



YTTRANDE NR 06/2008

FRÅN EUROPEISKA BYRÅN FÖR LUFTFARTSSÄKERHET

av den 10 oktober 2008

om kommissionens förordning om ändring av kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 av den 24 september 2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer

OCH

om kommissionens förordning 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

“Auktoriserat underhållsintyg/tillverkningsintyg, EASA blankett 1”

I. Allmänt

1. Syftet med detta yttrande är att föreslå kommissionen att ändra
 - bilagan (Del 21) till kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 ⁽¹⁾ (i fortsättningen "Del 21") och särskilt tillägg 1, EASA blankett 1, Auktoriserat underhållsintyg/tillverkningsintyg i denna,
 - bilaga I till kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 ⁽²⁾ (i fortsättningen "Del M") och särskilt tillägg II, EASA blankett 1 i denna, och
 - bilaga II till kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 (i fortsättningen "Del 145") och särskilt tillägg I, EASA blankett 1 i denna.
2. Yttrandet har antagits enligt det förfarande som angetts av styrelsen för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet ⁽³⁾, i enlighet med bestämmelserna i artikel 19 i förordning (EG) nr 216/2008 ⁽⁴⁾ (i fortsättningen "grundförordningen").

II. Samråd

3. Meddelande om föreslagen ändring (NPA) 2007-13 ⁽⁵⁾ som innehöll förslaget till yttrande om en kommissionens förordning om ändring av Del 21, Del M och Del 145 offentliggjordes på byråns webbplats den 12 september 2007.
4. När tidsfristen löpte ut den 12 december 2007 hade byrån mottagit 171 kommentarer från 25 nationella myndigheter, yrkessammanslutningar och privata företag.
5. Samtliga kommentarer som mottogs har bekräftats och införts i en förteckning med synpunkter och svar (CRD), som offentliggjordes på byråns webbplats den 24 juli 2008. Denna CRD innehåller en förteckning över alla personer och/eller organisationer som har lämnat synpunkter samt byråns svar.
6. Den 25 september 2008 hade fyra reaktioner på CRD tagits emot från två olika källor.

Reaktioner avseende godtagbara sätt att uppfylla kraven och vägledande material, som inte omfattas av detta yttrande, kommer att behandlas senare i respektive beslut från byrån om att ändra de dokumenten. Reaktionerna som avsåg ämnet för detta yttrande (föreslagna ändringar till genomförandeförordningarna) diskuteras nedan.

En synpunkt gällde att behålla de nuvarande instruktionerna för att fylla i ruta 4 "Godkänd organisations namn och adress" i EASA blankett 1. De nya instruktioner som föreslås i detta yttrande kräver inte längre att man lägger till en andra adress

⁽¹⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 av den 24 september 2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer (EUT L 243, 27.9.2003, s. 6). EUT L 243, 27.9.2003, s. 6. Förordningen ändrades senast genom förordning (EG) nr 287/2008 av den 28 mars 2008 (EUT L 87, 29.3.2008, s. 3).

⁽²⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 av den 20 november 2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter (EUT L 315, 28.11.2003, s. 1). Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 376/2007 (EUT L 94, 4.4.2007, s. 18).

⁽³⁾ Styrelsens beslut rörande det förfarande som ska användas då byrån avger ett yttrande samt utfärdar certifieringsspecifikationer och anvisningar (förfarande för upprättande av bestämmelser). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG (EUT L 79, 19.3.2008, s. 1).

⁽⁵⁾ Se regelarkivet på http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

när tillverkningsplatsen inte anges i den godkända organisationens godkännandeintyg. Detta skulle till exempel kunna gälla om delar tillverkas av en underleverantör. Byrån instämmer inte i förslaget, av följande skäl. Ett borttagande av den andra adressen i ruta 4 har diskuterats grundligt i möten med förslagsgruppen. Förslagsgruppen drog slutsatsen att namn och adress för godkänd organisation skulle räcka för att identifiera den organisation som är ansvarig för utfärdandet av EASA blankett 1 och spårbarheten för delar och utrustning. Byrån instämmer i den slutsatsen.

Enligt en andra synpunkt föreslås att man ändrar M.A.802 "Underhållsintyg för komponenter" för att påminna om att EASA blankett 1 inte utgör ett tillstånd för installation. Byrån stöder inte en sådan ändring, eftersom EASA blankett 1 redan innehåller ett sådant förtydligande under "Förpliktelser för användare/installatör".

Den sista reaktionen gäller borttagandet av ruta 9, "Lämplighet" i EASA blankett 1 och man föreslår att rutan bör behållas som den är, men att man bör markera den med "reserverad" för att begränsa effekterna av att man måste numrera om övriga rutor. Denna punkt diskuterades också grundligt vid förslagsgruppens möten och det rådde stor enighet bland företag och myndigheter världen över om att man borde ta bort ruta 9. Att behålla ruta 9 riskerade att skapa osäkerhet mellan nuvarande och nya versioner av EASA blankett 1, som skulle se likadana ut, men få olika instruktioner för ifyllande. Dessutom mottogs inga negativa kommentarer i denna fråga i samband med det offentliga samrådet om meddelandet om föreslagen ändring (NPA). Byrån anser att ruta 9 bör tas bort.

En ytterligare granskning av byrån avslöjade smärre textmässiga avvikelser mellan tillägg I till Del 21, tillägg II till Del M och tillägg I till Del 145 som nu har korrigerats.

III. Innehållet i byråns yttrande

7. Syftet med detta yttrande är att ändra det auktoriserade underhållsintyget/tillverkningsintyget (i fortsättningen "EASA blankett 1") och instruktionerna för ifyllande i Del 21, Del M och Del 145. Innehållet i ändringarna förklaras nedan.
8. Innehåll och format för olika auktoriserade underhållsintyg/tillverkningsintyg (t.ex. EASA blankett 1, FAA (Federal Aviation Administration) blankett 8130-3, Transport Canada blankett 24-0078, Brasiliens blankett SEGV00 003) har harmoniserats. Men eftersom instruktionerna för ifyllande av dessa blanketter aldrig har harmoniserats uppkommer det skilda tolkningar av viss information som lämnas på dessa blanketter, vilket i sin tur kan skapa problem när det gäller att godkänna blanketterna.
9. Det har dessutom framkommit olika problem och frågor i samband med de auktoriserade underhållsintygen/tillverkningsintygen sedan den senaste granskningen. Därför har EASA, FAA, Transport Canada och flera andra luftfartsmyndigheter granskat det auktoriserade underhållsintyget/tillverkningsintyget, dess användning och tillhörande instruktioner. Särskilt har följande områden beaktats:
 - Tydlig åtskillnad mellan en EASA blankett 1 som används för nya delar (produktion) och en som används för begagnade delar (underhåll).
 - Harmonisering av instruktionerna för ifyllande med andra luftfartsmyndigheter, samtidigt som man erkänner att vissa termer endast kommer att användas unilateralt.
 - Användning av en elektronisk EASA blankett 1.

- Kontroll av kopior av EASA blankett 1.
 - Behovet av ruta 9, "Lämplighet".
10. Eftersom EASA strävar efter en högre grad av harmonisering med dessa andra myndigheter och global acceptans för det auktoriserade underhållsintyget/tillverkningsintyget, lät EASA inrätta en förslagsgrupp. Förslagsgruppen samarbetade med det globala tillverkningsinitiativet (Global Manufacturing Initiative, GMI), i vilket ingick företrädare för luftfartsmyndigheter och företag utanför Europa. Detta samarbete resulterade i ett förslag om blankettens allmänna innehåll, utformning, instruktioner för ifyllande och acceptanskriterier för frivillig användning av elektroniska auktoriserade underhållsintyg/tillverkningsintyg. Detta låg sedan till grund för både EASA NPA 2007-13 och ett förslag till FAA Order 8130.21. Andra luftfartsmyndigheter kommer med all sannolikhet också att använda detta som grund för att ändra sina bestämmelser. Ett offentligt samråd om EASA:s NPA och ett internationellt samråd om FAA:s Order resulterade i kommentarer som granskades av EASA:s förslagsgrupp och FAA. Den EASA blankett 1 som tagits fram och instruktionerna för ifyllande i CRD 2007-13 återspeglar därför en stark strävan mot harmonisering, vilket uppfyller målet för detta arbete.
11. För att medge en smidig tillämpning av de ändringar som anges i yttrandet föreslår byrån en övergångsperiod på ett år från det att respektive ändringar av genomförandeförordningarna träder i kraft. Under övergångsperioden får både den befintliga och den nya versionen av EASA blankett 1 användas. EASA blankett 1 som utges efter denna period måste följa de nya reglerna. Både de versioner av EASA blankett 1 som utfärdats före övergångsperiodens utgång kommer att förbli giltiga vad gäller Del 21A.307, Del M.A.501 och Del 145.A.42 för installation av de produkter som omfattas av blanketten.
12. I detta yttrande behandlas enbart de förändringar som byrån föreslår till respektive förordningar från kommissionen (Del 21, Del M och Del 145). Respektive acceptabla metoder för överensstämmelse (AMC) och vägledande material (GM), som beskrevs i detalj i NPA 2007-13 och CRD, kommer att utfärdas av byrån när väl dessa ändringar av genomförandeförordningarna har antagits av kommissionen. Metoderna för överensstämmelse (AMC) och vägledande material (GM) betraktar byrån som viktiga för att förbättra förståelsen av föreslagna ändringar.
13. Bilaga I till kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 och framför allt tillägg II, EASA blankett 1 i Del M, anpassas efter ändringarna till instruktionerna för ifyllande enligt vad som föreslogs i yttrande 02/2008.

IV. Konsekvensbedömning

14. Syfte och avsedd effekt

Syftet med detta yttrande är

- att införa en reviderad EASA blankett 1 och instruktioner för ifyllande som är tydligare än de nuvarande och som uppnår en hög grad av harmonisering med det auktoriserade underhållsintyg/tillverkningsintyg som kommer att ändras av FAA; andra luftfartsmyndigheter kommer med all sannolikhet att införa liknande ändringar för sina auktoriserade underhållsintyg/tillverkningsintyg för att därigenom förbättra den globala harmoniseringen,
- att ta bort ruta 9 som innehåller lämplighetsinformation för produkter som godkänts genom den nuvarande EASA blankett 1; genom att ta bort denna lämplighetsinformation från nuvarande EASA blankett 1 elimineras risken för konflikter med uppgifter om godkänd installation,
- att ta bort vissa formuleringar i instruktionerna för ifyllande som förhindrar användningen av en elektronisk EASA blankett 1.

15. Frågans omfattning och berörda sektorer

EASA blankett 1 och motsvarande auktoriserade underhållsintyg/tillverkningsintyg används inom de flesta regelsystem för att godkänna reservdelar och utrustning inom luftfarten. Dessa blanketter används av tusentals tillverknings- och underhållsorganisationer världen över. Därför påverkas luftfartsmyndigheter, tillverkningsorganisationer och underhållsorganisationer.

16. Alternativ

De alternativ som identifierats är att antingen behålla nuvarande krav och nuvarande EASA blankett 1 eller att gå vidare mot en ökad global harmonisering genom att ändra EASA blankett 1 enligt förslaget.

17. Effekter

En ökad harmonisering av auktoriserade underhållsintyg/tillverkningsintyg mellan olika regelsystem anses kunna bidra till att garantera en gemensam förståelse av utnyttjande och betydelse av de uppgifter som lämnas på det auktoriserade underhållningsintyget/tillverkningsintyget. Antagandet av de föreslagna ändringarna till EASA blankett 1, åtföljt av förbättrade instruktioner för ifyllande som ökar förståelsen av blanketten, förväntas få avsevärda ekonomiska effekter genom att förhindra onödiga avslag eller stopp för produkter som godkänts i enlighet med gällande regler. Det förväntas också få positiv effekt på säkerheten genom att minska risken för tvetydig eller motstridig information. Elektroniskt utbyte av data från EASA blankett 1 kommer också att få positiva effekter genom minskade handläggningskostnader och handläggningstider.

Köln den 10 oktober 2008

P. GOUDOU
Verkställande direktör