



ÁLIT NR. 06/2012

FLUGÖRYGGISSTOFNUNAR EVRÓPU

frá 27. nóvember 2012

um breytingar á reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2042/2003 frá 20. nóvember 2003 um áframhaldandi lofthæfi loftfara og tilheyrandi framleiðsluvara, íhluta og búnaðar, svo og samþykki félaga og starfsmanna í tengslum við þessi verkefni

og

um breytingar á reglugerð framkvæmdastjórnarinnar frá 5. október 2012 (EB) nr. 965/2012, um tæknilegar kröfur og stjórnarsýsluferla tengda flugrekstri samkvæmt reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008.

„Samræming á reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2042/2003 við reglugerð (EB) nr. 216/2008 og við kröfur 6. viðauka ICAO um meginreglur mannlegra þátta sem taka skal tillit til við gerð og framkvæmd viðhaldsáætlunar loftfars“

Stutt yfirlit

Samþykki á grunnreglugerðinni hefur leitt til nauðsynjar á endurskoðun á reglugerð (EB) nr. 2042/2003, en hún inniheldur framkvæmdarreglur fyrir áframhaldandi lofthæfi, í því skyni að sannreyna samræmi á milli beggja reglugerða og tryggja að reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2042/2003 innihaldi viðeigandi úrræði til þess að koma grunnkröfunum, sem finna má í grunnreglugerðinni, til framkvæmdar.

Þetta álit inniheldur breytingar á framkvæmdarreglunum fyrir stjórnun áframhaldandi lofthæfis loftfara, sem skráð eru í aðildarríki Evrópusambandsins (hluti-M), og nýjar kröfur fyrir stjórnun áframhaldandi lofthæfis loftfars, sem skráð er í þriðja ríki, og notað af rekstraraðilum í Evrópusambandinu (hluti-T). Enn frekar inniheldur þetta álit breytingar á reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 965/2012 um flugrekstur.

Breytingarnar á hluta-M tengjast:

- útskiptingu á hugtakinu „stórt loftfar“ fyrir „flókið vélknúð loftfar“; og
- kynningu á kröfum fyrir starfrækslu í atvinnuskyni. Með hliðsjón af þessu, viðurkennir stofnunin stöðu evrópsku stefnumótunar-nefndarinnar um almennt flugöryggi og þeirrar staðreyndar að þær aðgerðir, sem áætlunarskjal hennar leggur til, kunni að hafa áhrif á innihald þessa álits.

Kröfurnar, sem finna má í hluta-T, hafa það að markmiði að tryggja áframhaldandi lofthæfi loftfara, sem skráð eru í þriðja ríki, og rekin af rekstraraðilum í Evrópusambandinu eða rekstraraðilum, sem búa í Evrópusambandinu, eru í samræmi við grunnkröfurnar í grunnreglugerðinni. Megineinkenni þessa nýja hluta-T eru:

- Kröfurnar í hluta-T gilda einungis um loftfar, skráð í þriðja ríki og flogið/notað:
 - af rekstraraðilum, sem þurfa á vottorði samkvæmt hluta-ORO eða hluta-ORA að halda; nema loftför, sem notuð eru í þjónustuleigu eða starfrækt samkvæmt samkomulagi um sameiginlegt flugnúmer, eða
 - til, innan eða frá ESB af rekstraraðila sem stofnsettur er eða býr í Evrópusambandinu.
- Kröfurnar í hluta-T eru fyrir hvert einstakt loftfar til viðbótar kröfum skráningarríkisins.

Breytingarnar á reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 965/2012 um flugrekstur eru nauðsynlegt til þess að tryggja samræmi við breytingar á hluta-M og hluta-T. Einkum hafa þessar breytingar áhrif á:

- ákvæði um tómleigu loftfars, skráð í þriðja ríki, sem finna má bæði í ARO.OPS.100 og ORO.AOC.110; og
- innihald yfirlýsingarinnar um NCC sem kveðið er á um í viðbæti I við hluta-ORO.

I. Almennt

1. Tilgangur þessa álits er að leggja til við framkvæmdarstjórnina að breyta reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2042/2003^{1.}, reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 965/2012² um flugrekstur. Gildissvið þessarar reglusetningaraðgerðar er útlistað í skipunarbréfi (e. Terms of Reference eða ToR) RMT .0244 MDM.047 og er lýst nánar hér að neðan.
2. Álitið hefur verið samþykkt í kjölfar ferla, sem útlistaðir voru af stjórn Flugöryggisstofnunar Evrópu (hér eftir nefnd stofnunin)³, í samræmi við ákvæði 19. greinar reglugerðar (EB) nr. 216/2008⁴ (hér eftir nefnd grunnreglugerðin).
3. Reglan, sem lögð er til, tekur tillit til þróunar Evrópusambands- og alþjóðalaga (ICAO), og samræmingar við reglur annarra yfirvalda aðalsamstarfsaðila Evrópusambandsins eins og þær eru tilgreindar í markmiðum 2. greinar í grunnreglugerðinni.

II. Samráð

4. Tilkynningin um fyrirhugaða breytingu (e. Notice of Proposed Amendment eða NPA) 2010-10⁵ sem innihélt uppkast að áliti um reglugerð framkvæmdastjórnarinnar um breytingu á reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) 2042/2003 var birt á vefsíðu stofnunarinnar 10. ágúst 2010.
5. Við skilafrestinn 10. desember 2010, höfðu stofnuninni borist í hendur 131 athugasemd frá 34 innlendum stjórnvöldum, fagfélögum og einkafyrirtækjum.
6. NPA 2010-10 tók á fjórum mismunandi atriðum:
 - 1. atriði: Breyting á reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2042/2003 til þess að samræma hana viðbótarkröfunum um áframhaldandi lofthæfi í grunnreglugerðinni fyrir flókin vélknúin loftför.
 - 2. atriði: Breyting á reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2042/2003 til þess að samræma hana viðbótarkröfunum um áframhaldandi lofthæfi í grunnreglugerðinni fyrir starfrækslu í atvinnuskyni.
 - 3. atriði: Breyting á reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2042/2003 svo hún hafi að geyma kröfur fyrir þau loftför sem vísað er til í grein 4(1)(c) í grunnreglugerðinni.
 - 4. atriði: Breyting á reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2042/2003 svo hún innihaldi kröfurnar um meginreglur mannlegra þátta, sem hafa skal til hliðsjónar, við gerð og framkvæmd á viðhaldsáætlun loftfara.

¹ Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2042/2003 frá 20. nóvember 2003 um áframhaldandi lofthæfi loftfara og tengdra framleiðsluvara, íhluta og búnaðar til flugs og um samþykki á fyrirtækjum og starfsfólki á þessu sviði (Stjórnartíðindi Evrópu L 315, 28.11.2003, bls. 1). Reglugerð eins og henni var síðast breytt með reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 593/2012 frá 05. júlí 2012 (Stjórnartíðindi Evrópu L 176. 06.07.2012, bls. 38)

² Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) nr. 965/2012 frá 5. október 2012 um tæknilegar kröfur og stjórnsýsluferla í tengslum við flugrekstur í samræmi við reglugerð (EB) nr. 216/2008 frá Evrópuþinginu og ráðinu (Stjórnartíðindi Evrópu L 296, 25.10.2012, bls. 1-148)

³ Ákvörðun stjórnar EASA 01-2012 frá 13. mars 2012, sem breytir og kemur í stað ákvörðunar stjórnarinnar 08-2007 er varðar þá ferla, sem stofnunin skal nota, við útgáfu álita, vottunarforskrifta og leiðbeinandi efnis („reglusetningarferli“).

⁴ Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008 um sameiginlegar reglur um almenningflug, stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu og afnám tilskipunar Evrópuráðsins 91670/EBE, reglugerðar (EB) nr. 1592/2002, og tilskipunar 2004/36/EB (Stjórnartíðindi Evrópu L 79, 19.03.2008, bls. 1)

⁵ Sjáið reglugerðasafn á http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

TE.RPRO.00036-001© Flugöryggisstofnun Evrópu. Allur réttur áskilinn.

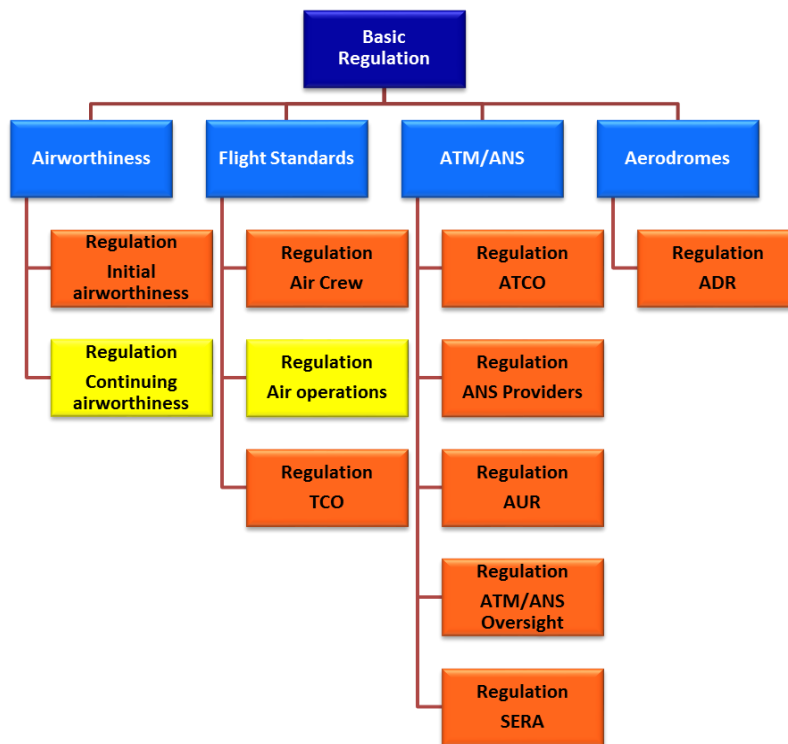
Einkaskja. Ekki eru takmörk á afritum. Fylgist með endurskoðunarstöðu í gegnum EASA-Net/innranet

7. Öllum athugasemdum, sem bárust, hefur verið svarað og þær settar í tvö skjöl fyrir svör við athugasemdum (e. Comment Response Document, CRD), sem hér segir:
 - CRD-1 tók á athugasemdum sem tengdust atriðum 1,2 og 4.
 - CRD-2 tók á athugasemdum sem tengdust atriði 3.
8. CRD-1 var birt á vefsíðu stofnunarinnar 15. desember 2011 og CRD-2 var birt 20. mars 2012. Þessi CRD innihalda lista yfir alla einstaklinga og/eða félög, sem hafa sent inn athugasemdir, svo og svör stofnunarinnar.

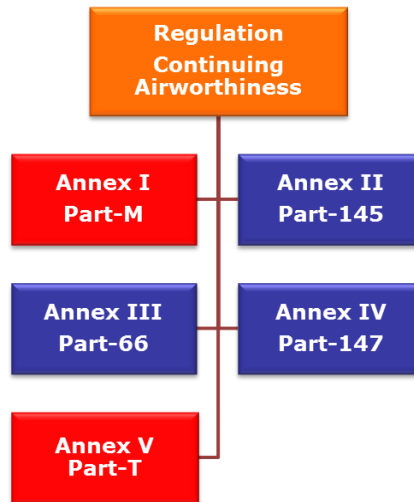
III. Yfirlit yfir viðbrögð

a) Inngangur

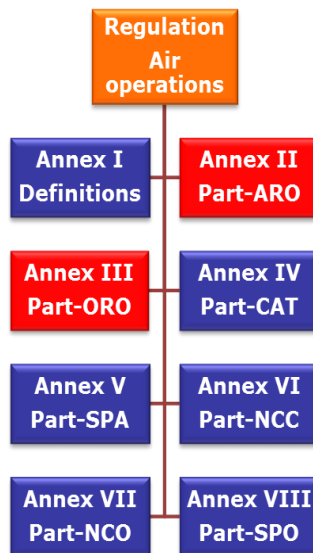
9. Núverandi álit leggur til breytingar á reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2042/2003 um áframhaldandi lofthæfi, á reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 965/2012 um flugrekstur.



10. Hvað varðar reglugerðina um áframhaldandi lofthæfi, inniheldur þetta álit:
 - breytingar á viðauka I (hluta-M), og,
 - nýjan viðauka V (hluta-T)



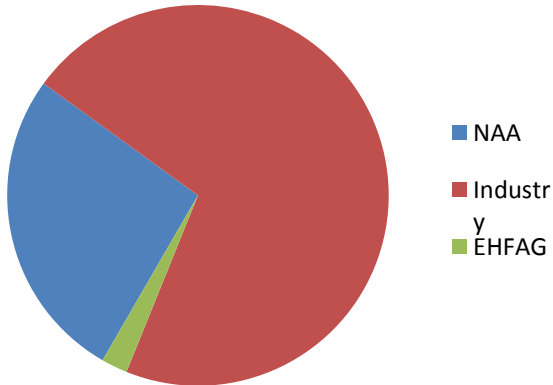
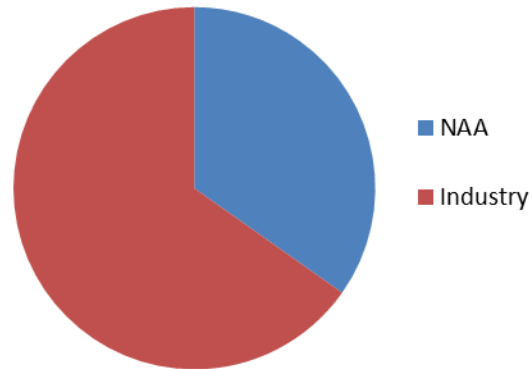
11. Hvað varðar reglugerð um flugrekstur, inniheldur þetta álit breytingar á hluta-ORO og hluta-ARO.



b) Yfirlit yfir viðbrögðin

Stofnuninni bárust í heild 67 viðbrögð frá mismunandi hagsmunaaðilum og lögbærum yfirvöldum. Til viðbótar viðbrögðunum sendi Evrópski ráðgjafarhópurinn um mannlega þætti (e. European Human Factors Advisory Group, EHFAG) inn viðbrögð til viðbótar við CRD-1 er varaði þær kröfur um mannlega þætti sem lagðar voru til í tillögunni.

Dreifing viðbragðanna er sem hér segir:

CRD-1 total: 44**CRD-2 total: 23****c) Viðbrögð við CRD-1**

44 viðbrögð birtust í CRT frá eftirfarandi 14 hagsmunaaðilum og lögbærum yfirvöldum: Aero-Club frá Sviss, European Sailplane Manufacturers, LAMA Europe, Light Aircraft Association frá Tékklandi, Ralf Keil, Europe Air Sports, Graham Hallet, SVFB/SAMA, Werner Scholz, AOPA Sweden, British Balloon & Airship Club, DGAC-France, sænska samgöngustofnunin og UK CAA. Þess utan kom ein athugasemd frá EHFAG.

Viðbrögðin hafa verið flokkuð eftir innihaldi sem hér segir:

1. Starfsemi í atvinnuskyni og flutningaflug

Stærsti hluti viðbragðanna við CRD-1 við NPA 2010-10 hafði að gera með skilgreiningu á starfsemi í atvinnuskyni þar sem lagt var til að starfsemi með ákveðnar tegundir loftfara ætti ekki að teljast starfsemi í atvinnuskyni. Slík svör hafa verið bókuð en ekki er fallist á þau þar sem þetta álit tekur ekki til þess hvort slík starfsemi skuli flokkuð sem í atvinnuskyni eða sem tómstundaflug. Hugtakið starfsemi í atvinnuskyni er skilgreint í 3. grein í grunnreglugerðinni og ekki er hægt að breyta því í framkvæmdarreglu á lægra stigi.

Enn fremur viðurkennir stofnunin skjalið sem evrópska stefnumótunarnefndin um almennt flugöryggi gaf út og þær aðgerðir sem lagðar eru til í því skjali. Einkum býður aðgerð A.1. upp á að aðildarríkin veiti viðbrögð við þeirri starfsemi, sem þau skilgreina ekki sem starfsemi í atvinnuskyni í núverandi kerfi, og að stofnunin og framkvæmdastjórnin íhugi að leggja til breytingar á skilgreiningunni í grunnreglugerðinni í kjölfar slíkra viðbragða.

Ein athugasemdin segir að skilgreininguna á flutningaflugi í tillögunni ætti að samræma skilgreiningunni í væntanlegri reglugerð um flugrekstur. Þessi athugasemd hefur verið skráð en ekki samþykkt. Eins og útskýrt var í CRD-1, myndi breyting á skilgreiningu á flutningaflugi

hafa áhrif á tilslakanir í reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) 1056/2008⁶ fyrir almenningsfluggeirann.

2. Lítið CAMO gæðakerfi.

Fjölmörg viðbrögð við CRD-1 við NPA 2010-10 hafa haft áhrif á kröfurnar um gæðakerfi fyrir lítil stjórnunarfyrirtæki fyrir áframhaldandi lofthæfi (CAMO) sem stjórna áframhaldandi lofthæfi flókinna vélknúinna loftfara eða loftfara sem starfrækt eru í atvinnuskyni. Þessi viðbrögð hafa verið samþykkt.

Málgrein 8.a.4 í viðauka IV við grunnreglugerðina krefst þess að félög, sem stjórna áframhaldandi lofthæfi eða framkvæma viðhald á flóknum vélknúnum loftförum eða loftförum, sem starfrækt eru atvinnuskyni, búi yfir stjórnunarkerfi. Gæðakerfi getur ekki komið í stað slíks stjórnunarkerfis.

Þættirnir í stjórnunarkerfinu verða kynntir til sögunnar í reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) 2042/2003 með verkefninu MDM.055⁷ en búist er við því að NPA fyrir hana verði birt fyrir lok árs 2012.

Í raun munu þættir ORO.GEN kafla II og einkum ORO.GEN.200 mynda grunninn að drögum að breytingum á 2042/2003. Þetta á að tryggja að sama nálgun muni verða notuð við framkvæmd SMS fyrir samþykkt félög á sviði þjálfunar flugmanna, fluglæknamiðstöðvar, rekstraraðila, viðhaldsfyrirtæki (hluti-M, undirhluti F og hluti-145, CAMO og viðhaldsþjálfunarfyrirtæki sem samþykkt eru í samræmi við hluta-147).

Til þess að hringja kröfunum fyrir stjórnunarkerfið, sem lagt er til í hluta-ORO, í framkvæmd er nauðsynlegt að fara yfir og aðlaga núverandi kröfur á sviði stjórnunarkerfa, gæðakerfa, uppsetningu félaga, rýningu á félögum, o.s.frv. Þetta þýðir að komið verður á kröfum fyrir stjórnunarkerfi sem tekur til öryggisstjórnunar og eftirlits með samræmi svo fátt eitt sé nefnt. Hvað varðar eftirlit með samræmi í minnstu félögunum, er hugmyndin sú að leggja til hlutfallslegt eftirlitskerfi með samræmi þar sem meginreglan um sjálfstæði er höfð í heiðri (þ.e. með því að nota utanaðkomandi aðila til þess að framkvæma endurskoðanirnar).

Hætt hefur verið við breytinguna sem lögð var til í M.A.712 (f).

3. Viðhaldssamningur

Fjölmörg viðbrögð við CRD-1 við NPA 2010-10 tengjast þörfinni á því að skýra hvenær þörf er á samningi á milli CAMO eða rekstraraðila og kröfunum um samningsbundið viðhaldsfyrirtæki, einkum er því haldið fram að:

- nauðsynlegt sé að skýra ákvæðin um hvenær nauðsynlegt sé að koma á skriflegum samningi við viðhaldsfyrirtæki;
- samþykki hins lögbæra stjórnvalds fyrir samningi á milli CAMO og viðhaldsfyrirtækis sé óþörf byrði.

Báðar athugasemdirnar hafa verið teknar til skoðunar og fyrirhuguðum texta verið breytt. Tæknilegu forskriftirnar í samningnum á milli CAMO og viðhaldsfyrirtækisins ætti að hafa með í lýsingunni á stjórnun áframhaldandi lofthæfis (CAME) og því eru þær samþykktar ásamt CAME og þurfa ekki á öðru samþykki að halda frá lögbæra yfirvaldinu.

⁶ [Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar \(EB\) nr. 1056/2008 frá 27.10.2008 um breytingar á reglugerð \(EB\) nr. 2042/2003](http://easa.europa.eu/regulations/continuing-airworthiness-regulations.php) <http://easa.europa.eu/regulations/continuing-airworthiness-regulations.php> áframhaldandi lofthæfi loftfara og tengdra framleiðsluvara, íhluta og búnaðar til flugs og um samþykki fyrir fyrirtækjum og starfsfólki á þessu sviði (Stjórnartíðindi Evrópu L 283, 28.10.2008, bls. 5)

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

4. Tækniskrá

Tvær athugasemdir við CRD-1 telja að kröfurnar um að hafa bók með tækniskrá til staðar sé byrði fyrir nokkrar gerðir af starfsemi í atvinnuskyni. Hins vegar telur stofnunin að tækniskráarkerfið veiti kerfisbundnar leiðir til þess að safna og greina frá ákveðnum upplýsingum, sem nauðsynlegar eru fyrir starfsemi og stjórnun á áframhaldandi lofthæfi, svo sem notkunartíma, afhendingu til notkunar og frestun bilana. Tækniskráarkerfið þarf ekki að vera flókið kerfið og ætti að laga það að gerð loftfarsins og starfsemi þess.

5. Mannlegir þættir í viðhaldsáætluninni

EHFAG sagði að kynning til sögunnar á ákvæðum um mannlega þætti í hluta-M ætti að fara fram með samstæðum hætti og lagði til að seinka kröfunum um mannlega þætti í reglusetningarverkefnum MDM.055. Í kjölfar þessara athugasemda hefur verið hætt við breytinguna sem lögð var til, í M.A.302 (h).

d) Viðbrögð við CRD-2

Tuttugu og þrjú viðbrögð voru birt í CRT frá 5 eftirtöldum hagsmunaaðilum og lögbærum yfirvöldum: IACA, CAA-NL, DGAC-Frakklandi, sænsku samgöngustofnuninni og UK CAA. Fjöldmörg þessara viðbrögða eru athugasemdir sem styðja tillöguna sem fylgir CRD-2. Helstu álitæfnin, sem koma fram í viðbrögðunum, eru sem hér segir:

1. Notkunarvið reglugerðarinnar

Tvö viðbrögð við CRD-2 hafa áhrif á notkunarvið reglugerðarinnar um loftför, sem skráð eru í þriðja ríki, og starfrækt af rekstraraðilum með höfuðstöðvar sínar í Evrópusambandinu. Ein athugasemdin styður reglurnar, sem lagðar eru til, þar sem hin athugasemdin telur að reglugerðin ætti ekki að gilda um loftför, sem skráð eru í þriðja ríki, og starfrækt utan Evrópusambandsins af rekstraraðilum ESB, svo sem fyrirtæki á sviði þjálfunar flugmanna, sem bjóða loftfari, sem skráð er í þriðja ríki, upp á þjálfun utan Evrópusambandsins, eða rekstraraðilum flutningaflugs, sem starfrækja loftfar, skráð erlendis, utan Evrópusambandsins.

Síðari athugasemdin hefur ekki verið samþykkt. Notkunarvið reglugerðarinnar hefur verið skilgreint í kjölfar notkunarviðsins, sem tilgreint er í 4. grein (1)(c) í grunnreglugerðinni og með því að hafa til hliðsjónar ákvæðin um þjónustuleigu og sameiginleg flugnúmer, sem kveðið er á um í viðauka III (hluta-ORO) við reglugerð (ESB) 965/2012. Þetta þýðir að gildissvið reglugerðarinnar mun taka til:

- loftfara, sem skráð eru í þriðja ríki og notuð af flugrekanda, sem þarfnast vottunar samkvæmt viðauka III (hluta-ORO) við reglugerð (ESB) 965/2012 eða viðauka VII (hluta-ORA) við reglugerð (ESB) 1178/2011, þó ekki loftför sem notuð eru í þjónustuleigu eða undir sameiginlegu flugnúmeri, sama hvar loftfarið er starfrækt, og,
- loftfara, sem skráð eru í þriðja ríki og flogið til, innan eða frá Evrópusambandinu af rekstraraðila sem er stofnsettur eða býr í Evrópusambandinu. Þetta útilokar loftför, sem skráð eru í þriðja ríki, sem eru einungis notuð utan Evrópusambandsins af rekstraraðilum sem eru stofnsettir eða búa í Evrópusambandinu.

2. Framkvæmd á reglugerðinni

Ein athugasemdin við CRD-2 segir að eftirlitið með framkvæmd á reglugerðinni fyrir loftför, sem skráð eru í þriðja ríki, önnur en flókin vélknúin loftför, muni verða mjög erfitt, þar sem engar skyldur hvíla á rekstraraðilum um að skýra lögbærum yfirvöldum frá starfsemi sinni, og að auki muni það hafa efnahagsleg áhrif á lögbæru yfirvöldin í röngu hlutfalli við öryggisávinninginn. Athugasemdaraðilinn leggur til að notuð verði áætlunin um öryggismat á erlendum loftförum (e. Safety Assessment of Foreign Aircraft, SAFA) við eftirlit með slíkum loftförum.

Viðbrögðin eru að hluta til samþykkt. Þessi reglugerð beinist að því að uppfylla þörfina, sem kemur fram í grunnreglugerðinni, fyrir því að tryggja öryggi loftfara, sem skráð eru í þriðja ríki

og starfrækt í Evrópusambandinu, með skilvirkum hætti. Nota má SAFA skoðanir sem hluta af eftirlitsáætluninni fyrir slík loftför.

3. Tómleiga á loftfari skráð í þriðja ríki

Þrjú viðbrögð við CRD-2 hafa verið birt í tengslum við tómleigu á loftfari sem skráð er í þriðja ríki af rekstraraðilum ESB.

Ein af athugasemdunum lýsir yfir stuðningi við athugasemdaraðilann um þá staðreynd að tillagan heimilar áframhaldandi möguleika á tómleigu loftfars, sem skráð er í þriðja ríki, af flugrekstraraðilum í atvinnuskyni í ESB. Þessi viðbrögð hafa verið skráð.

Síðari viðbrögðin leggja til breytingar á texta ARO.OPS 110 (c), sem fyrirbyggi möguleikann á því að loftfar, sem skráð er í ríki í rekstrarbanni samkvæmt reglugerð (EB) 2111/2005, sé tekið á tómleigu af rekstraraðilum í ESB. Þessi viðbrögð hafa verið samþykkt.

Þriðju viðbrögðin þurfa á skýringu að halda við ákvæði T.A.205 (1) um að ESB rekstraraðilar í flutningaflugi taki loftfar, skráð í þriðja ríki, á tómleigu. Þessi viðbrögð hafa verið skráð og verður slíka skýringu að finna í AMC/GM.

4. Yfirlýsing rekstraraðilans

Ein viðbrögð við CRD-2 tengjast kröfunni um yfirlýsingu fyrir rekstraraðila þriðja ríkis, sem eru með skráð flókið vélknúð loftfar sem ekki er notað í atvinnuskyni. Athugasemdaraðilinn álitur að þessi yfirlýsing yrði byrði fyrir þessa rekstraraðila samanborið við rekstraraðila skráðs loftfars í Evrópusambandinu. Þessi viðbrögð hafa verið samþykkt þar sem álit 04/2011 hafði þegar að geyma:

- ákvæði um yfirlýsingu rekstraraðila flókinna vélknúinna loftfara sem ekki eru notuð í atvinnuskyni (ORO.DEC.100); og
- sniðmát fyrir yfirlýsinguna til lögbæra yfirvaldsins (viðbætur I við hluta-ORO).

Þetta álit 06/2012 leggur til breytingu á sniðmátinu svo það innihaldi upplýsingar sem snúa að áframhaldandi lofthæfi.

5. Samræmi við lögbodnar upplýsingar sem gefnar eru út af stofnuninni

Fjöldmörg viðbrögð við CRD-2 tengjast ákvæðum T.A.201 (1)(g) þar sem krafist er þess að loftfar, skráð í þriðja ríki, sé í samræmi við allar gildandi lögbundnar kröfur, sem skráningarríkið hefur gefið út, og lögbundnar öryggisupplýsingar sem stofnunin hefur gefið út, þar á meðal tilskipanir um lofthæfi. Stofnunin viðurkennir að í sérstökum tilvikum kunni að vera árekstrar á milli lögbodinna krafna, sem gefnar eru út af skráningarríkinu, og lögbodinna öryggisupplýsinga sem gefnar eru út af stofnuninni. Í þeim tilvikum þyrfti rekstraraðilinn að skoða aðrar leiðir til þess að finna lausn á slíkum árekstrum.

IV. Meginbreytingarnar sem þetta álit hefur á reglugerðina

Breytingar á forsíðureglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) 2042/2003

1. grein er breytt til þess að tilgreina gildissvið reglugerðarinnar í samræmi við kröfur 8. greinar (1) í grunnreglugerðinni.
2. grein er breytt með því að bæta við skilgreiningu, sem útskýrir þýðingu „flutningaflugs“ í reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) 2042/2003 og tilgreina að skilgreiningin í 2. grein skuli notuð innan gildissviðs reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (EB) 2042/2003.
3. grein er breytt til þess að tryggja samræmi við breytingarnar, sem gerðar hafa verið á 1. grein, og skýra hvaða ákvæði gilda um hvaða flokk loftfara. Enn frekar hefur tilvísunin í lið 3 verið uppfærð þar sem reglugerð (EB) 1702/2003 hefur verið afnumin með reglugerð (ESB) 748/2012.
4. grein (1) hefur verið breytt til þess að skýra hvaða ákvæði ætti að nota við útgáfu á samþykki viðhaldsfyrirtækja.

Breytingar á hluta-M

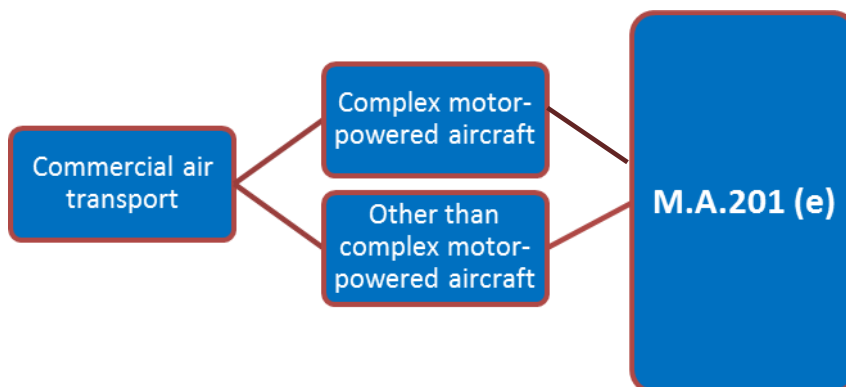
M.1 lögbært yfirvald

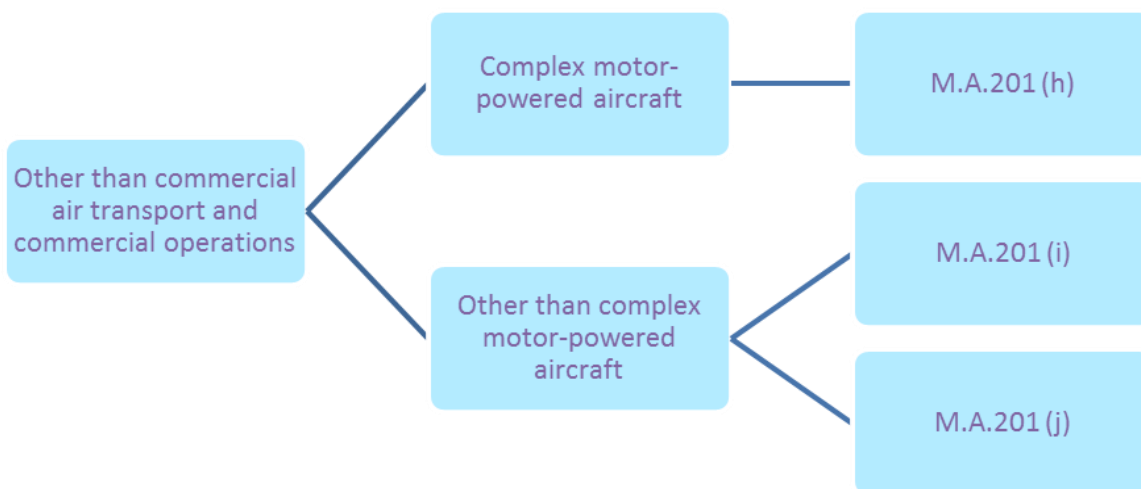
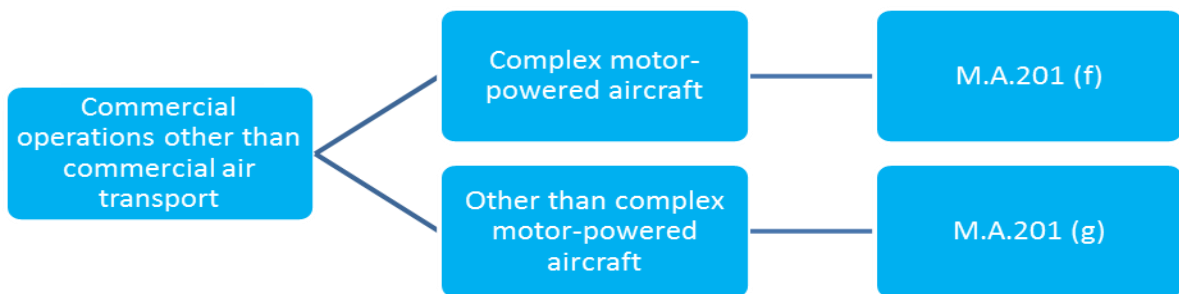
M.1 (4) er breytt til þess að einfalda ákvæðin fyrir útnefningu á lögbæru yfirvaldi til þess að samþykkja viðhaldsáætlunina.

M.A.201 ábyrgð

M.A.201(e)-(k) hefur verið breytt til þess að:

- skipta út hugtakinu „stórt loftfar“ fyrir „flókið vélknúið loftfar“;
- kynna til sögunnar hugtakið „starfræksla í atvinnuskyni“
- tilgreina kröfurnar í hverjum flokki loftfara og tegunda starfrækslu fyrir þörfinni á CAMO, samningi á milli CAMO og rekstraraðila/eiganda, kröfurnar fyrir þörfinni fyrir viðhaldsfyrirtæki og samningi við slíkt viðhaldsfyrirtæki





M.A.301 verkefni fyrir áframhaldandi lofthæfi

M.A. 301(2) hefur verið breytt til þess að samræma ákvæðið við möguleikann á því að koma á fót MEL með sjálfviljugum hætti fyrir starfrækslu, sem ekki er í atvinnuskyni, annarra en flókinna, vélknúinna loftfara, sem einnig er áætlað að verði í framkvæmdarreglunum fyrir flugrekstur í gegnum grein NCO.GEN.155.

M.A.302(4) og M.A.302(7) hefur verið breytt til þess að skipta út „stórt loftfar“ fyrir „flókið vélknúið loftfar“.

M.A.302 viðhaldsáætlun fyrir viðhald loftfara

M.A.302(c) er breytt til þess að tryggja samræmi við breytingarnar sem gerðar voru á M.1.

M.A.302(f) hefur verið breytt til þess að skipta út „stórt loftfar“ fyrir „flókið vélknúið loftfar“.

M.A.305 skráningarkerfi fyrir áframhaldandi lofthæfi loftfara

M.A.305(c) er breytt til þess að tryggja samræmi við breytingarnar sem gerðar voru á M.A.306 (a)

M.A.306 tækniskráarkerfi rekstraraðilans

Fyrirsögn þessa liðs hefur verið breytt frá „tækniskráarkerfi rekstraraðilans“ í „tækniskráarkerfi loftfars“ til þess að tryggja samræmi við þá hugtakanotkun, sem notuð er bæði í öðrum undirhlutum þessarar reglugerðar og reglugerðinni fyrir flugrekstur.

M.A.306(a) hefur verið breytt til þess að framlengja kröfurnar fyrir tækniskrána til loftfara sem notuð eru í atvinnuskyni. Stofnunin telur að fyrir starfrækslu í atvinnuskyni skuli rekstraraðilinn sjá fyrir tækniskrá í því skyni að safna og greina frá ákveðnum upplýsingum, sem nauðsynlegar eru fyrir starfsemi og stjórnun á áframhaldandi lofthæfi, svo sem notkunartíma, afhendingu til notkunar og frestun bilana.

M.A.403 viðgerðir á göllum

M.A.403 (b) hefur verið breytt til þess að vera í samræmi við ákvæði NCO.GEN.155, sem sér fram á möguleikann á því að koma á fót MEL með valfrjálsum hætti sem krefst ekki samþykkis frá lögbæra yfirvaldinu. Enn frekar hefur textanum verið breytt frekar til þess að:

- skýra að MEL megi einnig notað af heimiluðu vottunarstarfsfólki til þess að fresta göllum, og
- taka út ákvæðið um „galla í loftfari sem skilgreindir eru sem ásættanlegir af lögbæra yfirvaldinu“.

M.A.403(c) hefur verið breytt til þess að skýra að lagfæring á frestuðum göllum hafi átt sér stað innan tímabilsins sem tilgreint er í viðhaldsgögnunum eða MEL.

M.A.504 eftirlit með ónothæfum íhlutum

M.A.504(b) hefur verið breytt til þess að skipta út „stórt loftfar“ fyrir „flókið vélknúið loftfar“.

M.A.708 stjórnun á áframhaldandi lofthæfi

M.A.708(c) hefur verið breytt og kröfunum er deilt niður á tvær málsgreinar, það er M.A.708(c) og M.A.708 (d).

M.A.708(c) tilgreinir að fyrir flókin vélknúin loftför og loftför notuð í atvinnuskyni, þar á meðal flutningaflug, skuli gera samning á milli CAMO og viðeigandi viðhaldsfyrirtækis. Þessi breyting er í samræmi við breytingarnar sem kynntar voru til sögunnar í M.A.201.

M.A.708(d) inniheldur ákvæði sem heimila frávik frá M.A.708(c) í ákveðnum tilvikum.

M.A.801 vottorð um afhendingu til notkunar

M.A.801(c) hefur verið breytt til þess að skipta út „stórt loftfar“ fyrir „flókið vélknúið loftfar“.

M.A.803 eigin leyfisveiting flugmanns

M.A.803(b) hefur verið breytt til þess að tryggja samræmi við hugtakanotkunina sem notuð er í þessari reglugerð.

M.A.901(g) endurskoðun á lofthæfi loftfars

TE.RPRO.00036-001© Flugöryggisstofnun Evrópu. Allur réttur áskilinn.
Einkaskja. Ekki eru takmörk á afritum. Fylgist með endurskoðunarstöðu í gegnum EASA-Net/innranet

M.A.901(g) hefur verið breytt til þess að vera í samræmi við breytingarnar sem gerðar voru á M.A.201

M.B.105 gagnkvæm miðlun upplýsinga

M.B.105 hefur verið breytt til þess að uppfæra tilvísun til 15. greinar grunnreglugerðarinnar.

Viðbætur I samningur um áframhaldandi lofthæfi

Eftirfarandi breytingar hafa verið gerðar á viðbæti I:

- hugtakið „tilhögun“ hefur verið skipt út fyrir hugtakið „samningur“
- skammstöfun CAMO er kynnt til sögunnar til þess að vísa til fyrirtækis fyrir stjórnun áframhaldandi lofthæfis sem samþykkt hefur verið í samræmi við hluta-M undirhluta-G
- tilvísunin til reglugerðar (EB) 1702/2003 hefur verið skipt út fyrir tilvísun til reglugerðar (ESB) 748/2012
- lið 3 hefur verið breytt þannig að krafist er þess að tegund starfrækslunnar komi fram í samningnum.
- lið 4 hefur verið breytt til þess að leiðrétta hugtakanotkunina, sem notuð er, þegar vísað er til hins lögbæra yfirvalds.
- Í lið 4 er orðinu „vottar“ skipt út fyrir „lýsir yfir“ þar sem notkun hugtaksins vottun í þessari setningu er ekki í samræmi við skilgreininguna í 3. grein (e) í grunnreglugerðinni.
- Í lið 5.1 hefur atriði 7 verið umorðað til þess að skýra ábyrgð hins samningsbundna CAMO í tengslum við lofthæfisendurskoðunina.

Viðbætur VI samþykki á fyrirtæki fyrir stjórnun áframhaldandi lofthæfis

1. blaðsíðu samþykkisvottorðsins hefur verið breytt til þess að gera tilvísun til samræmingar við kröfur viðauka V (hluta-T) fyrir þau félög, sem búa yfir ferlum, sem samþykktir hafa verið af hinu lögbæra yfirvaldi, til þess að stjórna áframhaldandi lofthæfi loftfars sem skráð er í þriðja ríki.

Innihald nýja hluta-T

Hluta-T var komið á fót til þess að hafa að geyma kröfurnar um áframhaldandi lofthæfi, sem gilda um loftfar, sem skráð er í þriðja ríki, og notað af rekstraraðila í Evrópusambandinu. Eins og útskýrt var í NPA 2010-10, hefur uppbyggingu hluta-T verið haldið eins líkri og uppbyggingu hluta-M og hægt var, og því inniheldur hann kafla A og kafla B.

Markmiðum meginkrafna í hluta-T og breytingunum, sem gerðar voru á textanum, eftir CRD-2 2010-10 er lýst hér að neðan.

T.1 lögbært yfirvald

Þessi málsgrein er hluti af hluta-T til þess að auðkenna hið lögbæra yfirvald sem ber ábyrgð á eftirliti með samræmi við kröfur þessa hluta-T.

Kafli A

Kafli A inniheldur tæknilegar kröfur fyrir loftfar, rekstraraðila, fyrirtæki fyrir stjórnun áframhaldandi lofthæfis og viðhaldsfyrirtækja og er honum skipt í eftirfarandi undirhluta:

Undirhluti-A

TE.RPRO.00036-001© Flugöryggisstofnun Evrópu. Allur réttur áskilinn.
Einkaskja. Ekki eru takmörk á afritum. Fylgist með endurskoðunarstöðu í gegnum EASA-Net/innranet

Þessi undirhluti kveður á um gildissvið þessa viðauka, sem snýr að loftförum skráðum í þriðja ríki og starfrækt af rekstraraðilum í Evrópusambandinu.

Undirhluti-B

Þessi undirhluti inniheldur tvær málsgreinar, T.A.201, sem kveður á um almennar reglur, sem öll loftför þurfa að uppfylla innan gildissviðs þessa hluta og T.A.205, sem kveður á um viðbótarkröfur fyrir loftför, sem starfrækt eru í atvinnuskyni og starfrækslu flókinna vélknúinna loftfara.

T.A.205 hefur verið breytt í kjölfar viðbragða, sem birt voru í CRD-2 2012-10, og hefur kröfunum um yfirlýsingu verið eytt.

Undirhluti-C viðhaldsáætlun

Þessi undirhluti kveður á um kröfurnar, sem viðhaldsáætlun loftfarsins, skal fylgja innan gildissviðs þessa viðauka.

Undirhluti-E viðhaldsfyrirtæki

Þessi undirhluti kveður á um kröfurnar, sem fyrirtæki, sem framkvæma viðhald á flóknum vélknúnum loftförum, eða loftförum, sem rekin eru í atvinnuskyni, skulu fylgja. Málsgrein T.A.501 hefur verið breytt í kjölfar nokkurra viðbragða, sem bárust við CRD-2 2010-10, til þess að skýra ákvæðin um tilkynningarkerfi atvika og þá þætti sem sannreyna þarf af fyrirtækinu fyrir stjórnun áframhaldandi lofthæfis.

Undirhluti G — viðbótarkröfur fyrir fyrirtæki fyrir stjórnun áframhaldandi lofthæfis sem samþykkt eru samkvæmt viðauka I (hluta-M) undirhluta-G

Fyrir flókin vélknúin loftför og loftför, sem taka þátt í atvinnustarfsemi, krefst grunnreglugerðin í viðauka IV lið 8.a að fyrirtæki sé notað til þess að stjórna áframhaldandi lofthæfi. Slíkt fyrirtæki mun vera CAMO sem auk krafanna í hluta-M undirhluta-G skal vera í samræmi við kröfurnar í undirhluta-G.

Þessi undirhluti tilgreinir kröfurnar fyrir því að ákveðnir ferlar séu hluti af lýsingunni á stjórnun áframhaldandi lofthæfis, þekkingarkröfur fyrir starfsfólk fyrirtækisins, kröfur fyrir gæðakerfið og gagnakröfur. Hann inniheldur einnig þau forréttindi sem fyrirtæki getur fengið ef það er í samræmi við kröfur hluta-T.

Enn fremur tilgreinir hann í málsgrein T.A.708 þau verkefni sem fyrirtækið skal framkvæma. Þessari málsgrein hefur verið breytt í kjölfar nokkurra viðbragða við CRD-2 2010-10, þannig að hún innihaldi ákvæði, sem krefst þess að samningur í samræmi við viðauka I við hluta-T sé gerður þegar fyrirtæki fyrir stjórnun áframhaldandi lofthæfis er fengið með samningi til þess að stjórna áframhaldandi lofthæfi loftfars.

Kafli B — aukalegt ferli fyrir lögbær stjórnvöld

Kafli B inniheldur aukalegar stjórnsýslulegar kröfur fyrir lögbær yfirvöld.

Breytingar á reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 965/2012 um flugrekstur

Breytingar á viðauka II (hluta-ARO)

ARO.OPS.110 leigusamkomulag

ARO-OPS.110(c) hefur verið breytt til þess að innihalda ákvæði um að lögbært yfirvald ógildi eða afturkalli samning um tómleigu í hvert skipti sem loftfar er skráð í ríki í rekstrarbanni.

Breytingar á viðauka III (hluta-ORO)

ORO.AOC.100(c), ORO.AOC.110(b) og ORO.AOC.110(d) hefur verið breytt til þess að tryggja samræmi við breytingarnar á reglugerð framkvæmdastjórnarinnar 2042/2003 hvað varðar loftför sem skráð eru í þriðja ríki.

ORO.AOC.130 (a) og (b) hefur verið breytt þannig að skipt var út „fluggagnaeftirlitskerfi“ fyrir „fluggagnaeftirlitsáætlun“ til þess að gera hugtakið samrýmanlegt við hugtakið, sem notað er í viðurkenndum leiðum til sannprófunar, og leiðbeiningarefnið við ORO.AOC.130 og ORO.FC.A.245. Hugtakið „fluggagnaeftirlitsáætlun“ var þegar notað í viðauka við reglugerð 859/2008 (ESB OPS) 1.037 (a)(4) og í tímabundnum leiðbeiningarbæklingi n°44 (JAR OPS 1 kafla 2). Hugtakið „fluggagnaeftirlitsáætlun“ er algengt í leiðbeiningum um fluggagnaeftirlit, t.d. CAP 739 sem birt var af bresku flugmálayfirvöldunum á sviði almenningsflugs, og er skýrt í huga allra hagsmunaaðila.

Viðbæti I „yfirlýsing rekstraraðila“ hefur verið breytt til þess að innihalda upplýsingar sem tengjast áframhaldandi lofthæfi.

V. Gildistaka

Gildistaka og beiting breytinganna á bæði reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) 2042/2003 og reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (ESB) 965/2012 er ákveðin með því að hafa í huga að nauðsynlegt er að veita fullnægjandi tíma fyrir flugiðnaðinn og stjórnarsýslu aðildarríkjanna til þess að aðlaga sig að nýjum regluramma og tryggja samræmingu við beitingu reglugerðarinnar um flugrekstur og þær breytingar, sem þegar hafa verið lagðar til, það er hluta-NCC. Þess vegna er gerð tillaga um eftirfarandi áætlun um beitingu:

- beitingin á breytingunum við hluta-M, beitingin á hluta-T við loftför notuð í flutningaflugi og breytingarnar á liðum ARO.OPS.110(c), ORO.AOC.100, ORO.AOC.110 ORO.AOC.130 í reglugerð (ESB) 965/2012 er ákveðin hinn 28. október 2014. Þetta er til þess að tryggja að þessar breytingar gildi á sama tíma og reglugerð (ESB) 965/2012 gildir í öllum aðildarríkjunum.
- beiting hluta-T um loftför, sem ekki eru notuð í flutningaflugi, er ákveðin 28. október 2015.
- dagsetning gildistöku breytinganna á viðbæti I við viðauka III við reglugerð (ESB) 965/2012 ætti að samrýma aðlögunarferlinu fyrir reglugerð um flugrekstur fyrir flókin vélknúin loftför sem ekki taka þátt í starfrækslu í atvinnuskyni (álit 04/2011).

Köln, 27. nóvember 2012

P. GOUDOU
Framkvæmdastjóri