



**UTTALELSE NR. 01/2010**

**FRA DET EUROPEISKE FLYSIKKERHETSBYRÅ**

av 12. mai 2010

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

**'Kapittel J DOA'**

## I. Generelt

1. Formålet med denne uttalelsen er å foreslå for Kommisjonen en endring av kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003<sup>1</sup> og vedlegget (heretter kalt del 21) ved å utdype og forbedre kravene til utviklingen av et sertifiseringsprogram for å utvide DOA-rettighetene til å gjelde mindre revisjoner av flygehåndboken, herunder mindre, redaksjonelle revisjoner.
2. Uttalelsen er vedtatt i henhold til framgangsmåten fastsatt av Det europeiske flysikkerhetsbyrås (Byråets) styre<sup>2</sup>, i samsvar med bestemmelsene i artikkel 19 i forordning (EF) nr. 216/2008<sup>3</sup> (heretter kalt grunnforordningen).

## II. Høring

3. Hovedintensjonen bak Kunngjøring om forslag til endring (NPA) 2006-16<sup>4</sup> var å løse motstriden mellom eksisterende punkter i del 21 med sikte på å klargjøre og gi økt juridisk sikkerhet med hensyn til Byråets grad av medvirkning i prosjektrelatert samsvarskontroll. De to berørte punktene var 21A.257 bokstav b), som gir Byrådet skjønnsmyndighet til å kontrollere gyldigheten av samsvarserklæringer avgitt av søkeren, og 21A.263 bokstav b), som fastsetter at Byrådet skal godta samsvarserklæringer uten ytterligere verifisering.
4. Et forslag til løsning på dette problemet ble først utarbeidet av en regelverksgruppe bestående av representanter for EASA, myndigheter og industrien. Kunngjøring om forslag til endring (NPA) 2006/16, som inneholdt utkast til uttalelse om en kommisjonsforordning om endring av kommisjonsforordning (EF) 1702/2003, ble offentliggjort på Byråets nettsted 12. oktober 2006.
5. Ved høringsfristens utløp 12. januar 2007 hadde Byrådet mottatt 158 kommentarer fra 35 nasjonale luftfartsmyndigheter, yrkesorganisasjoner og private selskaper.
6. De innkomne kommentarene til NPA 16/2006 viser at meningene var delte. Blant problemstillingene som ble tatt opp, var en mulig svekkelse av sikkerheten som følge av redusert medvirkning fra Byrådet i produktsertifiseringen, manglende mulighet for Byrådet til å få tilgang til sertifiseringsdata, balansen mellom sertifisering av organisasjoner og sertifisering av produkter, osv. Følgelig ble det gjennomført omfattende interne drøftinger for å forsøke å forene disse hensynene og motstridende posisjonene.
7. Alle innkomne kommentarer ble bekreftet mottatt og innarbeidet i et felles dokument, Comment Response Document (CRD), som ble lagt ut på Byråets nettsted 16. september 2008. CRD inneholder en oversikt over personer og/eller organisasjoner som har sendt inn kommentarer, samt Byråets svar.

---

<sup>1</sup> Kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003 av 24. september 2003 om fastsettelse av gjennomføringsregler for luftdyktighets- og miljøsertifisering av 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 kommisjonsforordning (EF) nr. 1194/2009 av 30. november 2009.

<sup>2</sup> Styrets vedtak om framgangsmåte som Byrådet skal anvende ved utstedelse av uttalelser, sertifiseringsspesifikasjoner og veiledningsmaterieell ("regelverksprosedyre"). EASA MB 08-2007 av 13.6.2007.

<sup>3</sup> 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), sist endret ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1108/2009 av 21. oktober 2009.

<sup>4</sup> Se Arkiv over regelverksarbeid på [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

8. Det offentliggjorte CRD inneholdt et revidert forslag og innførte endringer med sikte på å gi en klarere avgrensning mellom søkerens og Byråets ansvarsområder. På grunn av denne oppgavens kontroversielle art utvidet administrerende direktør for Byrådet reaksjonsperioden, som normalt er på to måneder, til tre måneder, med utløp 16. desember 2008.
9. En revisjonsgruppe nedsatt i samsvar med Byråets framgangsmåte for utarbeidelse av regelverk, støttet ikke det reviderte konseptet. Videre mottok Byrådet 86 reaksjoner på CRD fra interessenter etter offentliggjøringen av CRD, og mange av disse indikerte en mangel på støtte til hovedkonseptene.
10. Byrådet erkjenner at konseptet som er foreslått i CRD 16/2006 ikke er modent, og at det trenger ytterligere revisjon og bearbeiding før det kan vurderes innlemmet i del 21. Byrådet erkjente imidlertid også at visse ukontroversielle aspekter ved forslagene, nærmere bestemt innføringen av et sertifiseringsprogram og utvidelsen av DOA-rettighetene til å gjelde mindre revisjoner av flygehåndboken, bør innlemmes i del 21.  

Derfor har Byrådet besluttet å trekke tilbake de foreslåtte endringene av punkt 21A.38, 21A.114, 21A.257 og de tilhørende endringene i AMC og GM til del 21, og beholde de foreslåtte endringene av 21A.20, 21A.21, 21A.33, 21A.97, 21A.103, 21A.115, 21A.263, 21A.433 (med mindre endringer for å gjenspeile dette forslagens reduserte virkeområde).
11. Spørsmålene som fremdeles er kontroversielle, herunder omfanget av DOA, balansen mellom DOA og sertifisering av produkter, samt graden og arten av Byråets medvirkning i sertifiseringen av produkter, vil bli gjenstand for ytterligere behandling som del av et pågående internt arbeid tilknyttet Byråets strategiske retning og rolle.

### III. Innholdet i Byråets uttalelse

12. Denne uttalelse foreslår å endre del 21, særlig bestemmelsene relatert til godtgjørelse av samsvar med typesertifikatgrunnlaget og miljøkravene og muligheten til å utvide DOA-godkjenninger for å tillate mindre revisjoner av flygehåndboken uten medvirkning fra Byrådet.
13. Innføringen av et krav om at søkeren må legge fram et sertifiseringsprogram for Byrådet har til formål å formalisere eksisterende praksis og er allerede inntatt som en del av Byråets offentliggjorte framgangsmåter for sertifisering.
14. Rettighetene som innehaveren av en godkjenning som konstruksjonsorganisasjon (DOA) gis til å godkjenne visse endringer i luftfartøyets flygehåndbok uten medvirkning fra Byrådet i henhold til 21A.263 bokstav c) nr. 4, er ikke i tråd med definisjonen av *mindre* i 21A.91. Typen av "dokumentasjonsendringer i luftfartøyets flyhåndbok" har vært et tilbakevendende problem. 21A.263 bokstav c) nr. 4 endres derfor til "mindre revisjoner" (som skal defineres i tilhørende AMC og GM), som både dekker tekniske endringer i flygehåndboken forbundet med mindre konstruksjonsendringer i henhold til 21A.91, og andre ikke-tekniske dokumentasjonsendringer slik disse er definert i dag.

### IV. Konsekvensanalyse

15. Denne endringen forventes ikke å få noen innvirkning på sikkerheten.

16. Innføringen av sertifiseringsprogrammet (21A.20) er allerede standard praksis og vil ikke få noen økonomisk effekt for søkerne. Innføringen av dette programmet i del 21 vil imidlertid nedfelle eksisterende praksis i EU-retten og gi en klar forpliktelse for søkeren.
17. Den nye muligheten for å utvide DOA-rettighetene til å gjelde mindre revisjoner av flygehåndboken vil få en beskjeden positiv økonomisk effekt. Den vil sette behørig godkjente innehavere av en DOA i stand til å godkjenne mindre revisjoner av flygehåndboken uten forsinkelser forårsaket av behovet for medvirkning fra Byrået, og den vil frita Byrået for en oppgave som gir få eller ingen sikkerhetsfordeler.
18. Ingen problemer knyttet til rimelighet og rettferdighet er identifisert.

Köln, 12. mai 2010

P. GOUDOU  
Administrerende direktør