



UTTALELSE NR. 06/2008

FRA DET EUROPEISKE FLYSIKKERHETSBYRÅ

av 10. oktober 2008

om en kommisjonsforordning om endring av kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003 av 24. september 2003 om fastsettelse av gjennomføringsregler for luftdyktighetssertifisering og miljøsertifisering for luftfartøyer og tilhørende produkter, deler og utstyr, og for sertifisering av konstruksjons- og produksjonsorganisasjoner

OG

om en kommisjonsforordning om endring av kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 av 20. november 2003 om kontinuerlig luftdyktighet for luftfartøyer og luftfartøyprodukter, -deler og -utstyr og om godkjenning av organisasjoner og personell som deltar i disse oppgaver

"Sertifikat for godkjent frigivelse EASA-skjema 1"

I. Generelt

1. Formålet med dette uttalelsen er å foreslå for Kommisjonen en endring av:
 - vedlegget, del 21, til kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003¹ (heretter kalt del 21), særlig tillegg 1, EASA-skjema 1 Sertifikat for godkjent frigivelse,
 - vedlegg I til kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003² (heretter kalt del M), særlig tillegg II, EASA-skjema 1, samt
 - vedlegg II til kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 (heretter kalt del 145), særlig tillegg I, EASA-skjema 1.
2. Uttalelsen er vedtatt i henhold til framgangsmåten fastsatt av Det europeiske flysikkerhetsbyrås (Byråets) styre³, i samsvar med bestemmelsene i artikkel 19 i forordning (EF) nr. 216/2008⁴ (heretter kalt grunnforordningen).

II. Høring

3. Kunngjøring om forslag til endring (NPA) 2007-13⁵, som inneholdt utkast til uttalelse om en kommisjonsforordning om endring av del 21, del M og del 145, ble offentliggjort på Byråets nettsted 12. september 2007.
4. Ved høringsfristens utløp 12. desember 2007 hadde Byrådet mottatt 171 kommentarer fra 25 nasjonale luftfartsmyndigheter, yrkesorganisasjoner og private selskaper.
5. Alle innkomne kommentarer er bekreftet mottatt og innarbeidet i et felles dokument, Comment Response Document (CRD), som ble lagt ut på Byråets nettsted 24. juli 2008. Dokumentet inneholder en oversikt over personer og/eller organisasjoner som har sendt inn kommentarer, samt Byråets svar.
6. Pr. 25. september 2008 var det innkommet fire reaksjoner på CRD fra to kommentatorer.

Reaksjonene gjaldt akseptable metoder for etterlevelse (Acceptable Means of Compliance – AMC) og veiledningsmaterieell (Guidance Material – GM), som ikke er formålet for denne uttalelsen men vil bli gjenstand for egne vedtak i Byrådet når disse dokumentene skal endres. Reaksjonene som gjaldt denne uttalelsens formål (forslag til endring av gjennomføringsreglene), drøftes i det nedenstående.

En kommentator mener dagens anvisninger til utfylling av felt 4 "Den godkjente organisasjonens navn og adresse" i EASA-skjema 1 bør beholdes. De nye anvisningene som foreslås i denne uttalelsen, krever ikke lenger oppføring av ytterligere en adresse dersom produksjonsstedet ikke er angitt i godkjennings-

¹ Kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003 av 24. september 2003 om fastsettelse av gjennomføringsregler for luftdyktighetssertifisering og miljøsertifisering for luftfartøyer og tilhørende produkter, deler og utstyr, og for sertifisering av konstruksjons- og produksjonsorganisasjoner (EUT L 243 av 27.9.2003, s. 6), sist endret ved forordning (EF) nr. 287/2008 av 28.3.2008 (EUT L 87 av 29.3.2008, s. 3).

² Kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 av 20. november 2003 om kontinuerlig luftdyktighet for luftfartøyer og luftfartøyprodukter, -deler og -utstyr og om godkjenning av organisasjoner og personell som deltar i disse oppgaver (EUT L 315 av 28.11.2003, s. 1), sist endret ved kommisjonsforordning (EF) nr. 376/2007 (EUT L 94 av 4.4.2007, s. 18).

³ Styrets vedtak om framgangsmåte som Byrådet skal anvende ved utstedelse av uttalelser, sertifiseringsspesifikasjoner og veiledningsmaterieell ("rulemaking procedure"). EASA MB 08-2007 av 13.06.2007.

⁴ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå og om oppheving av rådsdirektiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1).

⁵ Se Arkiv over regelverksarbeid på http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

sertifikatet til den godkjente organisasjonen. Dette kan f.eks. være tilfellet dersom deler blir produsert av en leverandør. Det redegjøres i det følgende for Byråets grunner til ikke å kunne gi sin tilslutning til dette forslaget. Redaksjonsgruppen drøftet denne andre adressen i felt 4 grundig på sine møter. Gruppen konkluderte med at den godkjente organisasjonens navn og adresse var tilstrekkelig til å identifisere organisasjonen som har ansvar for utstedelse av EASA-skjema 1 og for å sikre sporbarhet for deler og utstyr. Byrådet støtter denne konklusjonen.

En annen reaksjon går ut på å endre M.A.802 "Sertifikat for frigivelse for bruk for komponenter" for å påminne om at EASA-skjema 1 ikke utgjør en installasjonsfullmakt. Byrådet er ikke enig i en slik endring, da EASA-skjema 1 allerede inneholder en tilstrekkelig avklaring i noten til skjema 1 under "Brukers/Installatørs ansvar".

Den siste reaksjonen gjelder fjerningen av felt 9 "Berettigelse" i EASA-skjema 1 og anbefaler at feltet beholdes som det er, men at det merkes med "reservert" for å unngå å måtte renummerere øvrige felt. Også dette ble grundig diskutert på møtene i redaksjonsgruppen, men det var bred enighet i industrien og blant myndigheter i hele verden om at felt 9 burde slettes. Hvis felt 9 ble beholdt, ville dette nemlig kunne skape forvirring mellom dagens og den nye utgaven av EASA-skjema 1, idet de ville se like ut, de ville bare ha forskjellige anvisninger til utfyllingen. Dessuten kom det i forbindelse med den offentlige høringen av NPA heller ikke inn noen kritiske kommentarer hva dette angikk. Byrådet er derfor av den oppfatning at felt 9 bør slettes.

Ved nærmere ettersyn avdekket Byrådet mindre uoverensstemmelser i ordlyden mellom del 21 tillegg 1, del M tillegg II og del 145 tillegg I, og disse er blitt rettet.

III. Innholdet i Byråets uttalelse

7. Denne uttalelsen tar sikte på en endring av sertifikat for godkjent frigivelse (heretter kalt EASA-skjema 1) og anvisningene til utfylling i del 21, del M og del 145. Innholdet i disse endringene er forklart i det nedenstående.
8. Innholdet i og formatet på de ulike sertifikatene for godkjent frigivelse (f.eks. EASA-skjema 1, Federal Aviation Administration (FAA) Form 8130-3, Transport Canada Form 24-0078, Brazilian Form SEGV00 003) er harmonisert. Men fordi anvisningene til utfylling av skjemaene aldri har vært harmonisert, har enkelte opplysninger angitt i skjemaene blitt tolket forskjellig, noe som i sin tur har ført til en del problemer med å få godtatt skjemaene.
9. Dessuten har det kommet fram en rekke problemer og spørsmål i forbindelse med disse sertifikatene for godkjent frigivelse siden siste gjennomgang. Derfor har EASA, FAA, Transport Canada og flere andre luftfartsmyndigheter hatt en gjennomgang av sertifikatet for godkjent frigivelse, bruken av det og anvisningene til det. Dette gjaldt særlig:
 - skillet mellom EASA-skjema 1 brukt for nye deler (produksjon) og for brukte deler (vedlikehold),
 - harmonisering av anvisningene til utfylling med andre luftfartsmyndigheter, samtidig som det er klart at enkelte begreper bare vil bli brukt unilateralt,
 - bruk av elektronisk EASA-skjema 1,
 - kontroll med kopier av EASA-skjema 1,
 - behovet for felt 9 "Berettigelse".

10. Siden EASA tar sikte på best mulig harmonisering med disse andre myndighetene og global aksept av sertifikatet for godkjent frigivelse, nedsatte EASA en redaksjonsgruppe. Redaksjonsgruppen samarbeidet med Global Manufacturing Initiative (GMI), som har deltakere også fra luftfartsmyndigheter og industrien utenfor Europa. Samarbeidet munnet ut i et forslag til generelt innhold, utforming, anvisninger til utfylling av skjemaet og akseptkriterier for frivillig bruk av elektronisk genererte sertifikater for godkjent frigivelse. Dette ble brukt som utgangspunkt både for EASA NPA 2007-13 og FAA draft order 8130.21. Det forventes at andre luftfartsmyndigheter også vil bruke dette som utgangspunkt for endringer i sine bestemmelser. Kommentarene som kom inn under den offentlige høringen i forbindelse med EASAs NPA og den interne høringen vedrørende FAAs "Order", ble gjennomgått av EASAs redaksjonsgruppe og FAA. Det EASA-skjema 1 og anvisninger til utfylling som presenteres i CRD 2007-13, gjenspeiler derfor et høyt harmoniseringsnivå, som nettopp var målet med arbeidet.
11. For å sikre en smidig gjennomføring av endringene som foreslås i dette uttalelse, foreslår Byrået en overgangsperiode på ett år etter at de aktuelle endringene i gjennomføringsreglene trer i kraft. I overgangsperioden kan både den eksisterende og den nye utgaven av EASA-skjema 1 brukes. EASA-skjema 1 utstedt etter overgangsperiodens utløp må være utstedt i samsvar med de nye reglene. Begge utgaver av EASA-skjema 1 utstedt før overgangsperiodens utløp vil være gyldige i forhold til 21A.307, M.A.501 og 145.A.42 når det gjelder installasjon av den eller de artiklene som omfattes av skjemaet.
12. Denne uttalelse gjelder bare de endringene Byrået foreslår i relevante bestemmelser fra Kommisjonen (del 21, del M og del 145). Tilhørende akseptable metoder for etterlevelse (AMC) og veiledningsmaterieell (GM), som er nærmere beskrevet i NPA 2007-13 og CRD, vil bli utstedt av Byrået når ovennevnte endringer i gjennomføringsreglene er vedtatt av Kommisjonen. Byrået anser nevnte AMC og GM som viktige for å bedre forståelsen av de foreslåtte endringene.
13. Vedlegg I til kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 og særlig tillegg II, EASA-skjema 1 i tilleggene til del M er endret i tråd med forslaget til endring av anvisningene til utfylling i uttalelse 02/2008.

IV. Konsekvensanalyse

14. Formål og hensikt

Målet med denne uttalelsen er:

- å innføre et revidert EASA-skjema 1 og reviderte anvisninger til utfylling som er klarere enn dagens, og som innebærer et høyt harmoniseringsnivå i forhold til sertifikatet for godkjent frigivelse slik dette vil bli endret av FAA. Det forventes at andre luftfartsmyndigheter vil innføre tilsvarende endringer i sine sertifikater for godkjent frigivelse, slik at man oppnår bedre global harmonisering.
- å fjerne felt 9, som inneholder opplysninger om berettigelse vedrørende artikler frigitt med EASA-skjema 1. Ved å utelate opplysningene om berettigelse i dagens EASA-skjema 1, unngår man potensielle uoverensstemmelser med godkjente installasjonsdata.
- å fjerne enkelte formuleringer i anvisningene til utfylling som er til hinder for bruk av EASA-skjema 1 i elektronisk form.

15. Problemstillingens omfang og berørte sektorer

EASA-skjema 1 og tilsvarende sertifikater for godkjent frigivelse brukes innenfor de fleste reguleringsordninger med henblikk på frigivelse av luftfartøydeler og -utstyr. Skjemaene brukes av flere tusen produksjons- og vedlikeholdsorganisasjoner i hele verden. Følgelig blir luftfartsmyndigheter og produksjons- og vedlikeholdsorganisasjoner berørt.

16. Alternativer

Alternativene som er identifisert, er enten å beholde dagens krav og EASA-skjema 1 eller å ta sikte på et høyere nivå av global harmonisering ved å endre EASA-skjema 1 i samsvar med forslaget.

17. Konsekvenser

Økt harmonisering av sertifikatene for godkjent frigivelse mellom de ulike reguleringsordningene betraktes som gunstig for å sikre felles forståelse av bruken og betydningen av opplysningene i sertifikatene for godkjent frigivelse. Godkjenning av forslaget til endring av EASA-skjema 1, sammen med forbedrede anvisninger til utfylling som vil bedre forståelsen av skjemaet, forventes å gi betydelige positive økonomiske konsekvenser ved at det vil forhindre at artikler sertifisert i samsvar med regelverket blir forkastet eller blokkert uten grunn. Det forventes også å ha en positiv sikkerhetsmessig effekt ved at faren for tvetydige eller motstridende opplysninger reduseres. Elektronisk utveksling av opplysninger i EASA-skjema 1 vil også ha en positiv økonomisk effekt ved at utgiftene til behandling og administrasjonstiden vil gå ned.

Køln, 10. oktober 2008

P. GOUDOU
Adm.dir.