



YTTRANDE NR 01/2010

FRÅN EUROPEISKA BYRÅN FÖR LUFTFARTSSÄKERHET

av den 12 maj 2010

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 anordningar, samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer

Kapitel J DOA

I. Allmänt

1. Syftet med detta yttrande är att föreslå att kommissionen ändrar kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 ⁽¹⁾ och dess bilaga (nedan kallad *del 21*) genom att infoga mer utvecklade och förbättrade krav på utarbetandet av ett certifieringsprogram samt genom att DOA-behörigheten utsträcks till att även gälla mindre modifieringar av flyghandboken och införlivande av mindre redaktionella modifieringar.
2. Yttrandet har antagits enligt det förfarande som angetts av styrelsen för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (*byrån*) ⁽²⁾, i enlighet med bestämmelserna i artikel 19 i förordning (EG) nr 216/2008 ⁽³⁾ (*grundförordningen*).

II. Samråd

3. Huvudsyftet med NPA (Notice of Proposed Amendment) 2006-16 ⁽⁴⁾ var att lösa konflikten mellan befintliga bestämmelser i del 21 för att klargöra och ge större rättssäkerhet om hur mycket byrån ska medverka i projektrelaterad kontroll av att kraven är uppfyllda. De två berörda bestämmelserna var 21A.257 b, som ger byrån befogenheter att efter eget gottfinnande kontrollera giltigheten hos alla försäkringar om uppfyllande från sökanden, och 21A.263 b, där det anges att byrån ska godta försäkringar om uppfyllande utan ytterligare bestyrkanden.
4. Ett förslag till hur frågan skulle kunna lösas utarbetades först av en förslagsgrupp bestående av företrädare för byrån, myndigheter och industrin. NPA 2006/16, som innehöll ett utkast till yttrande om en kommissionsförordning om ändring av förordning (EG) nr 1702/2003, offentliggjordes på byråns webbplats den 12 oktober 2006.
5. Till och med samrådets sista dag, den 12 januari 2007, hade byrån mottagit 158 kommentarer från 35 nationella myndigheter, yrkesorganisationer och privata företag.
6. De kommentarer som inkom om NPA 16/2006 visar att det råder delade uppfattningar. Bland annat följande frågor togs upp: risken för försämrad säkerhet på grund av byråns minskade medverkan i produktcertifieringen, byråns bristande möjligheter att ta del av certifieringsuppgifter, balansen mellan organisations- och produktcertifiering m.m. Därför genomfördes en omfattande intern diskussion för att försöka sammanjämka dessa frågor och motsatta ståndpunkter.
7. Mottagandet av alla inkomna kommentarer erkändes och de fördes in i en förteckning över synpunkter och svar (Comment Response Document, CRD), som offentliggjordes på byråns webbplats den 16 september 2008. Detta CRD-dokument innehåller en förteckning över alla personer och/eller organisationer som har lämnat kommentarer och svar till byrån.

⁽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 anordningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer (EUT L 243, 27.9.2003, s. 6), senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 1194/2009 av den 30 november 2009.

⁽²⁾ Styrelsens beslut rörande det förfarande som ska användas då byrån avger ett yttrande samt utfärdar certifieringsspecifikationer och anvisningar, EASA MB 08-2007, 13.6.2007 (förfarande för upprättande av bestämmelser).

⁽³⁾ 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), senast ändrad genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1108/2009 av den 21 oktober 2009.

⁽⁴⁾ Se föreskriftsarkivet på http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

8. Det offentliggjorda CRD-dokumentet innehöll ett reviderat förslag där ändringar gjorts i syfte att ge en tydligare ansvarsfördelning mellan sökanden och byrån. Eftersom frågan var omtvistad förlängde byråns verkställande direktör svarstiden, som i vanliga fall är två månader, till tre månader, en tidsfrist som löpte ut den 16 december 2008.
9. En granskningsgrupp som tillsattes i enlighet med byråns förfarande för upprättande av bestämmelser stödde inte den reviderade uppläggningsen. Vidare fick byrån efter offentliggörandet av CRD-dokumentet 86 reaktioner från intressenter, varav många angav att de inte stödde huvuduppläggningsarna.
10. Byrån inser att den uppläggning som föreslogs i CRD 16/2006 inte är färdigutvecklad och att den måste ses över och vidareutvecklas innan det kan bli aktuellt att införliva den i del 21. Byrån ansåg dock också att vissa aspekter av förslaget som inte var omtvistade, nämligen införandet av ett certifieringsprogram och utsträckandet av DOA-befogenheter till godkännande av mindre modifieringar av flyghandböcker, borde gå vidare och införas i del 21.

Därför har byrån beslutat att från detta NPA dra tillbaka de föreslagna ändringarna av punkterna 21A.38, 21A.114, 21A.257 i del 21, och de relaterade ändringarna i allmänna råd om uppfyllande av krav (AMC) och vägledande material (GM), samt att behålla de föreslagna ändringarna av 21A.20, 21A.21, 21A.33, 21A.97, 21A.103, 21A.115, 21A.263, 21A.433 (med smärre ändringar för att avspegla den minskade omfattningen av förslaget).

11. De frågor som fortsätter att vara omtvistade, bland annat räckvidden av DOA, balansen mellan DOA och produktcertifiering samt nivån på och arten av byråns medverkan i produktcertifiering, kommer att bli föremål för ytterligare översyn av byrån som ett led i ett fortlöpande internt arbete relaterat till byråns strategiska ledning och roll.

III. Innehållet i byråns yttrande

12. I detta yttrande föreslås att del 21 ändras, särskilt beträffande bestämmelserna om styrkandet av att typcertifieringsgrunden och miljöskyddskraven är uppfyllda samt möjligheten att utsträcka DOA-godkännandena för att tillåta mindre modifieringar av flyghandboken utan byråns medverkan.
13. Införandet av ett krav för sökanden att förse byrån med ett certifieringsprogram är avsett att formalisera befintlig praxis och ingår redan i byråns offentliggjorda certifieringsförfaranden.
14. De befogenheter som utsträcks till innehavare av ett godkännande av konstruktionsorganisation (DOA, Design Organisation Approval) enligt 21A.263 c 4 att godkänna vissa ändringar av luftfartygets flyghandbok utan byråns medverkan är inte förenliga med definitionen av *mindre* i 21A.91. Innebörden av "dokumentationsändringar i luftfartygets flyghandbok" har varit ett återkommande problem. Lydelsen av 21A.263 c 4 ändras därför så att den hänvisar till "mindre modifieringar" (som ska definieras i tillhörande AMC och GM), vilket täcker både tekniska ändringar av AFM i samband med mindre konstruktionsändringar enligt 21A.91 och andra icke-tekniska dokumentändringar så som är fastställt i dag.

IV. Konsekvensbedömning

15. Ändringen förväntas inte ha någon inverkan på säkerheten.

16. Certifieringsprogrammet (21A.20) är redan vedertagen praxis, och dess införande har inga ekonomiska konsekvenser för sökande. Genom dess införande i del 21 kommer dock befintlig praxis att stadfästas i EU-rätten och ge sökanden en klar skyldighet.
17. Den nya möjligheten att utsträcka DOA-befogenheterna till godkännande av mindre modifieringar av flyghandböcker kommer att ha en viss positiv ekonomisk konsekvens. Det kommer att ge innehavare av giltiga DOA möjlighet att godkänna mindre modifieringar av flyghandböcker utan att någon fördröjning uppkommer på grund av att byråns medverkan krävs, och detta kommer också att avlasta byrån en uppgift som har ingen eller liten säkerhetsfördel.
18. Inga likabehandlings- eller rättviseproblem identifierades.

Köln den 12 maj 2010

P. Goudou
Verkställande direktör