



UDTALELSE NR. 06/2012

FRA DET EUROPÆISKE LUFTFARTSSIKKERHEDSAGENTUR

af 27. november 2012

om Kommissionens forordning om ændring af Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 af 20. november 2003 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver

og

om Kommissionens forordning om ændring af Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008

"Tilpasning af Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 til forordning (EF) nr. 216/2008 og til ICAO-bilag 6 krav vedrørende menneskelige faktorer, der skal overholdes ved udformning og anvendelse af vedligeholdelsesprogrammet for luftfartøjer"

Sammendrag

Vedtagelsen af grundforordningen har skabt behov for revision af forordning (EF) nr. 2042/2003, som indeholder gennemførelsesbestemmelserne for vedvarende luftdygtighed, med henblik på at kontrollere, at der er sammenhæng mellem de to forordninger og sikre, at Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 indeholder de relevante midler til gennemførelse af de vigtige krav i grundforordningen.

Nærværende udtalelse indeholder ændringer til gennemførelsesbestemmelserne vedrørende sikring af vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer, der er registreret i en EU-medlemsstat (del-M), og en række nye krav til sikring af vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer, der er registreret i et tredjeland, og som anvendes af EU-operatører (del-T). Desuden indeholder denne udtalelse ændringer til Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 om flyveoperationer.

Ændringerne til del-M vedrører:

- erstatningen af begrebet "store luftfartøjer" med begrebet "komplekse motordrevne luftfartøjer"
- indføjelser af krav for luftfartøjer, som anvendes til erhvervmæssig lufttransport. For så vidt angår dette aspekt anerkender agenturet den holdning, som EGASS-gruppen (European General Aviation Safety Strategy group) indtager, og den kendsgerning, at de i dennes strategidokument anbefalede foranstaltninger kan have indflydelse på indholdet af denne udtalelse.

Formålet med kravene i del-T er at sikre, at den vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer registreret i et tredjeland, og som anvendes af EU-operatører eller af operatører, der er bosiddende i EU, overholder de væsentlige krav i grundforordningen. De væsentligste karakteristika ved denne nye del-T er:

- Kravene i del-T gælder kun for luftfartøjer registreret i et tredjeland, og som anvendes:
 - af operatører, der kræver et certifikat i henhold til del-ORO eller del-ORA, bortset fra luftfartøjer der anvendes under en wet lease-in eller code sharing aftale, eller
 - til, inden for eller fra EU af operatører, der er etableret eller har bopæl i EU.
- Kravene i del-T gælder for hvert særskilt luftfartøj ud over de krav, som registreringsmedlemsstaten stiller.

Ændringerne til Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 om flyveoperationer er nødvendige for at sikre overensstemmelse med ændringerne til del-M og del-T. Disse ændringer berører navnlig:

- bestemmelserne for dry lease-in af luftfartøjer registreret i et tredjeland, som er indeholdt i både ARO.OPS.100 og ORO.AOC.110
- indholdet af NNC-angivelsen, der er fastlagt i tillæg I til del-ORO.

I. Generelt

1. Formålet med denne udtalelse er at foreslå Kommissionen at ændre Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003¹ og Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012² om flyveoperationer. Anvendelsesområdet for denne regulering er skitseret i kommissoriet RMT.0244 MDM.047 og beskrives nærmere nedenfor.
2. Udtalelsen er vedtaget efter den procedure, der er fastlagt af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs (i det følgende benævnt "agenturet") bestyrelse³, i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 19 i forordning (EF) nr. 216/2008⁴ (i det følgende benævnt "grundforordningen").
3. De foreslåede bestemmelser har taget højde for udviklingen i EU og den internationale lovgivning (ICAO) samt harmoniseringen med bestemmelserne for andre myndigheder hos EU's vigtigste partnere på baggrund af målene i artikel 2 i grundforordningen.

II. Høring

4. Notice of Proposed Amendment (NPA) 2010-10⁵, der indeholder udkast til udtalelse om Kommissionens forordning om ændring af Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003, blev offentliggjort på agenturets websted den 10. august 2010.
5. Ved fristens udløb den 10. december 2010 havde agenturet modtaget 131 bemærkninger fra 34 nationale myndigheder, professionelle organisationer og private virksomheder.
6. NPA 2010-10 behandlede fire forskellige emner:
 - Emne 1: Ændringen af Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 for at tilpasse den til grundforordningens yderligere krav til vedvarende luftdygtighed af komplekse motordrevne luftfartøjer.
 - Emne 2: Ændringen af Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 for at tilpasse den til grundforordningens yderligere krav til vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer, som anvendes til erhvervs-mæssige formål.
 - Emne 3: Ændringen af Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 for at indføre krav til luftfartøjer som omhandlet i artikel 4, stk. 1, litra c), i grundforordningen.
 - Emne 4: Ændringen af Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 for at indføre krav om hensyntagen til menneskelige faktorer ved udformningen og anvendelsen af vedligeholdelsesprogrammet for luftfartøjer.
7. Alle modtagne bemærkninger er godkendt og indarbejdet i de to CRD-dokumenter som følger:

¹ Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 af 20. november 2003 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver (EUT L 315 af 28.11.2003, s. 1). Senest ændret ved Kommissionens forordning (EU) nr. 593/2012 af 5. juli 2012 (EUT L 176 af 6.7.2012, s. 38)

² Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer vedrørende flyveoperationer i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296, 25.10.2012, s.1-148)

³ Afgørelse MB/1/12 af 13. marts 2012 om ændring og ophævelse af afgørelse MB/8/07 om agenturets procedurer for afgivelse af udtalelser, certificeringsspecifikationer og vejledende materiale (regelfastsættelsesproceduren)

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur samt om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1)

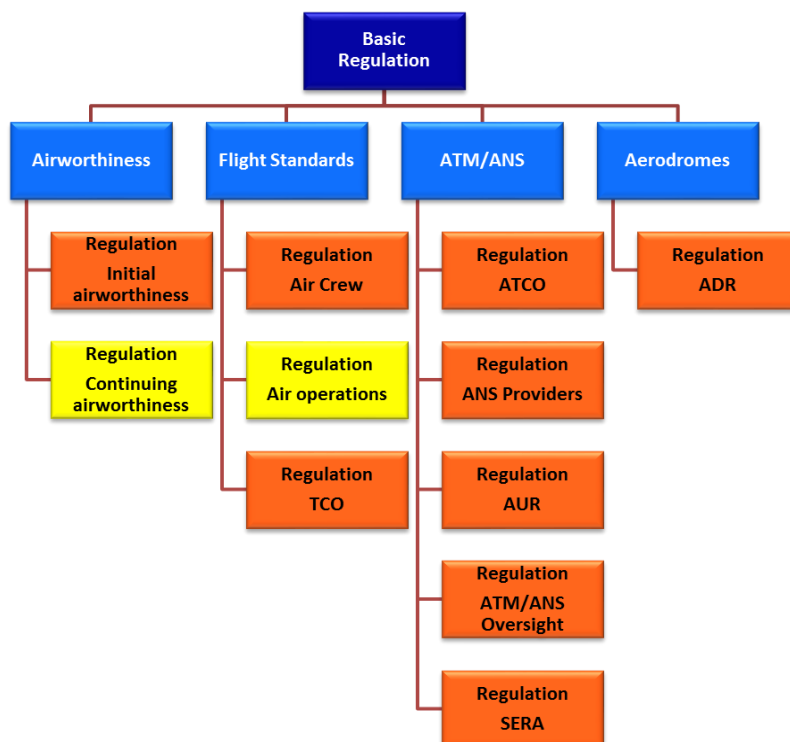
⁵ Se regelfastsættelsesarkivet på http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

- CRD-1 behandlede bemærkninger i relation til emne 1, 2 og 4.
 - CRD-2 behandlede bemærkninger i relation til emne 3.
8. CRD-1 blev offentliggjort på agenturets websted den 15. december 2011, og CRD-2 blev offentliggjort den 20. marts 2012. Disse CRD-dokumenter indeholder en liste over alle de personer og/eller organisationer, der har fremsat bemærkninger, samt agenturets svar herpå.

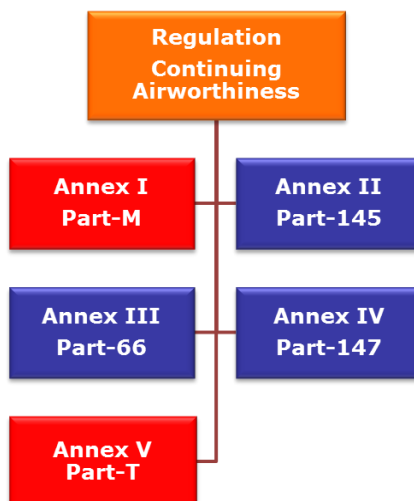
III. Overblik over reaktioner

a) Indledning

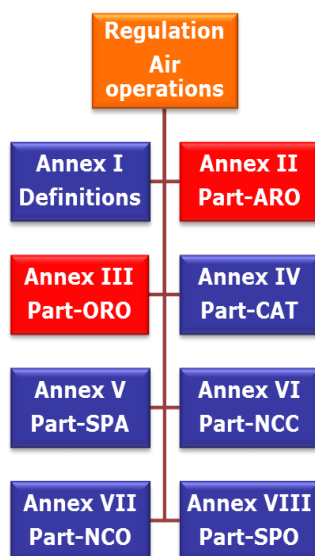
9. Nærværende udtalelse forslår ændringer til Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 om vedvarende luftdygtighed og til Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 om flyveoperationer.



10. For så vidt angår forordningen om vedvarende luftdygtighed omfatter denne udtalelse:
- ændringer til bilag I (del-M)
 - et nyt bilag V (del-T).



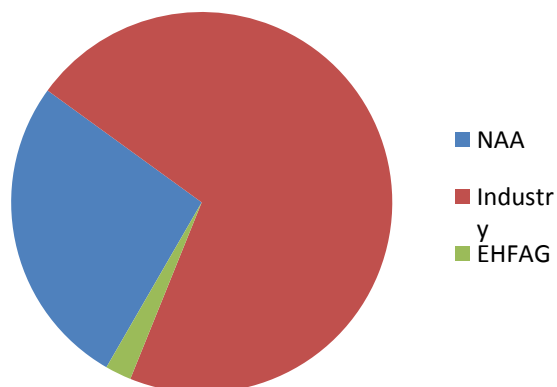
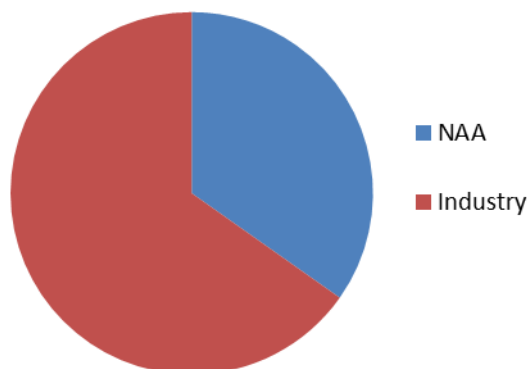
11. For så vidt angår forordningen om flyveoperationer omfatter denne udtalelse ændringer til del-ORO og del-ARO.



b) Overblik over reaktioner

Agenturet har i alt modtaget 67 reaktioner fra forskellige interessenter og kompetente myndigheder. Ud over disse reaktioner kom der en yderligere reaktion fra EHFAG-gruppen (European Human Factors Advisory Group) på CRD-1 for så vidt angår dette forslags krav om hensyntagen til menneskelige faktorer.

Reaktionerne fordeler sig som følger:

CRD-1 total: 44**CRD-2 total: 23****c) Reaktioner på CRD-1**

44 reaktioner blev indsendt i CRT'en af nedenstående 14 interessenter og kompetente myndigheder: Aero-Club i Schweiz, European Sailplane Manufacturers, LAMA Europe, Light Aircraft Association i Tjekkiet, hr. Ralf Keil, Europe Air Sports, hr. Graham Hallet, SVFB/ SAMA, hr. Werner Scholz, AOPA Sverige, British Balloon & Airship Club, DGAC-France, Transportstyrelsen i Sverige og UK CAA. Derudover blev der modtaget en reaktion fra EHFAG.

Reaktionerne er blevet inddelt i følgende emner:

1. Erhvervs-mæssige operationer og erhvervs-mæssig lufttransport

Hovedparten af reaktionerne på CRD-1 til NPA 2010-10 berører definitionen af erhvervs-mæssige operationer, og det foreslås heri, at operationer med visse kategorier af luftfartøjer ikke bør anses for at være erhvervs-mæssige operationer. Disse reaktioner er taget til efterretning, men ikke accepteret, da denne udtalelse ikke omhandler spørgsmålet om, hvorvidt en aktivitet skal kategoriseres som erhvervs-mæssig eller ikke-erhvervs-mæssig. Begrebet "erhvervs-mæssig operation" er defineret i grundforordningens artikel 3 og kan ikke ændres i medfør af en gennemførelsesbestemmelse af lavere rang.

Derudover anerkender agenturet det dokument, der er udarbejdet af EGASS-gruppen, og de tiltag, som anbefales i dokumentet. Særligt opfordres medlemsstaterne i tiltag A.1 til at give feedback på de aktiviteter, som de ikke klassificerer som erhvervs-mæssige operationer i deres nuværende system, og agenturet og Kommissionen til at overveje at foreslå ændringer til definitionen i grundforordningen på baggrund af denne feedback.

I en reaktion hævdes det, at definitionen af erhvervs-mæssig lufttransport i dette forslag bør harmoniseres med den definition, der er indeholdt i den kommende forordning om flyveoperationer. Reaktionen er taget til efterretning, men ikke accepteret. Som det blev forklaret i CRD-1, vil en ændring af definitionen på erhvervs-mæssig lufttransport have

indvirkning på de lempelser, som indføres med Kommissionens forordning (EF) nr. 1056/2008⁶, for luftfartssektoren som helhed.

2. Kvalitetssystem for mindre CAMO'er.

Adskillige reaktioner på CRD-1 til NPA 2010-10 berører kravet om at have kvalitetssystemer for mindre organisationer til sikring af luftdygtighed (CAMO'er), der beskæftiger sig med sikring af vedvarende luftdygtighed af komplekse motordrevne luftfartøjer eller luftfartøjer, der anvendes til erhvervsmæssige operationer. Disse reaktioner er accepteret.

8.a.4 i bilag IV til grundforordningen kræver, at organisationer, som kontrollerer vedvarende luftdygtighed eller udfører vedligeholdelse på komplekse motordrevne luftfartøjer eller luftfartøjer, der anvendes i forbindelse med erhvervsmæssige operationer, har et ledelsessystem. Et sådant ledelsessystem kan ikke erstattes af et kvalitetssystem.

Elementerne i ledelsessystemet indføres i Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 med opgave MDM.055⁷, for hvilken der forventes udstedt en NPA inden udgangen af 2012.

I princippet vil elementerne i ORO.GEN sektion II og navnlig ORO.GEN.200 danne grundlaget for udkastet til ændringerne til forordning nr. 2042/2003. Dette skal sikre, at der anvendes den samme fremgangsmåde i forbindelse med gennemførelsen af SMS for godkendte pilotuddannelsesorganisationer, flyvemedicinske centre, operatører og vedligeholdelsesorganisationer (del-M subpart F og del-145, CAMO'er og vedligeholdelsesorganisationer, der er godkendt i overensstemmelse med del-147).

Med henblik på at gennemføre kravene til ledelsessystemet, der foreslås i forbindelse med del-ORO, vil det være nødvendigt at gennemgå og tilpasse de eksisterende krav for så vidt angår ledelsessystem, kvalitetssystem, organisationsopbygning, organisationeftersyn osv. Det betyder bl.a. indførelsen af krav til et ledelsessystem, der omfatter sikkerhedsstyring og overvågning af overholdelse. I forhold til det specifikke emne, som vedrører overvågning af overholdelse i den mindste organisation, er det hensigten at foreslå et forholdsmæssigt program for overvågning af overholdelse for at fastholde princippet om uafhængighed (dvs. brug af eksterne konsulenter til at udføre kontrollerne).

Den foreslåede ændring til M.A.712 (f) er annulleret.

3. Vedligeholdelseskontrakt

Adskillige reaktioner på CRD-1 til NPA 2010-10 vedrører behovet for at præcisere, hvornår en kontrakt mellem CAMO'en eller operatøren er påkrævet, og kravene til en kontraktvedligeholdelsesorganisation, og det hævdes især, at:

- der bør ske en præcisering af bestemmelserne om, hvornår det er nødvendigt at udforme en skriftlig kontrakt med vedligeholdelsesorganisationen
- den kompetente myndigheds godkendelse af kontrakten mellem CAMO'en og vedligeholdelsesorganisationen er en unødvendig byrde.

Begge reaktioner er taget til efterretning, og den foreslåede tekst er ændret. De tekniske specifikationer for kontrakten mellem CAMO'en og vedligeholdelsesorganisationen bør inkorporeres i redegørelsen for vedvarende luftdygtighed (CAME), og derfor godkendes den sammen med redegørelsen, og den kræver ikke en særskilt godkendelse fra den kompetente myndighed.

4. Teknisk logsystem

⁶ Kommissionens forordning (EF) nr. 1056/2008 af 27. oktober 2008 om ændring af forordning (EF) nr. 2042/2003 (OJ L 283, 28.10.2008, s. 5)

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

I to reaktioner på CRD-1 gives der udtryk for, at kravet om at have et teknisk logsystem udgør en byrde for nogle typer af erhvervsmæssige operationer. Agenturet mener imidlertid, at det tekniske logsystem udgør et systematisk middel til at indsamle og videregive visse oplysninger, der er nødvendige for operationen og for sikring af vedvarende luftdygtighed, f.eks. anvendelsestidspunkter, frigivelse til tjeneste og udskudte fejludbedringer. Det tekniske logsystem behøver ikke at være et komplekst system, og det bør tilpasses til den relevante luftfartøjs- og operationstype.

5. Menneskelige faktorer i vedligeholdelsesprogrammet

EHFAG bemærkede, at indføjelser af bestemmelser om menneskelige faktorer i del-M bør foretages i fællesskab, og foreslog en udsættelse af indføjelser af ethvert krav om menneskelige faktorer til regelfastsættelsesopgave MDM.055. På baggrund af disse bemærkninger er den foreslåede ændring til M.A.302 (h) annulleret.

d) Reaktioner på CRD-2

23 reaktioner blev indsendt i CRT'en af nedenstående 5 interessenter og kompetente myndigheder: IACA, CAA-NL, DGAC-France, Transportstyrelsen i Sverige og UK CAA. Adskillige af disse reaktioner er bemærkninger, som støtter det i CRD-2 indeholdte forslag. De vigtigste emner, som behandles i reaktionerne, er følgende:

1. Anvendelighed af forordningen

To reaktioner på CRD-2 berører forordningens anvendelighed på luftfartøjer registreret i et tredjeland, og som anvendes af operatører med hovedforretningssted i EU. En reaktion støtter de foreslåede regler, mens den anden reaktion mener, at forordningen ikke bør gælde for luftfartøjer registreret i et tredjeland, og som anvendes uden for EU af EU-operatører, f.eks. pilotuddannelsesorganisationer, der tilbyder uddannelse uden for EU med luftfartøjer registreret i et tredjeland eller erhvervsmæssige lufttransportoperatører, som anvender udenlandsk registrerede luftfartøjer uden for EU.

Den sidste reaktion er ikke accepteret. Anvendeligheden af denne forordning fastlægges på basis af den anvendelighed, der er angivet i artikel 4, stk. 1, litra c), i grundforordningen, og under hensyntagen til bestemmelserne for wet lease-in og code share aftaler i bilag III (del-ORO) til forordning (EU) nr. 965/2012. Det betyder, at forordningens anvendelsesområde omfatter:

- luftfartøjer registreret i et tredjeland, og som anvendes af en operatør, der er underlagt certificering i henhold til bilag III (del-ORO) til forordning (EU) nr. 965/2012 eller bilag VII (del-ORA) til forordning (EU) nr. 1178/2011, undtagen luftfartøjer, der anvendes under wet lease-in eller code share aftaler, uanset hvor luftfartøjerne anvendes
- luftfartøjer registreret i et tredjeland, og som anvendes til, inden for eller fra EU af en operatør, der er etableret eller har bopæl i EU. Dette undtager luftfartøjer registreret i et tredjeland, som kun anvendes uden for EU af operatører, der er etableret eller har bopæl i EU.

2. Gennemførelse af forordningen

I en reaktion på CRD-2 fremføres det, at det vil være meget vanskeligt at føre tilsyn med gennemførelsen af forordningen for luftfartøjer registreret i et tredjeland, undtagen komplekse motordrevne flyvemaskiner, idet der ikke er nogen forpligtelse for operatørerne til at oplyse deres aktivitet til den kompetente myndighed, og desuden vil det have en økonomisk indvirkning for de kompetente myndigheder, som ikke står i et rimeligt forhold til den herved opnåede sikkerhedsmæssige fordel. Kommentatoren foreslår anvendelsen af SAFA-programmet (Safety Assessment of Foreign Aircraft) for tilsynet med disse luftfartøjer.

Reaktionen er delvist accepteret. Formålet med forordningen er at opfylde det behov, som kommer til udtryk i grundforordningen, om effektivt at sikre sikkerheden for luftfartøjer registreret i et tredjeland, som anvendes i EU. SAFA-inspektioner kan anvendes som en del af tilsynsprogrammet for disse luftfartøjer.

3. Dry lease-in af luftfartøjer registreret i et tredjeland

Tre reaktioner på CRD-2 berører dry lease-in af luftfartøjer registreret i et tredjeland af EU-operatører.

En af disse reaktioner giver udtryk for støtte til kommentatoren i forhold til den kendsgerning, at forslaget fortsat giver mulighed for dry lease-in af luftfartøjer registreret i et tredjeland af erhvervsmæssige EU-lufttransportoperatører. Reaktionen er taget til efterretning.

I den anden reaktion foreslås en ændring af teksten i ARO.OPS 110 (c) for at udelukke muligheden for, at luftfartøjer registreret i et land, der er underlagt et driftsforbud i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EF) nr. 2111/2005, er under dry lease-in aftaler af EU-operatører. Reaktionen er accepteret.

Den tredje reaktion kræver præcisering af bestemmelserne i T.A.205 (1) for EU-lufttransportoperatører, der indgår dry lease-in aftaler vedrørende luftfartøjer registreret i et tredjeland. Denne reaktion er taget til efterretning, og denne præcisering medtages i de acceptable måder for overensstemmelse (AMC) og det vejledende materiale (GM).

4. Operatørens erklæring

En reaktion på CRD-2 vedrører kravet om at have en erklæring for operatører af komplekse motordrevne luftfartøjer registreret i et tredjeland, som ikke anvendes til erhvervsmæssige operationer. Kommentatoren mener, at denne erklæring vil være en byrde for disse operatører sammenlignet med operatører af EU-registrerede luftfartøjer. Denne reaktion er accepteret i betragtning af, at udtalelse 04/2011 allerede indeholder:

- bestemmelser om operatørers erklæring i forbindelse med komplekse motordrevne luftfartøjer, som ikke anvendes til erhvervsmæssige operationer (ORO.DEC.100)
- en skabelon for erklæringen til den kompetente myndighed (tillæg I til del-ORO)

Nærværende udtalelse 06/2012 foreslår en ændring til skabelonen for at medtage oplysninger, der er relevante for vedvarende luftdygtighed.

5. Overholdelse af de obligatoriske sikkerhedsoplysninger, der er meddelt af agenturet

Adskillige reaktioner på CRD-2 vedrører bestemmelserne i T.A.201 (1)(g), som kræver, at luftfartøjer registreret i et tredjeland skal opfylde alle de i registreringsmedlemsstaten fastsatte krav og obligatoriske sikkerhedsoplysninger meddelt af agenturet, herunder luftdygtighedsdirektiver. Agenturet anerkender, at der i særlige tilfælde kan være uoverensstemmelser mellem de obligatoriske krav, der er fastsat af registreringsmedlemsstaten, og de obligatoriske sikkerhedsoplysninger, der er meddelt af agenturet. I sådanne tilfælde vil det være nødvendigt for operatøren at overveje alternative midler med henblik på at løse disse uoverensstemmelser.

IV. Vigtigste ændringer indføjet i forordningen i kraft af denne udtalelse.

Ændringer til Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003

Artikel 1 ændres for at angive forordningens anvendelsesområde i overensstemmelse med kravene i artikel 8, stk. 1, i grundforordningen.

Artikel 2 ændres for at indføje en definition af begrebet "erhvervsmæssig lufttransport" inden for rammerne af Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 og for at angive, at definitionerne i artikel 2 skal anvendes inden for anvendelsesområdet for Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003.

Artikel 3 ændres for at sikre overensstemmelse med de foretagne ændringer til artikel 1 og for at præcisere, hvilke bestemmelser der er gældende for hver enkel kategori af luftfartøjer. Da forordning (EF) nr. 1702/2003 desuden er blevet ophævet af forordning (EU) nr. 748/2012, er henvisningen i punkt 3 opdateret.

Artikel 4, stk. 1, ændres for at præcisere, hvilke bestemmelser der bør anvendes i forbindelse med udstedelsen af godkendelser af vedligeholdelsesorganisationer.

Ændringer til del-M

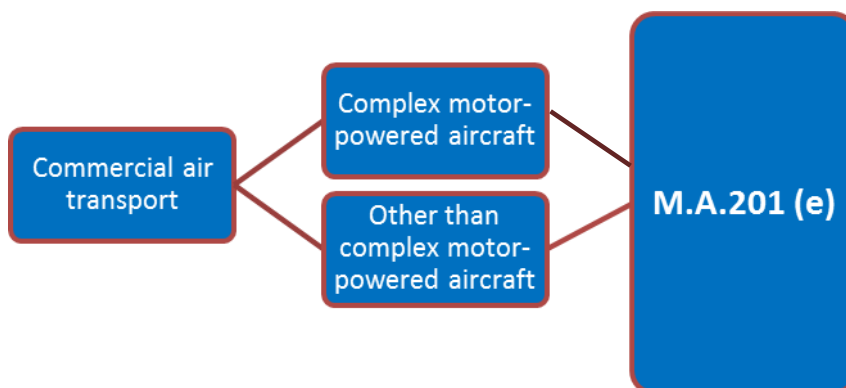
M.1 Kompetent myndighed

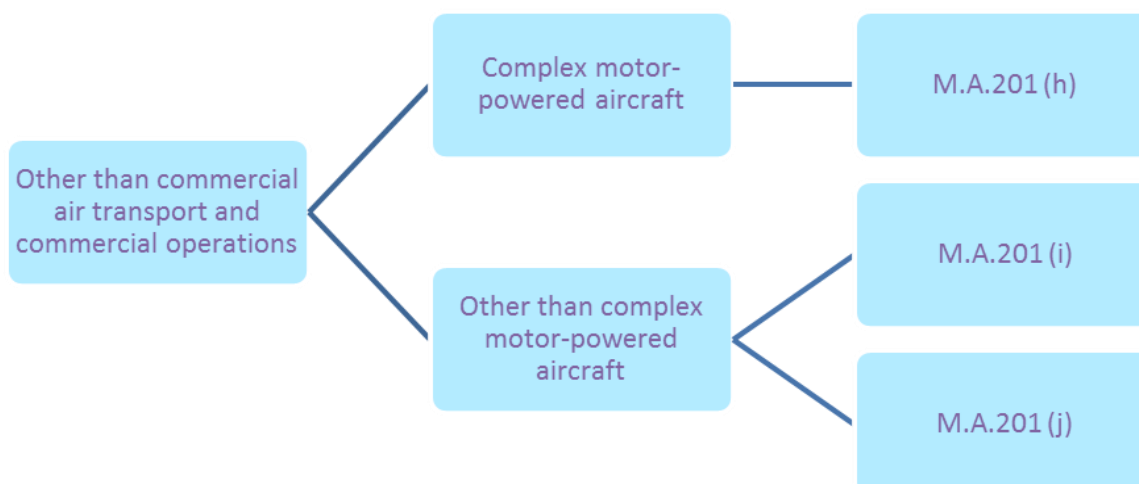
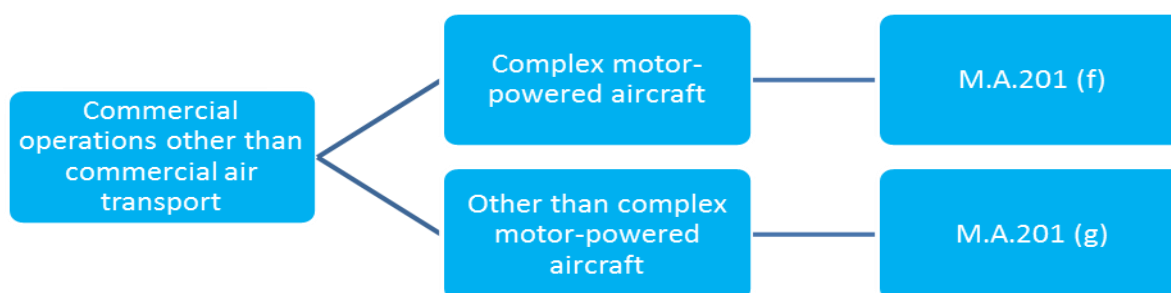
M.1 (4) ændres for at forenkle bestemmelserne for udpegning af den kompetente myndighed for godkendelsen af vedligeholdelsesprogrammet.

M.A.201 Ansvar

M.A.201(e)-(k) ændres til:

- erstat begrebet "store luftfartøjer" med "komplekse motordrevne luftfartøjer"
- indføj begrebet "erhvervsmæssige operationer"
- angiv for hver enkel kategori af luftfartøjer og operationstype kravene om at have en CAMO, en kontrakt mellem CAMO'en og operatøren/ejeren, kravene om at have en vedligeholdelsesorganisation og kontrakten med en sådan vedligeholdelsesorganisation





M.A.301 Opgaver i forbindelse med vedvarende luftdygtighed

M.A. 301(2) ændres for at tilpasse denne bestemmelse til muligheden for udarbejdelse af en minimumsudstysrliste (MEL) på frivillig basis for ikke-erhvervsmæssige operationer af andre luftfartøjer end komplekse motordrevne luftfartøjer, hvilket også er fastsat i gennemførelsesbestemmelserne i kraft af artikel NCO.GEN.155.

M.A.302(4) og M.A.302(7) ændres for at erstatte "store luftfartøjer" med "komplekse motordrevne luftfartøjer".

M.A.302 Vedligeholdelsesprogram for luftfartøjer

M.A.302(c) ændres for at sikre overensstemmelse med de foretagne ændringer til M.1.

M.A.302(f) ændres for at erstatte "store luftfartøjer" med "komplekse motordrevne luftfartøjer".

M.A.305 Rapporteringssystem for luftfartøjers vedvarende luftdygtighed

M.A.305(b) ændres for at sikre overensstemmelse med de foretagne ændringer til M.A.306 (a)

M.A.306 Operatørens tekniske logsystem

Titlen på dette punkt ændres fra "Operatørens tekniske logsystem" til "Luftfartøjets tekniske logsystem" for at sikre overensstemmelse med den terminologi, der anvendes i både andre subparts af denne forordning og i forordningen om flyveoperationer.

M.A.306(a) ændres for at udvide kravene i det tekniske logsystem til luftfartøjer, der anvendes til erhvervsmæssige operationer. Agenturet mener imidlertid, at operatøren skal stille et teknisk logsystem til rådighed for erhvervsmæssige operationer med det formål at indsamle og videregive visse oplysninger, der er nødvendige for operationen og for sikring af vedvarende luftdygtighed, f.eks. anvendelsestidspunkter, frigivelse til tjeneste og udskudte fejludbedringer.

M.A.403 Fejludbedring

M.A.403 (b) ændres for at tilpasse det til bestemmelserne i NCO.GEN.155, der fastsætter muligheden for udarbejdelse af en MEL på frivillig basis, og som ikke kræver en godkendelse fra den kompetente myndighed. Derudover ændres teksten yderligere for at:

- præcisere, at MEL også kan bruges af autoriseret certificeringspersonale til at udbedre fejl
- udelade bestemmelsen vedrørende "fejl ved luftfartøjet som af den kompetente myndighed defineres som værende acceptable".

M.A.403(c) ændres for at præcisere, at udbedring af udskudte fejl skal finde sted inden for den periode, der er angivet i vedligeholdelsesdataene eller MEL'en.

M.A.504 Kontrol af ikke-brugbare komponenter

M.A.504(b) ændres for at erstatte "store luftfartøjer" med "komplekse motordrevne luftfartøjer".

M.A.708 Sikring af vedvarende luftdygtighed

M.A.708(c) ændres, og kravene opdeles i hhv. M.A.708(c) og M.A.708(d).

M.A.708(c) angiver, at der for komplekse motordrevne luftfartøjer og luftfartøjer, der anvendes i erhvervsmæssige operationer, herunder erhvervsmæssig lufttransport, skal indgås en kontrakt mellem CAMO'en og en relevant vedligeholdelsesorganisation. Denne ændring er i overensstemmelse med de ændringer, der foreslås i M.A.201.

M.A.708(d) indeholder en bestemmelse, som tillader afvigelse fra M.A.708(c) i visse tilfælde.

M.A.801 Certifikat om frigivelse til tjeneste for luftfartøjer

M.A.801(c) ændres for at erstatte "store luftfartøjer" med "erhvervsmæssige operationer".

M.A.803 Pilot-/ejertilladelse

M.A.803(b) ændres for at sikre overensstemmelse med den terminologi, der anvendes i forordningen.

M.A.901(g) Luftdygtighedseftersyn af luftfartøjer

M.A.901(g) ændres for at opnå en tilpasning til ændringerne til M.A.201

M.B.105 Gensidig udveksling af oplysninger

M.B.105 ændres for at opdatere henvisningen til artikel 15 i grundforordningen.

Tillæg I Kontrakt om vedvarende luftdygtighed

Der er foretaget følgende ændringer til tillæg I:

- Begrebet "aftale" er erstattet af begrebet "kontrakt".
- Akronymet CAMO indføres for at henvise til en organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed, der er godkendt i medfør af del-M subpart-G.
- Henvisningerne til forordning (EF) nr. 1702/2003 erstattes af henvisninger til forordning (EU) nr. 748/2012.
- Punkt 3 ændres for at stille krav om, at operationstypen angives i kontrakten.
- Punkt 4 ændres for at korrigere den terminologi, der anvendes ved henvisning til den kompetente myndighed.
- I punkt 4 erstattes ordet "certificerer" af "erklærer", idet anvendelsen af begrebet certificering i denne sætning ikke er i overensstemmelse med definitionen i artikel 3, litra e), i grundforordningen.
- I 5.1 er punkt 7 blevet omformuleret for at præcisere den godkendte CAMO's ansvarsområder for så vidt angår luftdygtigheds eftersynet.

Tillæg VI Godkendelsesbevis for organisationer til sikring af vedvarende luftdygtighed

Side 1 i godkendelsesbeviset ændres for at henvise til overholdelse af kravene i bilag V (del-T) for de organisationer, som får procedurer godkendt af den kompetente myndighed for at sikre vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer registreret i et tredjeland.

Indholdet af den nye del-T

Del-T indføres for at medtage de krav om vedvarende luftdygtighed, der gælder for luftfartøjer registreret i et tredjeland, og som anvendes af EU-operatører. Som det blev forklaret i NPA 2010-10, er strukturen i del-T holdt så tæt som muligt på strukturen i del-M, hvilket indebærer, at den indeholder sektion A og sektion B.

Formålet med de vigtigste krav i del-T og de foretagne ændringer til teksten efter CRD-2 2010-10 er beskrevet nedenfor.

T.1 Kompetent myndighed

Dette punkt er medtaget i del-T for at identificere de kompetente myndigheder, der er ansvarlige for overvågning af overholdelsen af kravene i denne del-T.

Sektion A

Sektion A indeholder de tekniske krav, der gælder for luftfartøjer, operatører, organisationer til sikring af vedvarende luftdygtighed og vedligeholdelsesorganisationer, som inddeles i to subparts:

Subpart A

Denne subpart fastsætter anvendelsesområdet for dette bilag, som sigter mod luftfartøjer, der er registreret i et tredjeland, og som anvendes af EU-operatører.

Subpart B

Denne subpart indeholder T.A.201, der fastsætter de fælles krav, som alle luftfartøjer skal overholde inden for anvendelsesområdet af denne del, og T.A.205, som fastsætter de yderligere krav for luftfartøjer, der anvendes i forbindelse med erhvervsmæssige operationer og operation af komplekse motordrevne luftfartøjer.

T.A.205 ændres efter en reaktion på CRD-2 2012-10, og kravene om en erklæring er slettet.

Subpart C Vedligeholdelsesprogram

Denne subpart fastsætter de krav, som vedligeholdelsesprogrammet for luftfartøjet skal overholde inden for anvendelsesområdet af dette bilag.

Subpart E Vedligeholdelsesorganisation

Denne subpart fastsætter de krav, der skal opfyldes af en organisation, som udfører vedligeholdelse på komplekse motordrevne luftfartøjer eller luftfartøjer, der anvendes i erhvervsmæssige operationer. T.A.501 er ændret på baggrund af nogle reaktioner på CRD-2 2010-10 for at præcisere bestemmelserne vedrørende hændelsesrapporteringssystemet og de elementer, der skal kontrolleres af organisationen til sikring af vedvarende luftdygtighed.

Subpart G – Yderligere krav til organisationer til sikring af vedvarende luftdygtighed godkendt i henhold til bilag I (del-M) subpart G

For komplekse motordrevne luftfartøjer og luftfartøjer, der anvendes i erhvervsmæssige operationer, kræver grundforordningen i bilag IV, punkt 8.g, at der anvendes en organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed. En sådan organisation vil være en CAMO, der ud over kravene i del-M subpart-G skal overholde kravene i denne subpart G.

Denne subpart angiver kravene til specifikke procedurer, der skal indarbejdes i redegørelsen vedrørende sikring af vedvarende luftdygtighed, krav til viden hos organisationens ansatte, krav til kvalitetssystem og dokumentationskrav. Den indeholder også de rettigheder, som en organisation kan have, hvis den overholder kravene i del-T.

I T.A.708 angives desuden de opgaver, som organisationen skal udføre. Dette punkt er blevet ændret på baggrund af nogle reaktioner på CRD-2 2010-10 for at medtage en bestemmelse, hvori det kræves, at der indgås en kontrakt i overensstemmelse med bilag I til del-T, såfremt en organisation til sikring af vedvarende luftdygtighed godkendes til at sikre luftfartøjets vedvarende luftdygtighed.

Sektion B – Yderligere procedurer for kompetente myndigheder

Sektion B indeholder de yderligere administrative krav til de kompetente myndigheder.

Ændringer til Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 om flyveoperationer

Ændringer til bilag II (del-ARO)

ARO.OPS.110 Leasingaftaler

ARO.OPS.110(c) ændres for at indføje en bestemmelse om, at den kompetente myndighed kan suspendere eller tilbagekalde en aftale om dry lease-in, såfremt luftfartøjet er registreret i et land, der er underlagt et driftsforbud.

Ændringer til bilag III (del-ORO)

ORO.AOC.100(c), ORO.AOC.110(b) og ORO.AOC.110(d) ændres for at sikre overensstemmelse med ændringerne til Kommissionens forordning nr. 2042/2003 for så vidt angår luftfartøjer registreret i et tredjeland.

ORO.AOC.130 (a) og (b) ændres for at erstatte "system for monitorering af flyvedata" med "program for monitorering af flyvedata" for at bringe dette begreb i overensstemmelse med det begreb, der anvendes i de acceptable måder for overensstemmelse (ACM) og det vejledende materiale (GM) til ORO.AOC.130 og ORO.FC.A.245. Begrebet "program for monitorering af flyvedata" blev allerede anvendt i bilaget til forordning nr. 859/2008 (EU OPS) 1.037 (a)(4) og i "Temporary Guidance Leaflet" nr. 44 (JAR OPS 1 sektion 2). Begrebet "program for monitorering af flyvedata" er almindeligt i vejledninger om monitorering af flyvedata, f.eks. i CAP 739 offentliggjort af Det Forenede Kongeriges nationale luftfartsmyndighed, og klart for alle interessenter.

Tillæg I "Operatørens erklæring" ændres for at omfatte relevante oplysninger om vedvarende luftdygtighed.

V. Ikrafttræden

Det foreslås, at ikrafttrædelsen og anvendelsen af ændringerne til både Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 og Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 sker under hensyntagen til, at det er nødvendigt at give luftfartsindustrien og de administrative myndigheder i medlemsstaterne tilstrækkelig tid til at tilpasse sig de nye forskriftsmæssige rammer og sikre synkronisering med anvendelsen af forordningen om flyveoperationer og de allerede foreslåede ændringer, dvs. del-NCC. Som et resultat heraf foreslås følgende tidsplan for anvendelsen:

- Anvendelsen af ændringerne til del-M, anvendelsen af del-T på luftfartøjer anvendt til erhvervsmæssig lufttransport og ændringerne til ARO.OPS.110(c), ORO.AOC.100, ORO.AOC.110 og ORO.AOC.130 i forordning (EU) nr. 965/2012 er fastsat til den 28. oktober 2014. Dette sker for at sikre, at disse ændringer er gældende på det tidspunkt, hvor forordning (EU) nr. 965/2012 er gældende i alle medlemsstater.
- Anvendelsen af del-T på luftfartøjer, der ikke anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, er fastsat til den 28. oktober 2015.
- Datoen for anvendelsen af ændringerne til tillæg I til bilag III til forordning (EU) nr. 965/2012 bør koordineres med processen for vedtagelse af forordningen om flyveoperationer for komplekse motordrevne luftfartøjer, der ikke udfører erhvervsmæssige operationer (udtalelse 04/2011).

Køln, den 27. november 2012

P. GOUDOU
Administrerende direktør