



Становище № 06/2012

НА ЕВРОПЕЙСКАТА АГЕНЦИЯ ЗА АВИАЦИОННА БЕЗОПАСНОСТ

от 27 ноември 2012 година

за регламент на Комисията за изменение на Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията от 20 ноември 2003 година относно поддържане на летателната годност на въздухоплавателните средства и авиационните продукти, части и устройства и за одобряване на организациите и персонала, изпълняващ тези задачи

и

за регламент на Комисията за изменение на Регламент (ЕС) № 965/2012 от 5 октомври 2012 година на Комисията за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета

„Хармонизиране на Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията с Регламент (ЕО) № 216/2008 и с изискването на приложение 6 на ИКАО за съблюдаване на принципите, свързани с човешкия фактор, при изработването и прилагането на програмата за техническо обслужване на въздухоплавателните средства“

Резюме

Приемането на Основния регламент породило необходимостта от преразглеждане на Регламент (ЕО) № 2042/2003, който съдържа правила за прилагане относно поддържането на летателна годност, с цел да се потвърди съгласуваност между двата регламента и да се гарантира, че Регламент (ЕО) № 2042/2003 съдържа подходящи средства за прилагане на съществените изисквания, установени в Основния регламент.

Настоящото становище съдържа измененията на правилата за прилагане относно управлението на поддържането на летателна годност на въздухоплавателни средства, регистрирани в държава членка на ЕС (част-М), и нов набор от изисквания за управление поддържането на летателната годност на въздухоплавателни средства, които са регистрирани в трета държава и се използват от оператори от ЕС (част-Т). Освен това настоящото становище съдържа и изменения на Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията относно въздушните операции.

Измененията на част-М са свързани с:

- замяна на понятието „големи въздухоплавателни средства“ с понятието „въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга“; и
- въвеждането на изисквания за изпълнение на търговски полети. По отношение на този аспект Агенцията приема позицията на групата за европейска стратегия за безопасност на авиацията с общо предназначение и факта, че препоръчаните в нейната стратегия действия може да окажат въздействие върху съдържанието на настоящото становище.

Изискванията, които се съдържат в част-Т, имат за цел да гарантират, че поддържането на летателната годност на въздухоплавателни средства, регистрирани в трети държави и експлоатирани от оператори от ЕС или оператори, пребиваващи в ЕС, отговаря на съществените изисквания на Основния регламент. Основните характеристики на тази нова част-Т са:

- Изискванията на част-Т се прилагат само за въздухоплавателни средства, регистрирани в трети държави, които се използват:
 - от оператори, за които се изисква свидетелство съгласно част-ORO или част-ORA; с изключение на въздухоплавателни средства, използвани съгласно договор за мокър лизинг или споразумение за съвместно използване на кодове; или
 - в посока на, в границите на или извън ЕС от оператор, който е установен или пребивава в ЕС.
- Изискванията на част-Т за всяко конкретно въздухоплавателно средство са в допълнение на изискванията на държавата на регистрацията.

Измененията на Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията относно въздушните операции са необходими, за да се гарантира съгласуваност с промените в част-М и част-Т. По-специално тези изменения засягат:

- разпоредбите за сух лизинг на въздухоплавателни средства, регистрирани в трети държави, съдържащи се в ARO.OPS.100 и ORO.AOC.110; и
- съдържанието на декларацията за NCC, установено в допълнение I към част-ORO.

I. Общо положения

1. Целта на настоящото становище е да се предложи на Комисията да измени Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията¹, Регламент (ЕС) 965/2012 на Комисията² относно въздушните операции. Обхватът на тази нормотворческа дейност е описан в техническо задание (ТЗ) RMT.0244 MDM.047 и е описан подробно по-долу.
2. Становището беше прието съгласно процедура, определена от управителния съвет³, на Европейската агенция за авиационна безопасност (наричана по-долу „Агенцията“), в съответствие с разпоредбите на член 19 от Регламент (ЕО) № 216/2008⁴ (наричан по-долу „Основния регламент“).
3. Предлаганото правило взема предвид развитието на европейското и международно право (ИКАО) и хармонизирането с правилата на други органи на основните партньори на Европейския съюз, както е предвидено в целите на член 2 от Основния регламент.

II. Консултация

4. Уведомлението за предложено изменение (NPA) 2010-10⁵, което съдържа проектостановището за регламент на Комисията за изменение на Регламент (ЕО) № 2042/2003 е публикувано на уебсайта на Агенцията на 10 Август 2010 г.
5. До изтичане на крайния срок на 10 Декември 2010 г. Агенцията получи 131 коментара от 34 национални органи, професионални организации и частни компании.
6. NPA 2010-10 разглежда четири различни въпроса:
 - Въпрос 1: Изменението на Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията, за да се хармонизира с допълнителните изисквания на Основния регламент за поддържане на летателната годност за въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга.
 - Въпрос 2: Изменението на Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията, за да се хармонизира с допълнителните изисквания на Основния регламент за поддържане на летателната годност за търговски полети.
 - Въпрос 3: Изменението на Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията, за да се включат изисквания за въздухоплавателните средства, посочени в член 4, параграф 1, буква в) от Основния регламент.
 - Въпрос 4: Изменението на Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията, за да се включат изисквания за съблюдаване на принципите, свързани с човешкия

¹ Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията от 20 ноември 2003 година относно поддържане на летателната годност на въздухоплавателните средства и авиационните продукти, части и устройства и за одобряване на организациите и персонала, изпълняващ тези задачи (ОВ L 315, 28.11.2003 г., стр. 1). Регламент последно изменен с Регламент (ЕС) № 593/2012 на Комисията от 5 юли 2012 г. (ОВ L 176, 06.07.2012 г., стр. 38).

² Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията от 5 октомври 2012 година за определяне на технически изисквания и административни процедури във връзка с въздушните операции в съответствие с Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета. (ОВ L 296, 25.10.2012 г., стр.1-148)

³ Решение на управителния съвет на EASA 01-2012 от 13 март 2012 г. за изменение и замяна на решение 08-2007 на управителния съвет относно процедурата, която Агенцията ще прилага при изготвяне на становища, сертификационни спецификации и материали за ръководство („нормотворческа процедура“).

⁴ Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 година относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване, за създаване на Европейска агенция за авиационна безопасност и за отмяна на Директива 91/670/ЕИО на Съвета, Регламент (ЕО) № 1592/2002 и Директива 2004/36/ЕО (ОВ L 79, 19.3.2008 г., стр. 1)

⁵ Вж. архива на дирекция „Нормотворчество“ на адрес http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

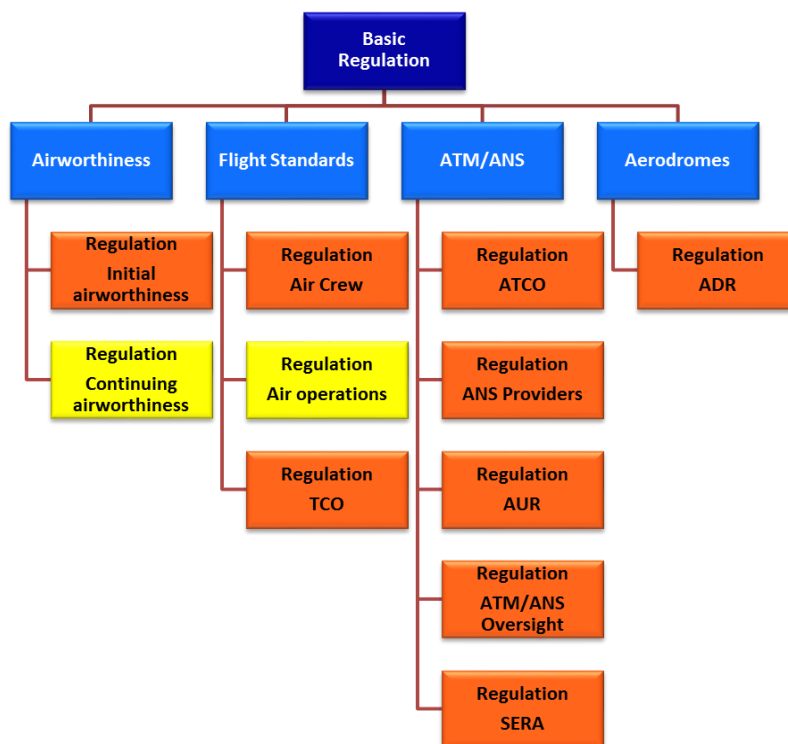
фактор, при изработването и прилагането на програмата за техническо обслужване на въздухоплавателните средства

7. Беше потвърдено получаването на всички коментари и те бяха включени в два документа „Отговор на коментарите“ (CRD), както следва:
 - CRD-1 разглежда коментарите, свързани с въпроси 1, 2 и 4.
 - CRD-2 разглежда коментарите, свързани с въпрос 3.
8. CRD-1 беше публикуван на уебсайта на Агенцията на 15 декември 2011 г., а CRD-2 беше публикуван на 20 март 2012 г. CRD съдържат списък на всички лица и/или организации, представили коментари, както и отговорите на Агенцията.

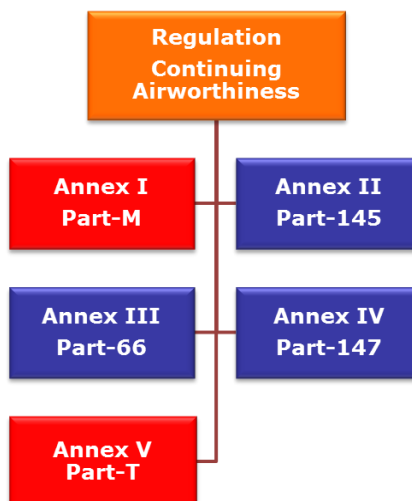
III. Преглед на реакциите

а) Въведение

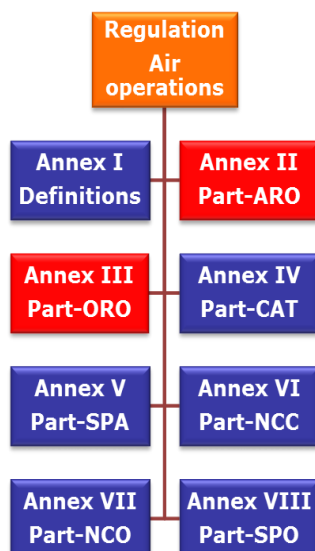
9. Настоящото становище предлага изменения на Регламент (ЕО) № 2042/2003 на Комисията относно поддържането на летателна годност и на Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията относно въздушните операции.



10. По отношение на регламента за поддържането на летателна годност становището включва:
 - изменения на приложение I (част-M) и
 - ново приложение V (част-T)



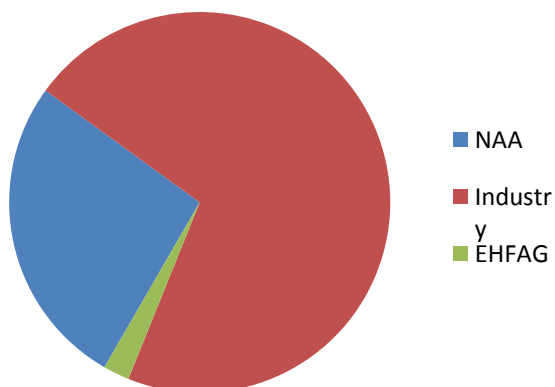
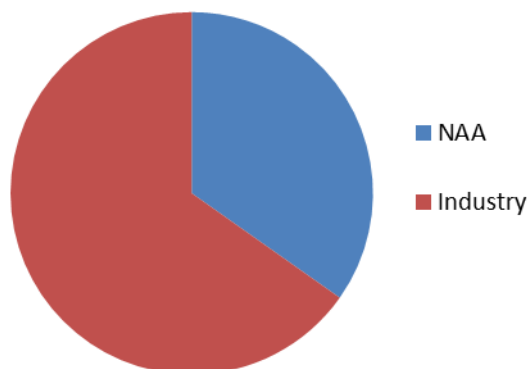
11. По отношение на регламента за въздушните операции становището включва промени в част-ORO и част-ARO.



б) Преглед на реакциите

Агенцията получи общо 67 реакции от различни заинтересовани страни и компетентни органи. Освен тези реакции Европейската консултативна група по въпросите, свързани с човешкия фактор (EHFAG), представи допълнителна реакция по CRD-1 във връзка с изискванията за човешките фактори, въведени в предложението.

Разпределението на реакциите е, както следва:

CRD-1 total: 44**CRD-2 total: 23****в) Реакции по CRD-1**

В CRT са подадени 44 реакции от следните 14 заинтересовани страни и компетентни органи: Авиоклуб на Швейцария, Европейски производители на планери, Европейската асоциация на производителите на леки въздухоплавателни средства, Асоциацията на леки въздухоплавателни средства на Чешката република, г-н Ралф Кейл, Europe Air Sports, г-н Греъм Халет, SVFB/ SAMA, г-н Вернер Шолц, AOPA Швеция, British Balloon & Airship Club, DGAC-Франция, Шведската транспортна агенция и гражданската въздухоплавателна администрация на Обединеното кралство. Допълнително беше представена една реакция от EHFAG.

Реакциите са групирани по следните теми:

1. Търговски операции и търговски въздушен транспорт

По-голямата част от реакциите по CRD-1 към NPA 2010-10 се отнасят за определението на търговски операции, предлагайки операциите с определени категории въздухоплавателни средства да не се считат за търговски операции. Тези реакции бяха взети за сведение, но не бяха приети, тъй като настоящото становище не разглежда класифицирането на дейности като търговски или нетърговски. Определение на термина „търговска операция“ е дадено в член 3 от Основния регламент и то не може да се променя чрез правила за прилагане.

Освен това Агенцията приема доклада на групата за европейска стратегия за безопасност на авиацията с общо предназначение и предложените в него действия. По-специално действие А.1 приканва държавите членки да предоставят обратна информация за дейностите, които не класифицират като търговски операции в сегашната си система, и Агенцията и Комисията да разгледат възможността да предложат промени в определението в Основния регламент след получаването на тази обратна информация.

Една реакция твърди, че определението на търговски въздушен транспорт в настоящото предложение следва да се хармонизира с определението, включено в предстоящия регламент за въздушните операции. Тази реакция беше взета за сведение, но не беше приета. Както е обяснено в CRD-1, промяната на определението на търговски въздушен транспорт би оказало въздействие върху облекченията, въведени с Регламент (ЕО) 1056/2008⁶ на Комисията за авиацията с общо предназначение.

2. Система за качеството на малки организации за управление на поддържането на летателната годност

Няколко реакции по CRD-1 към NPA 2010-10 се отнасят за изискването малките организации за управление на поддържането на летателната годност (CAMO), които управляват поддържането на летателната годност на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга или въздухоплавателни средства, участващи в търговски операции, да имат система за качество. Тези реакции бяха приети.

Параграф 8.а.4 от допълнение IV към Основния регламент изисква от организациите, които контролират поддържането на летателната годност или извършват техническо обслужване на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга или въздухоплавателни средства, участващи в търговски операции, да имат система за управление. Такава система за управление не може да се замества от система за качество.

Елементите на системата за управление ще се въведат в Регламент (ЕО) 2042/2003 на Комисията със задача MDM.055⁷, за която NPA се очаква да бъде публикувано преди края на 2012 г.

По принцип елементите на ORO.GEN, раздел II и по-специално ORO.GEN.200 ще формират основата за изготвянето на промените на Регламент 2042/2003. Това ще гарантира използването на същия подход за прилагане на SMS за одобрени организации за обучение на пилоти, авиомедицински центрове, оператори, организации за техническо обслужване (част-М, подчаст Е и част-145, CAMO и организации за провеждане на обучение по техническо обслужване, одобрени в съответствие с част-147).

За да се въведат изискванията за система за управление, предложени с част-ORO, ще е необходимо да се преразгледат и адаптират съществуващите изисквания в сферата на системата за управление, системата за качество, организационната структура, организационните прегледи и т.н. Това означава въвеждането на изисквания за система за управление, която обхваща управление на безопасността и наблюдение на съответствието, освен други елементи. Конкретно за наблюдението на съответствието в най-малката организация идеята е да се предложи пропорционална програма за наблюдение на съответствието, запазвайки принципа на независимост (т.е. да се използват външни лица за извършване на одитите).

Предлаганата промяна на M.A.712, буква е) е отменена.

3. Договор за техническо обслужване

Няколко реакции по CRD-1 към NPA 2010-10 са свързани с необходимостта да се поясни кога се изисква договор между CAMO или оператор, както и изискванията за организация за техническо обслужване подизпълнител, в тях се поддържа по-специално становището, че:

- трябва да се пояснят разпоредбите, кога е необходимо да се сключи писмен договор с организация за техническо обслужване;

⁶ Регламент (ЕО) № 1056/2008 на Комисията от 27 октомври 2008 година за изменение на Регламент (ЕО) № 2042/2003 (ОВ L 283, 28.10.2008 г., стр. 5)

⁷ <http://easa.europa.eu/rulemaking/terms-of-reference-and-group-composition.php#MDM>

- одобрението на договора между CAMO и организация за техническо обслужване от компетентния орган е ненужна тежест.

И двете реакции бяха взети предвид и предложеният текст беше изменен. Техническите спецификации на договора между CAMO и организацията за техническо обслужване следва да се включат в спецификациите на управлението на поддържане на летателната годност (CAME), следователно те се одобряват заедно с CAME и не е необходимо отделно одобрение на компетентния орган.

4. Технически дневник

В две реакции по CRD-1 се посочва, че изискването за наличието на технически дневник представлява тежест за някои видове търговски операции. Въпреки това, Агенцията счита, че техническият дневник осигурява системно средство за събиране и разкриване на определена информация, която е необходима за експлоатацията и за управление поддържането на летателна годност, например време на използване, повторно пускане в експлоатация и отложени отстранявания на дефекти. Не е необходимо техническият дневник да бъде сложна система и той следва да бъде пригоден за типа на въздухоплавателното средство и вида на операцията.

5. Човешки фактори в програмата за техническо обслужване

EHFAG коментира, че въвеждането на разпоредби за човешки фактори в част-M следва да стане по консолидиран начин, и предложи отлагане на въвеждането на каквито и да било изисквания за човешките фактори за нормотворческа задача MDM.055. Вследствие на тези коментари предлаганата промяна на M.A.302, буква з) е отменена.

г) Реакции по CRD-2

23 реакции са подадени в CRT от следните 5 заинтересовани страни и компетентни органи: IACA, CAA-NL, DGAC-Франция, Шведската транспортна агенция и гражданската въздухоплавателна администрация на Обединеното кралство. Няколко от тези реакции са коментари в подкрепа на предложението, включено в CRD-2. Основните теми, разгледани в реакциите, са следните:

1. Приложимост на регламента

Две реакции по CRD-2 се отнасят за приложимостта на регламента за въздухоплавателни средства, регистрирани в трета държава и експлоатирани от оператори с основно място на стопанска дейност в ЕС. Една реакция подкрепя предложените правила, докато друга реакция посочва, че регламентът не трябва да се прилага за въздухоплавателни средства, регистрирани в трети държави и експлоатирани извън ЕС от оператори от ЕС, например организации за обучение на пилоти, които предоставят обучение извън ЕС с въздухоплавателни средства, регистрирани в трета държава, или оператори в търговския въздушен транспорт, експлоатиращи извън ЕС въздухоплавателни средства, регистрирани в трета държава.

Последната реакция не беше приета. Приложимостта на настоящия регламент е установена, следвайки приложимостта, посочена в член 4, параграф 1, буква в) от Основния регламент, и отчитайки разпоредбите за мокър лизинг и съвместно използване на кодове, предвидени в приложение III (част-ORO) към Регламент (ЕС) 965/2012. Това означава, че приложното поле на регламента ще включва:

- въздухоплавателни средства, които са регистрирани в трети държави и се използват от оператор, подлежащ на сертифициране съгласно приложение III (част-ORO) към Регламент (ЕС) 965/2012 или приложение VII (част-ORA) към Регламент (ЕС) 1178/2011, с изключение на въздухоплавателни средства, използвани съгласно споразумения за мокър лизинг или съвместно използване на кодове независимо къде се експлоатират въздухоплавателните средства; и

- въздухоплавателни средства, които са регистрирани в трети държави и се използват в посока на, в границите на или извън ЕС от оператор, който е установен или пребивава в ЕС. Това изключва въздухоплавателни средства, които са регистрирани в трети държави и се използват само извън ЕС от оператори, установени или пребиваващи в ЕС.

2. Прилагане на регламента

Една реакция по CRD-2 поддържа становището, че надзорът по прилагането на регламента за въздухоплавателни средства, различни от тези със сложна моторна тяга, които са регистрирани в трети държави, ще бъде много труден, тъй като не съществува задължение за операторите да декларират своята дейност на компетентния орган и освен това ще има икономическо въздействие върху компетентните органи непропорционално на ползите за безопасността. Лицето, представило реакцията, предлага за надзора на тези въздухоплавателни средства да се използва Програмата за оценка на безопасността на чуждестранни въздухоплавателни средства (SAFA).

Реакцията беше частично приета. Настоящият регламент има за цел да удовлетвори потребността, изразена в Основния регламент, за ефективно гарантиране безопасността на въздухоплавателните средства, регистрирани в трети държави и експлоатирани в ЕС. Инспекциите по SAFA могат да се използват като част от програмата за надзор за тези въздухоплавателни средства.

3. Сух лизинг на въздухоплавателни средства, регистрирани в трети държави

Три реакции по CRD-2 са представени във връзка с вземане на сух лизинг на въздухоплавателни средства, регистрирани в трети държави, от оператори от ЕС.

Една от тези реакции изразява подкрепата на лицето, представило реакцията, за факта, че предложението позволява възможността да се вземат на сух лизинг въздухоплавателни средства, регистрирани в трети държави, от оператори в търговския въздушен транспорт от ЕС. Тази реакция беше взета за сведение.

Втората реакция предлага да се измени текстът на ARO.OPS 110, буква в), за да се изключи възможността оператори от ЕС да вземат на сух лизинг въздухоплавателни средства, регистрирани в държава, която е обект на оперативна забрана съгласно Регламент (ЕО) № 2111/2005. Тази реакция беше приета.

Третата реакция изисква пояснение на разпоредбите на T.A.205, точка 1 за вземане на сух лизинг въздухоплавателни средства, регистрирани в трета държава, от оператори в търговския въздушен транспорт от ЕС. Тази реакция беше взета за сведение и такова пояснение ще бъде включено в AMC/GM.

4. Декларация на оператора

Една реакция по CRD-2 е свързана с изискването за декларация от операторите на регистрирани в трети държави въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга, които не се използват за търговски операции. Лицето, представило реакцията, счита, че декларацията би представлявала тежест за тези оператори в сравнение с операторите на регистрирани в ЕС въздухоплавателни средства. Тази реакция беше приета, като се предвид, че становище 04/2011 вече включва:

- разпоредби за декларацията на операторите на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга, които не се използват за търговски операции (ORO.DEC.100); и
- образец на декларацията, която трябва да се представи на компетентния орган (допълнение I към част-ORO).

Настоящото становище 06/2012 предлага изменение на образца, за да включва информацията, свързана с поддържането на летателна годност.

5. Съответствие със задължителната информация, издадена от Агенцията

Няколко реакции по CRD-2 са свързани с разпоредбите на Т.А.201, точка 1, буква ж), които изискват регистрираните в трети държави въздухоплавателни средства да съответстват на всички приложими задължителни изисквания, издадени от държавата на регистрация, и на задължителната информация за безопасността, издадена от Агенцията, включително указания за летателна годност. Агенцията признава, че в определени случаи би могло да има противоречия между задължителните изисквания, издадени от държавата на регистрация, и задължителната информация за безопасността, издадена от Агенцията. В тези случаи операторът ще трябва да разгледа алтернативни начини, за да разреши подобно противоречие.

IV. Основни промени на регламента, въведени с настоящото становище

Промени на прилежащия Регламент (ЕО) 2042/2003 на Комисията

Член 1 се изменя, за да се уточни приложното поле на регламента в съответствие с член 8, параграф 1 от Основния регламент.

Член 2 се изменя, за да се добави определение, което обяснява значението на „търговски въздушен транспорт“ в рамките на Регламент (ЕО) 2042/2003 на Комисията, и да се уточни, че определенията, съдържащи се в член 2, трябва да се използват в рамките на приложното поле на Регламент (ЕО) 2042/2003 на Комисията.

Член 3 се изменя, за да се осигури съгласуваност с промените, направени в член 1, и да се поясни кои разпоредби са приложими за всяка категория въздухоплавателни средства. Освен това, тъй като Регламент (ЕС) 748/2012 отменя Регламент (ЕО) 1702/2003, позоваването в точка 3 се актуализира.

Член 4, параграф 1 се изменя, за да се поясни кои разпоредби следва да се използват за издаване на одобрения на организации за техническо обслужване.

Промени в част-М

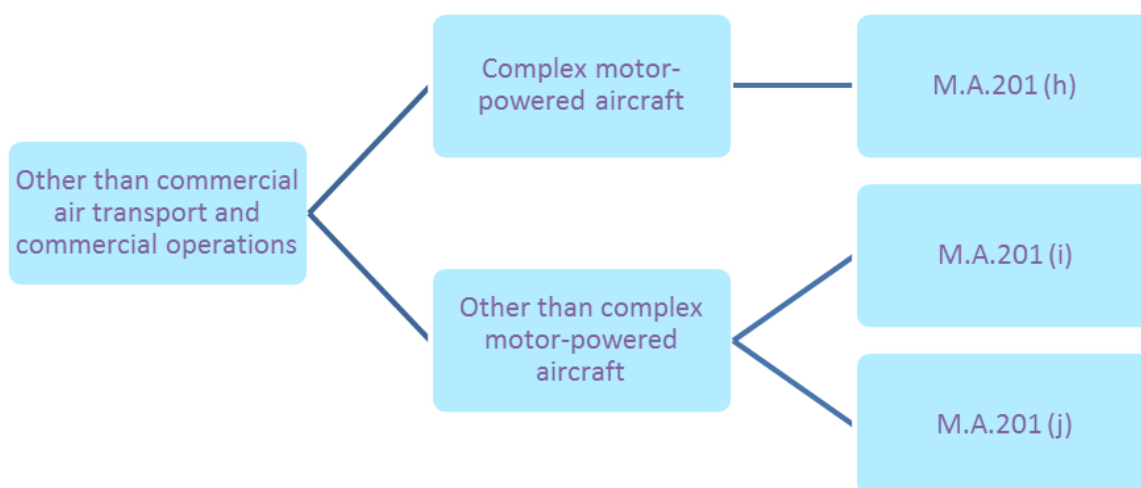
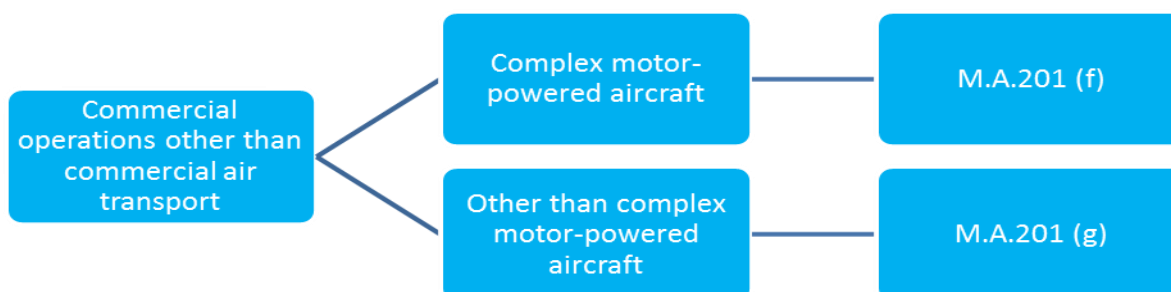
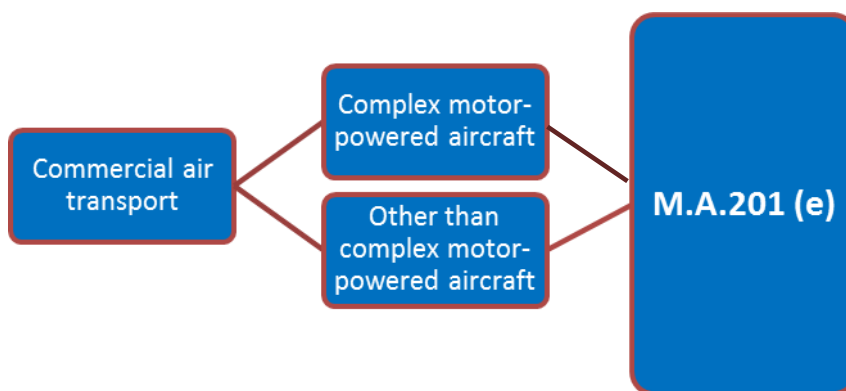
М.1 Компетентен орган

М.1, точка 4 се изменя, за да се опростят разпоредбите за определяне на компетентния орган за одобрение на програмата за техническо обслужване.

М.А.201 Отговорности

М.А.201, букви д) до к) се изменят, за да се:

- замени терминът „големи въздухоплавателни средства“ с термина „въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга“;
- въведе понятието „търговски операции“;
- уточнят за всяка категория въздухоплавателно средство и вид операция изискванията за необходимост от САМО, договор между САМО и оператора/собственика, изискванията за необходимост от организация за техническо обслужване и договор с такава организация.



M.A.301 Задачи по поддържане на летателната годност

M.A. 301, точка 2 се изменя, за да се хармонизира тази разпоредба с възможността за доброволно установяване на MEL за нетърговски операции със самолети, различни от тези

със сложна моторна тяга, което е предвидено и в правилата за прилагане за въздушните операции чрез член NCO.GEN.155.

М.А.302, точка 4 и М.А.302, точка 7 се изменят, за да се замени терминът „големи въздухоплавателни средства“ с термина „въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга“.

М.А.302 Програма за техническо обслужване

М.А.302, буква в) се изменя, за да се осигури съгласуваност с промените, направени в М.1.

М.А.302, буква е) се изменя, за да се замени терминът „големи въздухоплавателни средства“ с термина „въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга“.

М.А.305 Система за записи във връзка с поддържане на летателната годност на въздухоплавателни средства

М.А.305, буква б) се изменя, за да се осигури съгласуваност с промените, направени в М.А.306, буква а).

М.А.306 Технически дневник на оператора

Заглавието на тази точка се изменя от „технически дневник на оператора“ на „технически дневник на въздухоплавателно средство“, за да се осигури съгласуваност с терминологията, използвана в други подчасти на настоящия регламент и в регламента относно въздушните операции.

М.А.306, буква а) се изменя, за да се разширят изискванията за технически дневник за въздухоплавателни средства, използвани за търговски операции. Агенцията счита, че за търговските операции операторът трябва да осигури технически дневник за събиране и разкриване на определена информация, която е необходима за експлоатацията и за управление поддържането на летателна годност, например време на използване, повторно пускане в експлоатация и отложени отстранявания на дефекти.

М.А.403 Отстранявания на дефекти

М.А.403, буква б) се изменя с цел хармонизиране с разпоредбите на NCO.GEN.155, които предвиждат възможността за доброволно установяване на MEL, който не изисква одобрение от компетентния орган. Освен това, текстът се изменя още, за да се:

- поясни, че MEL може да бъде използван и от упълномощения сертифициращ персонал за отлагане отстраняването на дефекти; и
- премахне разпоредбата „дефектите на въздухоплавателното средство се определят като приемливи от компетентния орган“.

М.А.403, буква в) се изменя, за да се поясни, че отложеното отстраняване на дефекти трябва да се извърши в срока, посочен в данните за техническо обслужване или MEL.

М.А.504 Контрол на негодните за експлоатация компоненти

М.А.504, буква б) се изменя, за да се замени терминът „големи въздухоплавателни средства“ с термина „въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга“.

М.А.708 Управление на поддържането на летателната годност

М.А.708, буква в) се изменя и изискванията се разделят в два параграфа, а именно М.А.708, буква в) и М.А.708, буква г).

М.А.708, буква в) уточнява, че за въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга, участващи в търговски операции, включително търговски въздушен транспорт, се сключва договор между CAMO и съответна организация за техническо обслужване. Тази промяна е в съответствие с измененията в М.А.201.

М.А.708, буква г) съдържа разпоредба, която позволява в определени случаи отклонение от М.А.708, буква в).

М.А.801 Сертификат за повторно пускане в експлоатация на въздухоплавателно средство

М.А.801, буква в) се изменя, за да се замени терминът „търговски въздушен транспорт“ с термина „въздушни операции“.

М.А.803 Разрешително за пилот собственик

М.А.803, буква б) се изменя, за да се осигури съгласуваност с терминологията, използвана в целия регламент.

М.А.901, буква ж) Преглед на летателната годност

М.А.901, буква ж) се изменя с цел хармонизиране с промените, направени в М.А.201.

М.В.105 Взаимен обмен на информация

М.В.105 се изменя с цел актуализиране на препратката към член 15 от Основния регламент.

Допълнение I Договор за поддържане на летателната годност

В Допълнение I са направени следните изменения:

- терминът „споразумение“ е заменен с термина „договор“;
- въведено е съкращението CAMO за обозначаване на организация за управление на летателната годност, одобрена в съответствие с част-М, подчаст Ж;
- позоваванията на Регламент (ЕО) 1702/2003 се заменят с позовавания на Регламент (ЕС) 748/2012;
- точка 3 се изменя, за да се въведе изискване в договора да се посочва видът на операцията;
- точка 4 се изменя, за да се коригира терминологията, използвана за посочване на компетентния орган;
- в точка 4 думата „сертифицира“ се заменя с думата „декларира“, тъй като използването на понятието сертифициране в това изречение не съответства на определението в член 3, буква д) от Основния регламент;
- в точка 5.1 подточка 7 е редактирана, за да се пояснят отговорностите на CAMO, с която е сключен договор, по отношение на прегледа на летателната годност.

Допълнение VI Одобрение на организация за управление на поддържането на летателната годност

Страница 1 на сертификата за одобрение се изменя с цел позоваване на съответствие с изискванията на Приложение V (част-Т) за организациите, които имат процедури, одобрени от компетентния орган, за управление поддържането на летателната годност на въздухоплавателни средства, регистрирани в трети държави.

Съдържание на новата част-Т

Част-Т се създава, за да се включат изискванията за поддържането на летателната годност, приложими за въздухоплавателни средства, които са регистрирани в трети държави и се използват от оператори от ЕС. Както беше обяснено в NPA 2010 -10, структурата на част-Т е запазена възможно най-близка до структурата на част-М и затова съдържа раздел А и раздел Б.

Целта на основните изисквания от част-Т и промените на текста, направени след CRD-2 2010-10, са описани по-долу.

Т.1 Компетентен орган

Този параграф е включен в част-Т, за да се посочат компетентните органи, които отговарят за наблюдение на съответствието с изискванията на тази част-Т.

Раздел А

Раздел А съдържа техническите изисквания, приложими за въздухоплавателни средства, оператори, организации за управление поддържането на летателната годност и организации за техническо обслужване, разделени в следните подчасти:

Подчаст-А

Тази подчаст установява приложното поле на това приложение, което е насочено към въздухоплавателни средства, които са регистрирани в трети държави и се експлоатират от оператори от ЕС.

Подчаст-Б

Тази подчаст съдържа два параграфа: Т.А.201, който установява общите изисквания, на които трябва да отговарят всички въздухоплавателни средства в обхвата на тази част, и Т.А.205, който предвижда допълнителните изисквания за въздухоплавателни средства, участващи в търговски операции и експлоатация на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга.

Т.А.205 е изменен след реакция, представена по CRD-2 2012-10, и изискванията за декларация са заличени.

Подчаст-В Програма за техническо обслужване

Тази подчаст установява изискванията, които трябва да бъдат изпълнени от програмата за техническо обслужване на въздухоплавателни средства в обхвата на това приложение.

Подчаст-Д Организация за техническо обслужване

Тази подчаст установява изискванията, които трябва да бъдат изпълнени от организация, извършваща техническо обслужване на въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга или въздухоплавателни средства, участващи в търговски операции. Параграф Т.А.501 е изменен след някои реакции, получени по CRD-2 2010-10, за да се пояснят разпоредбите относно системата за докладване на събития и елементите, които трябва да бъдат проверени от организацията за управление поддържането на летателната годност.

Подчаст Ж — Допълнителни изисквания за организация за управление поддържането на летателната годност, одобрена в съответствие с приложение I (част-М), подчаст Ж

За въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга и въздухоплавателни средства, участващи в търговски операции, Основният регламент изисква в приложение IV, точка 8.ж да се използва организация за управление поддържането на летателната годност. Тази организация ще бъде САМО, която освен на изискванията на част-М, подчаст-Ж съответства и на изискванията на тази подчаст-Ж.

Тази подчаст посочва изисквания за включване в спецификациите на управлението на поддържане на летателната годност на специфични процедури, изисквания за знания за персонала на организацията, изисквания за система за качество и изисквания за документацията. Тя включва и правата, които организацията може да има, когато съответства на изискванията на част-Т.

Освен това, в параграф Т.А.708 тя посочва задачите, които организацията трябва да изпълнява. Този параграф е изменен след някои реакции, направени по CRD-2 2010-10, за да се включи разпоредба, която изисква сключването на договор в съответствие с приложение I към част-Т, когато с организация за управление поддържането на летателната годност се сключи договор, за да управлява поддържането на летателната годност на въздухоплавателното средство.

Раздел Б — Допълнителни процедури за компетентни органи

Раздел Б съдържа допълнителните процедури за компетентните органи.

Изменения на Регламент (ЕС) № 965/2012 на Комисията относно въздушните операции**Изменения на приложение II (част-ARO)****ARO.OPS.110 Споразумения за лизинг**

ARO.OPS.110, буква в) се изменя, за да се включи разпоредба компетентният орган да спира действието на или да отменя споразумение за сух лизинг, когато въздухоплавателното средство е регистрирано в държава, обект на оперативна забрана.

Изменения на приложение III (част-ORO)

ORO.AOC.100, буква в), ORO.AOC.110, буква б) и ORO.AOC.110, буква г) се изменят, за да се гарантира съгласуваност с промените на Регламент 2042/2003 на Комисията по отношение на въздухоплавателни средства, регистрирани в трети държави.

ORO.AOC.130, букви а) и б) се изменят, за да се замени „система за наблюдение на полетните данни“ с „програма за наблюдение на полетните данни“, за да се приведе този термин в съответствие с термина, използван в приемливите начини за съответствие и материалите за ръководство към ORO.AOC.130 и към ORO.FC.A.245. Терминът „програма за наблюдение на полетните данни“ е вече използван в приложението към Регламент 859/2008 (EU OPS) 1.037, буква а), точка 4 и Брошура-временно ръководство № 44 (JAR OPS 1 раздел 2). Терминът „програма за наблюдение на полетните данни“ е разпространен в ръководството относно наблюдението на полетните данните, например CAP 739, публикувано от гражданската въздухоплавателна администрация на Обединеното кралство, и е ясен на всички заинтересовани страни.

Допълнение I „Декларация на оператора“ се изменя, за да се включи информацията, свързана с поддържането на летателна годност.

V. Влизане в сила

Влизането в сила и прилагането на измененията на Регламент (ЕО) 2042/2003 на Комисията и Регламент (ЕС) 965/2012 на Комисията се предлагат, като се има предвид, че е необходимо да се осигури достатъчно време на авиационната промишленост и администрациите на държавите членки за привеждане в съответствие с новата регулаторна рамка, и да се гарантира синхронизиране с прилагането на регламента относно въздушните операции и вече предложените изменения, а именно част-NCC. В резултат на това се предлага следната схема за прилагане:

- прилагането на измененията на част-M, прилагането на част-T за въздухоплавателни средства, използвани за търговски въздушен транспорт, и измененията на точки ARO.OPS.110, буква в), ORO.AOC.100, ORO.AOC.110 ORO.AOC.130 от Регламент (ЕС) 965/2012 се определя от 28 октомври 2014 г. Това се прави, за да се гарантира, че тези промени са приложими в момента, когато Регламент (ЕС) 965/2012 ще се прилага във всички държави членки.
- прилагането на част-T за въздухоплавателни средства, които не се използват за търговски въздушен транспорт, се определя от 28 октомври 2015 г.
- датата на прилагане на промените на допълнение I към приложение III към Регламент (ЕС) 965/2012 следва да се координира с процеса на приемане на регламента относно въздушните операции за въздухоплавателни средства със сложна моторна тяга, които не участват в търговски операции (становище 04/2011).

Кьолн, 27 ноември 2012 г.

P. GOUDOU
Изпълнителен директор