout, invulinstructies en aanvaardingscriteria voor het vrijwillige gebruik van elektronische certificaten van geschiktheid voor gebruik. Dit voorstel werd gebruikt als basis voor EASA NPA 2007-13 en voor ontwerp instructie 8130.21 van de FAA. Verwacht wordt dat ook andere luchtvaartautoriteiten deze basis zullen aanwenden wanneer ze hun voorschriften wijzigen. Openbare raadpleging van de NPA van EASA en interne raadpleging van de FAA-instructie leverden commentaren op die door de redactiegroep van EASA en door de FAA werden onderzocht. Het resulterende EASA-formulier 1 en de invulinstructies in CRD 2007-13 weerspiegelen daarom een hoge mate van harmonisatie die beantwoordt aan de doelstelling van deze inspanning.
11. Om een soepele toepassing van de in dit advies voorgestelde wijzigingen mogelijk te maken, stelt het Agentschap een overgangperiode van één jaar voor, vanaf de inwerkingtreding van de relevante wijzigingen aan de uitvoeringsvoorschriften. Tijdens de overgangperiode mogen zowel de bestaande als de nieuwe versie van EASA-formulier 1 worden gebruikt. Na deze termijn moeten EASA-formulieren 1 worden afgegeven die in overeenstemming zijn met de nieuwe regels. Beide versies van EASA-formulier 1 die vóór het einde van de overgangperiode worden afgegeven, zullen geldig blijven met betrekking tot Deel 21A.307, Deel M.A.501 en Deel 145.A.42 voor installatie van het artikel of de artikelen waarop het formulier betrekking heeft.
12. Dit advies behandelt uitsluitend de wijzigingen die het Agentschap voorstelt in de toepasselijke verordeningen van de Commissie (Deel 21, Deel M en Deel 145). De bijbehorende aanvaardbare middelen van naleving (Acceptable Means of Compliance – AMC) en richtsnoeren (Guidance Material – GM) die werden uiteengezet in NPA 2007-13 en het CRD, zullen door het Agentschap worden uitgegeven zodra de Commissie bovenvermelde wijzigingen in de uitvoeringsvoorschriften heeft aangenomen. Vermelde AMC en GM worden door het Agentschap belangrijk geacht voor een beter begrip van de voorgestelde wijzigingen.
13. Bijlage I bij Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie en in het bijzonder aanhangsel II, EASA-formulier 1 in de aanhangsels bij Deel M is aangepast aan de wijzigingen in de invulinstructies zoals voorgesteld in advies 02/2008.

IV. Beoordeling van de gevolgen van de regelgeving

14. Doel en beoogd effect

Dit advies heeft tot doel:

- een herzien EASA-formulier 1 en invulinstructies in te voeren die duidelijker zijn dan de huidige exemplaren en die een hoge mate van harmonisatie tot stand

brengen met het certificaat van geschiktheid voor gebruik zoals dat door de FAA zal worden gewijzigd. Verwacht wordt dat andere luchtvaartautoriteiten gelijkaardige wijzigingen zullen aanbrengen aan hun certificaten van geschiktheid voor gebruik, wat de mondiale harmonisatie zal bevorderen.

- vak 9 te verwijderen. Dit vak bevat informatie over de aanvaardbaarheid van met EASA-formulier 1 vrijgegeven artikelen. Door de verwijdering van deze informatie over de aanvaardbaarheid uit EASA-formulier 1 worden mogelijke inconsistenties met goedgekeurde installatiegegevens geëlimineerd.
- specifieke formuleringen in de invulinstructies te verwijderen die de toepassing van een elektronisch EASA-formulier 1 in de weg staan.

15. Omvang van het vraagstuk en betrokken sectoren

EASA-formulier 1 en gelijkwaardige certificaten van geschiktheid voor gebruik worden aangewend in de meeste regelgevende systemen voor de vrijgave van vliegtuigonderdelen en -uitrustingsstukken. Deze formulieren worden gebruikt door duizenden productie- en onderhoudsorganisaties over de hele wereld. Daarom worden luchtvaartautoriteiten, productieorganisaties en onderhoudsorganisaties hierdoor beïnvloed.

16. Opties

De mogelijke opties bestaan erin om ofwel de huidige bepalingen en EASA-formulier 1 te blijven naleven ofwel te evolueren naar een hogere mate van mondiale harmonisatie door EASA-formulier 1 te wijzigen zoals voorgesteld.

17. Effecten

Een grotere harmonisatie van de certificaten van geschiktheid voor gebruik tussen de verschillende regelgevende systemen wordt gunstig geacht omdat dit ervoor zorgt dat het gebruik en de betekenis van de gegevens die op het certificaat van geschiktheid voor gebruik worden verstrekt, door iedereen op dezelfde manier worden geïnterpreteerd. De goedkeuring van de voorgestelde wijziging aan EASA-formulier 1, vergezeld van betere invulinstructies die een goed begrip van het formulier bevorderen, zal naar verwachting een aanzienlijk positief economisch effect hebben doordat zij onnodige afkeuringen of blokkeringen voorkomt van artikelen die in overeenstemming met het juridische kader zijn gecertificeerd. Ook wordt een positief effect op de veiligheid verwacht doordat de mogelijkheid van dubbelzinnige of tegenstrijdige informatie wordt beperkt. Elektronische uitwisseling van gegevens vermeld op EASA-formulier 1 zal ook een positief economisch effect hebben door verlaging van de afhandelingskosten en vermindering van de verwerkingstijd.

Keulen, 10 oktober 2008

P. GOUDOU
Uitvoerend directeur