



EIROPAS AVIĀCIJAS DROŠĪBAS AĢENTŪRAS

ATZINUMS NR. 06/2012

(2012. gada 27. novembris)

Komisijas regulai, ar kuru groza Komisijas 2003. gada 20. novembra Regulu (EK) Nr. 2042/2003 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu,

un

Komisijas regulai, ar kuru groza Komisijas 2012. gada 5. oktobra Regulu (ES) Nr. 965/2012, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras gaisa kuģu ekspluatācijai atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008

"Komisijas Regulas (EK) Nr. 2042/2003 saskaņošana ar Regulu (EK) Nr. 216/2008 un ar ICAO 6. pielikuma prasībām par cilvēkfaktora principiem, kas jāievēro gaisa kuģu tehniskās apkopes programmas izstrādē un pieteikumā"

Kopsavilkums

Pamatregulas pieņemšana ir radījusi nepieciešamību pārskatīt Regulu (EK) Nr. 2042/2003, kurā ir īstenošanas noteikumi par lidojumderīguma uzturēšanu, lai pārbaudītu saskaņotību starp abām šīm regulām un nodrošinātu, ka Komisijas Regulā (EK) Nr. 2042/2003 norādīti piemēroti līdzekļi Pamatregulā noteikto pamatprasību īstenošanai.

Šajā atzinumā iekļauti grozījumi īstenošanas noteikumos par lidojumderīguma uzturēšanas vadību gaisa kuģiem, kas reģistrēti kādā ES dalībvalstī (M daļa), kā arī jauns prasību kopums par lidojumderīguma uzturēšanas vadību gaisa kuģiem, kas reģistrēti trešajā valstī un ko lieto ES ekspluatanti (T daļa). Atzinumā ir arī grozījumi Komisijas Regulai (ES) Nr. 965/2012 par gaisa kuģu ekspluatāciju.

M daļas grozījumi ir saistīti ar šādiem aspektiem:

- jēdziens "liels gaisa kuģis" aizstāts ar jēdzienu "sarežģīts, ar dzinēju darbināms gaisa kuģis"; un
- ieviestas prasības par komercekspluatāciju. Attiecībā uz šo aspektu Aģentūra atzīst Eiropas Vispārējās nozīmes aviācijas drošības stratēģiskās grupas nostāju un to, ka tās stratēģiskajā dokumentā ieteiktās darbības var ietekmēt šā atzinuma saturu.

T daļas prasību mērķis ir nodrošināt, ka trešajās valstīs reģistrētiem gaisa kuģiem, ko ekspluatē ES ekspluatanti vai ekspluatanti, kuru dzīvesvieta ir ES, lidojumderīguma uzturēšana notiek atbilstīgi Pamatregulas pamatprasībām. Jaunās T daļas būtiskākās pazīmes ir šādas:

- T daļas prasības attiecas tikai uz trešajās valstīs reģistrētiem gaisa kuģiem, ko lieto:
 - ekspluatanti, kam nepieciešama saskaņā ar ORO daļu vai ORA daļu izdota apliecība, izņemot gaisa kuģus, ko lieto saskaņā ar līgumu par nomāšanu ar apkalpi vai saskaņā ar kodu koplietošanas līgumu, vai
 - lidojumiem uz ES, ES teritorijā vai no ES un ko veic ekspluatanti, kuru uzņēmējdarbības vieta vai dzīvesvieta atrodas ES.
- T daļas prasības uz katru konkrētu gaisa kuģi attiecas papildus reģistrācijas valsts prasībām.

Komisijas Regula (ES) Nr. 965/2012 par gaisa kuģu ekspluatāciju jāgroza tādēļ, lai nodrošinātu saskaņotību ar izmaiņām M daļā un T daļā. Šie grozījumi jo īpaši ietekmē:

- gan ARO.OPS.100. punkta, gan ORO.AOC.110. punkta noteikumus par trešajā valstī reģistrētu gaisa kuģu nomāšanu bez apkalpes; un
- deklarācijas par NCC saturu, kas noteikts ORO daļas I papildinājumā.

I. Vispārīgi

1. Šā atzinuma mērķis ir ierosināt Komisijai grozīt Komisijas Regulu (EK) Nr. 2042/2003¹ un Komisijas Regulu (ES) Nr. 965/2012² par gaisa kuģu ekspluatāciju. Šīs noteikumu izstrādes procedūras darbības joma ir noteikta Darba uzdevumu aprakstā (*ToR*) RMT.0244 MDM.047 un sīkāk aprakstīta šajā atzinumā.
2. Šis atzinums ir pieņemts, ievērojot Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (turpmāk — Aģentūra) valdes noteikto kārtību³ saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008⁴ (turpmāk — Pamatregula) 19. pantu.
3. Ierosinātajos noteikumos ņemti vērā Eiropas Savienības un starptautisko tiesību aktu (*ICAO*) izstrādes principi, kā arī saskaņotība ar Eiropas Savienības galveno partneriestāžu noteikumiem atbilstīgi mērķiem Pamatregulas 2. pantā.

II. Apspriešana

4. Ierosināto grozījumu paziņojumu (*NPA*) Nr. 2010-10 ar atzinuma priekšlikumu par Komisijas regulu, ar kuru groza Komisijas Regulu (EK) Nr. 2042/2003, publicēja Aģentūras tīmekļa vietnē 2010. gada 10. augustā.⁵
5. Līdz komentāru iesniegšanas laika noslēguma datumam — 2010. gada 10. decembrim — Aģentūra saņēma 131 komentāru no 34 valsts iestādēm, profesionālām organizācijām un privātiem uzņēmumiem.
6. *NPA* Nr. 2010-10 ir aplūkoti četri temati.
 - 1. temats: Komisijas Regulas (EK) Nr. 2042/2003 grozīšana, lai to saskaņotu ar Pamatregulā noteiktajām papildu prasībām par sarežģītu, ar dzinēju darbināmu gaisa kuģu lidojumderīguma uzturēšanu.
 - 2. temats: Komisijas Regulas (EK) Nr. 2042/2003 grozīšana, lai to saskaņotu ar Pamatregulā noteiktajām papildu prasībām par lidojumderīguma uzturēšanu komercekspluatācijā.
 - 3. temats: Komisijas Regulas (EK) Nr. 2042/2003 grozīšana, lai tajā iekļautu prasības par gaisa kuģiem, kas minēti Pamatregulas 4. panta 1. punkta c) apakšpunktā.
 - 4. temats: Komisijas Regulas (EK) Nr. 2042/2003 grozīšana, lai tajā iekļautu prasības par cilvēkfaktora principiem, kas jāievēro, izstrādājot un piemērojot gaisa kuģa tehniskās apkopes programmu.
7. Visi saņemtie komentāri ir atzīti un iekļauti divos komentāru analīzes dokumentos (*CDR*):
 - CRD-1 izvērtēti komentāri par 1., 2. un 4. tematu;
 - CRD-2 izvērtēti komentāri par 3. tematu.

¹ Komisijas 2003. gada 20. novembra Regula (EK) Nr. 2042/2003 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu (OV L 315, 28.11.2003., 1. lpp.). Regulā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas 2012. gada 5. jūlija Regulu (ES) Nr. 593/2012 (OV L 176, 06.07.2012., 38. lpp.).

² Komisijas 2012. gada 5. oktobra Regula (ES) Nr. 965/2012, ar ko nosaka tehniskās prasības un administratīvās procedūras gaisa kuģu ekspluatācijai atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 216/2008. (OV L 296, 25.10.2012., 1.–148. lpp.)

³ *EASA* Valdes 2012. gada 13. marta Lēmums Nr. 01-2012, ar kuru groza un aizstāj Valdes Lēmumu Nr. 08-2007 par procedūru, ko Aģentūra piemēro, izdodot atzinumus, sertifikācijas specifikācijas un norādījumus ("Noteikumu izstrādes procedūra").

⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 20. februāra Regula (EK) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK (OV L 79, 19.03.2008., 1. lpp.).

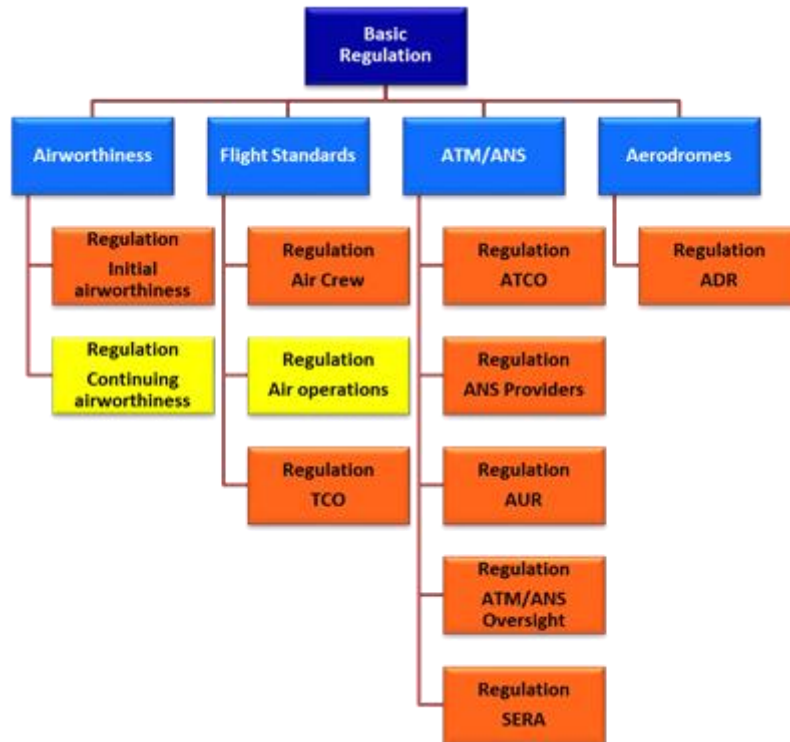
⁵ Sk. noteikumu izstrādes arhīvu vietnē http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

8. Dokumentu CRD-1 Aģentūras tīmekļa vietnē publicēja 2011. gada 15. decembrī, bet dokumentu CRD-2 publicēja 2012. gada 20. martā. Šajos CRD dokumentos nosauktas visas personas un/vai organizācijas, kas iesniedza komentārus, kā arī sniegtas Aģentūras atbildes uz šiem komentāriem.

III. Atsauksmju pārskats

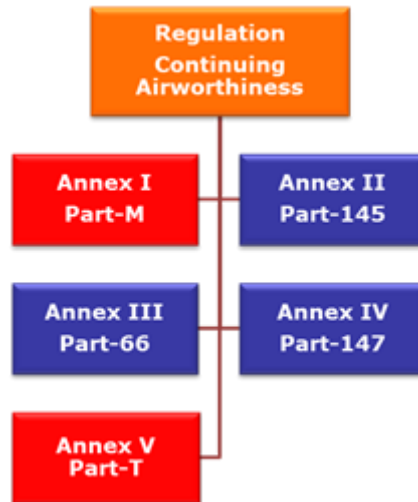
a) Ievads

9. Ar šo atzinumu ierosināti grozījumi Komisijas Regulā (EK) Nr. 2042/2003 par lidojumderīguma uzturēšanu un Komisijas Regulā (ES) Nr. 965/2012 par gaisa kuģu ekspluatāciju.



10. Attiecībā uz lidojumderīguma uzturēšanas regulu šajā atzinumā ir:

- I pielikuma (M daļas) grozījumi un
- jauns V pielikums (T daļa).



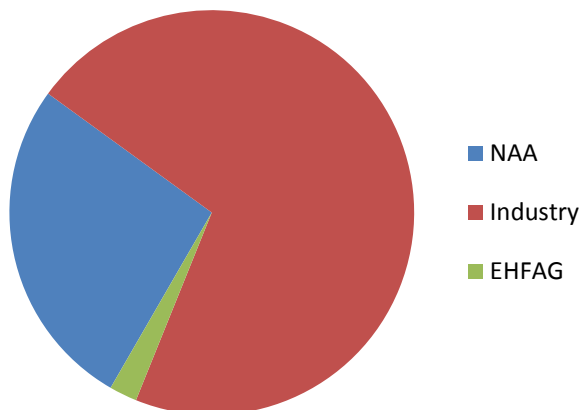
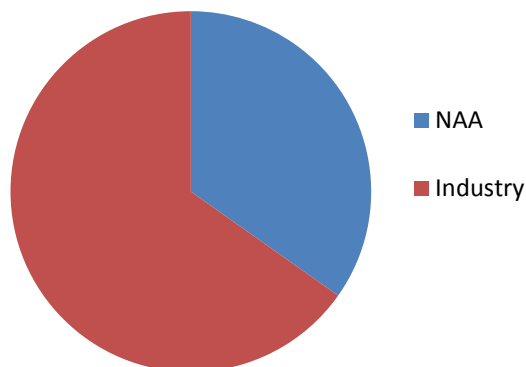
11. Šajā atzinumā iekļautas izmaiņas regulas par gaisa kuģu ekspluatāciju ORO daļā un ARO daļā.



b) Atsauksmju pārskats

Aģentūra kopumā saņēma 67 atsauksmes no dažādām ieinteresētajām personām un kompetentajām iestādēm. Papildus šīm atsauksmēm Eiropas Cilvēka faktoru padomdevēja grupa (EHFAG) sniedza atsauksmi par dokumentu CRD-1 attiecībā uz priekšlikumā ieviestajām prasībām par cilvēkfaktoru.

Atsauksmju sadalījums ir norādīts attēlos.

CRD-1 total: 44**CRD-2 total: 23****c) Atsauksmes par CRD-1**

CRT tika publicētas 44 atsauksmes, ko iesniegušas 14 ieinteresētās personas un kompetentās iestādes: Šveices aviācijas klubs, Eiropas Planieru ražotāji, *LAMA Europe*, Čehijas Republikas Vieglo gaisa kuģu asociācija, Ralfs Kails (*Ralf Keil*), Eiropas Gaisa sporta organizācija, Greiems Halets (*Graham Hallet*), *SVFB/SAMA*, Verners Šolcs (*Werner Scholz*), *AOPA Sweden*, Lielbritānijas Gaisa balonu un lidaparātu klubs, *DGAC-France*, Zviedrijas Transporta aģentūra un *UK CAA*. Vienu atsauksmi sniedza arī *EHFAG*.

Atsauksmes tika klasificētas pēc tālāk minētajiem tematiem.

1. Komercekspluatācija un komerciālie aviopārvadājumi

Vairākums atsauksmju par NPA Nr. 2010-10 dokumenta CRD-1 saistītas ar komercespluatācijas definīciju, un tajās ierosināts ekspluatāciju ar konkrētu kategoriju gaisa kuģiem neuzskatīt par komercespluatāciju. Šādas atsauksmes tika ņemtas vērā, bet netika pieņemtas, jo šajā atzinumā netiek izvērtēts, vai konkrētā darbība ir klasificējama kā komerciāla vai nekomerciāla darbība. Termins "komercespluatācija" definēts Pamatregulas 3. pantā, un to nevar mainīt ar zemākas pakāpes īstenošanas noteikumiem.

Aģentūra atzīst arī Eiropas Vispārējās nozīmes aviācijas drošības stratēģiskās grupas izdoto dokumentu un tajā ieteikto rīcību. Jo īpaši ar pasākumu A.1 dalībvalstis tiek aicinātas paust viedokli par darbībām, ko saskaņā ar savu pašreizējo sistēmu tās neklasificē kā komercespluatāciju, un aicina Aģentūru un Komisiju apsvērt iespēju atbilstīgi šiem viedokļiem mainīt definīciju Pamatregulā.

Vienā no atsauksmēm tiek norādīts, ka šajā priekšlikumā iekļautā termina "komerciālie aviopārvadājumi" definīcija ir jāsaskaņo ar definīciju, kuru iekļaus gaidāmajā regulā par gaisa kuģu ekspluatāciju. Šī atsauksme tika ņemta vērā, taču netika pieņemta. Kā tika paskaidrots

CRD-1 dokumentā, komerciālo aviopārvadājumu definīcijas mainīšana ietekmētu ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 1056/2009⁶ noteiktos atvieglojumus vispārējas nozīmes aviācijas sektorā.

2. Nelielu CAMO kvalitātes sistēma

Vairākas atsauksmes par NPA Nr. 2010-10 dokumenta CRD-1 attiecas uz prasību, kas nosaka, ka ir jāievieš kvalitātes sistēma nelielās lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijās (CAMO), kas vada lidojumderīguma uzturēšanu sarežģītiem, ar dzinēju darbināmiem gaisa kuģiem vai komercespluatācijā izmantotiem gaisa kuģiem. Šīs atsauksmes tika pieņemtas.

Pamatregulas IV pielikuma 8.a.4. punktā noteikts, ka organizācijās, kas kontrolē lidojumderīguma uzturēšanu vai veic sarežģītu, ar dzinēju darbināmu gaisa kuģu vai komercespluatācijā izmantotu gaisa kuģu tehnisko apkopi, ir jābūt vadības sistēmai. Kvalitātes sistēma neaizstāj šādu vadības sistēmu.

Vadības sistēmas elementus Komisijas Regulā (EK) Nr. 2042/2003 ieviesīs ar uzdevumu MDM.055⁷, par kuru līdz 2012. gada beigām paredzēts izdot NPA dokumentu.

Principā Regulas (EK) Nr. 2042/2003 izmaiņu izstrādes pamatā būs ORO.GEN II sadaļas un jo īpaši ORO.GEN.200. punkta elementi. Tas nodrošinās, ka, ieviešot SMS apstiprinātajās pilotu apmācības organizācijās, aviācijas medicīnas centros, ekspluatantu organizācijās un tehniskās apkopes organizācijās, tiks ievērota vienāda pieeja (M daļa, F apakšdaļa un 145. daļa, saskaņā ar 147. daļu apstiprinātās CAMO un tehniskās apkopes apmācības organizācijas).

Lai ieviestu ar ORO daļas prasībām ierosināto vadības sistēmu, ir jāpārskata un jāpielāgo pašreizējās prasības par vadības sistēmu, kvalitātes sistēmu, organizācijas uzbūvi, organizāciju pārskatiem utt. Tas nozīmē, ka par vadības sistēmu jāievieš prasības, starp kurām ir arī drošības pārvaldība un atbilstības uzraudzība. Saistībā ar konkrēto atbilstības uzraudzību mazākās organizācijās plānots ierosināt samērīgu atbilstības uzraudzības programmu, kurā saglabāts neatkarīguma princips (tas ir, revīziju veic ar organizāciju nesaistītas personas).

Ierosinātās M.A.712. punkta f) apakšpunkta izmaiņas ir atceltas.

3. Tehniskās apkopes līgums

Vairākās atsauksmēs par NPA Nr. 2010-10 dokumenta CRD-1 pausta nepieciešamība paskaidrot, kad ir vajadzīgs līgums starp CAMO vai ekspluatantu un kādas prasības ir piemērojamas līgumslēdzējai tehniskās apkopes organizācijai, bet jo īpaši:

- ir prasīts izskaidrot nosacījumus par to, kad jānoslēdz rakstveida līgums ar tehniskās apkopes organizāciju;
- apgalvots, ka kompetentajai iestādei noteiktā prasība apstiprināt starp CAMO un tehniskās apkopes organizāciju noslēgto līgumu rada nevajadzīgu slogu.

Abas atsauksmes ir ņemtas vērā, un ierosinātais teksts ir grozīts. Starp CAMO un tehniskās apkopes organizāciju noslēdzamā līguma tehniskās specifikācijas ir jāiekļauj lidojumderīguma uzturēšanas vadības pašraksturojumā (CAME), tāpēc tās ir apstiprinātas kopā ar CAME un kompetentajai iestādei nav jāapstiprina atsevišķi.

⁶ Komisijas 2008. gada 27. oktobra Regula (EK) Nr. 1056/2008, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2042/2003 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu; <http://easa.europa.eu/regulations/continuing-airworthiness-regulations.php/OV L 283, 28.10.2008., 5. lpp.>

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

4. Tehniskais borta žurnāls

Divās atsauksmēs par CRD-1 norādīts, ka prasība par nepieciešamību pēc tehniskā borta žurnāla radīs apgrūtinājumu dažu veidu komercekspluatācijai. Tomēr Aģentūra uzskata, ka tehniskā borta žurnāla sistēma ir sistemātisks veids, kas ļauj apkopot un izplatīt konkrētu informāciju, kāda nepieciešama ekspluatācijai un lidojumderīguma uzturēšanas vadībai, piemēram, informāciju par lietošanas laiku, ekspluatācijas sākšanu un atliktajiem defektiem. Tehniskā borta žurnāla sistēmai nav jābūt sarežģītai, tā jāpielāgo gaisa kuģa un ekspluatācijas veidam.

5. Cilvēkfaktori tehniskās apkopes programmā

EHFAG komentārā norādīja, ka noteikumi par cilvēkfaktoriem M daļā ir jāievieš konsolidēti, un ierosināja visu ar cilvēkfaktoriem saistīto prasību ieviešanu atlikt līdz noteikumu izstrādes uzdevumam MDM.055. Ņemot vērā šos komentārus, ierosinātās M.A.302. punkta h) apakšpunkta izmaiņas ir atceltas.

d) Atsauksmes par CRD-2

CRT tika publicētas 23 atsauksmes, ko iesniegušas piecas ieinteresētās personas un kompetentās iestādes: *IACA*, *CAA-NL*, *DGAC-France*, Zviedrijas Transporta aģentūra un *UK CAA*. Vairākās no šīm atsauksmēm tiek atbalstīts CRD-2 iekļautais priekšlikums. Tālāk izvērtēti galvenie atsauksmēs aplūkoti temati.

1. Regulas piemērojamība

Divas atsauksmes par CRD-2 attiecas uz regulas piemērošanu gaisa kuģiem, kas reģistrēti trešajā valstī un ko ekspluatē ekspluatanti ar galveno uzņēmējdarbības vietu ES. Vienā no atsauksmēm pausts atbalsts ierosinātajiem noteikumiem, toties citā atsauksmē norādīts, ka šo regulu nevajadzētu piemērot gaisa kuģiem, kas reģistrēti trešajā valstī un ko ES ekspluatanti ekspluatē ārpus ES teritorijas, piemēram, pilotu apmācību organizācijām, kuras veic apmācību ārpus ES teritorijas ar gaisa kuģiem, kas reģistrēti trešajā valstī, vai komerciālo aviopārvadājumu ekspluatantiem, kas ekspluatē ārvalstīs reģistrētu gaisa kuģi ārpus ES teritorijas.

Pēdējā atsauksme nav pieņemta. Šīs regulas piemērojamība ir noteikta atbilstīgi Pamatregulas 4. panta 1. punkta c) apakšpunktā norādītajai piemērojamībai, ņemot vērā Regulas (ES) Nr. 965/2012 III pielikuma (ORO daļas) noteikumus par nomāšanu ar apkalpi un par kodu koplietošanu. Tas nozīmē, ka regulas tvērumā ietilps:

- gaisa kuģi, kas reģistrēti trešajā valstī un ko izmanto ekspluatants, uz kuru attiecas sertifikācijas pienākums saskaņā ar Regulas (ES) Nr. 965/2012 III pielikumu (ORO daļu) vai Regulas (ES) Nr. 1178/2011 VII pielikumu (ORA daļu), izņemot gaisa kuģus, ko izmanto saskaņā ar līgumu par nomāšanu ar apkalpi vai vienošanos par kodu koplietošanu neatkarīgi no gaisa kuģa ekspluatācijas vietas, un
- gaisa kuģi, kas reģistrēti trešajā valstī un ko ekspluatanti, kuru uzņēmējdarbības vieta vai dzīvesvieta ir ES, lieto lidojumiem uz ES, ES teritorijā vai no ES. Tvērumā neietilpst gaisa kuģi, kas reģistrēti trešajā valstī un ko ekspluatanti, kuru uzņēmējdarbības vieta vai dzīvesvieta ir ES, izmanto tikai ārpus ES.

2. Regulas ieviešana

Vienā no atsauksmēm par CRD-2 norādīts, ka būs ļoti grūti uzraudzīt, kā tiek ieviesta regula par trešajā valstī reģistrētiem gaisa kuģiem, kas nav sarežģīti, ar dzinēju darbināmi gaisa kuģi, jo ekspluatantiem nav pienākuma par to darbībām ziņot kompetentajai iestādei, turklāt šīs regulas ieviešana kompetentajām iestādēm radīs tādu ekonomisku ietekmi, kas ir nesamērīga ar ieguvumiem drošības jomā. Atsauksmes autors ierosināja šāda veida gaisa kuģu uzraudzībai izmantot Ārzemju gaisa kuģu drošības novērtēšanas (*SAFA*) programmu.

Šī atsauksme pieņemta daļēji. Šīs regulas mērķis ir izpildīt Pamatregulā pausto vajadzību efektīvi nodrošināt trešajā valstī reģistrētu gaisa kuģu drošu ekspluatāciju ES teritorijā. SAFA pārbaudes var izmantot kā daļu no šādu gaisa kuģu uzraudzības programmas.

3. Trešajā valstī reģistrētu gaisa kuģu nomāšana bez apkalpes

Ir trīs atsauksmes saistībā ar CRD-2 par to, ka ES ekspluatanti nomā trešajā valstī reģistrētus gaisa kuģus bez apkalpes.

Vienā no šīm atsauksmēm autors pauž atbalstu tam, ka priekšlikumā ES komerciālo aviopārvadājumu ekspluatantiem atļauts arī turpmāk izmantot iespēju trešajā valstī reģistrētus gaisa kuģus nomāt bez apkalpes. Šī atsauksme ir ņemta vērā.

Otrajā atsauksmē ierosināts grozīt ARO.OPS.110. punkta c) apakšpunkta tekstu, lai izslēgtu iespējamību, ka ES ekspluatanti nomā gaisa kuģi bez apkalpes, kas reģistrēts valstī, uz kuru attiecas ekspluatācijas aizliegums saskaņā ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 2111/2005. Šī atsauksme ir pieņemta.

Trešajā atsauksmē lūgts skaidrojums T.A.205. punkta 1) apakšpunkta noteikumiem par ES komerciālo aviopārvadājumu ekspluatantiem, kuri nomā trešajā valstī reģistrētu gaisa kuģi bez apkalpes. Šī atsauksme ir ņemta vērā, bet paskaidrojums tiks iekļauts *AMC/GM*.

4. Ekspluatanta deklarācija

Viena no atsauksmēm par CRD-2 ir saistīta ar prasību, kas nosaka to, ka ekspluatantiem, kas nekomerciālai ekspluatācijai izmanto trešajā valstī reģistrētus sarežģītus, ar dzinēju darbināmus gaisa kuģus, ir nepieciešama deklarācija. Atsauksmes autors uzskata, ka šāda deklarācija radītu apgrūtinājumu šiem ekspluatantiem, salīdzinot ar ES reģistrētu gaisa kuģu ekspluatantiem. Šī atsauksme ir pieņemta, jo Atzinumā Nr. 04/2011 jau ir:

- noteikumi par deklarēšanas pienākumu sarežģītu, ar dzinēju darbināmu un komercekspluatācijā neizmanto tu gaisa kuģu ekspluatantiem (ORO.DEC.100. punkts); un
- kompetentajai iestādei paredzēta deklarācijas veidne (ORO daļas I papildinājums).

Atzinumā Nr. 06/2012 ierosināti veidnes grozījumi, lai tajā iekļautu attiecīgo informāciju par lidojumderīguma uzturēšanu.

5. Atbilstība Aģentūras izdotajai obligātajai informācijai

Vairākas atsauksmes saistībā ar CRD-2 ir par T.A.201. punkta 1. apakšpunkta g) daļu, kurā prasīts, lai trešajā valstī reģistrētie gaisa kuģi atbilstu visām reģistrācijas valsts izdotajām piemērojamajām obligātajām prasībām un Aģentūras izdotajai obligātajai drošības informācijai, arī norādījumiem par lidojumderīgumu. Aģentūra atzīst, ka īpašos gadījumos iespējamās pretrunas starp reģistrācijas valsts izdotajām obligātajām prasībām un Aģentūras izdoto obligāto drošības informāciju. Šādos gadījumos pretrunu novēršanas labad ekspluatantam jāapsver alternatīvi līdzekļi.

IV. Galvenās izmaiņas, ko regulā ievieš ar šo atzinumu

Izmaiņas Komisijas Regulā (EK) Nr. 2042/2003

1. pants grozīts tādēļ, lai precizētu regulas tvērumu saskaņā ar Pamatregulas 8. panta 1. punkta prasībām.
2. pants grozīts tādēļ, lai pievienotu definīciju, kurā paskaidrots Komisijas Regulā (EK) Nr. 2042/2003 lietotais termins "komerciālie aviopārvadājumi", un lai precizētu, ka 2. panta definīcijas paredzēts izmantot Komisijas Regulas (EK) Nr. 2042/2003 izpratnē.
3. pants grozīts tādēļ, lai nodrošinātu atbilstību izmaiņām 1. pantā un lai paskaidrotu, kuri noteikumi piemērojami katrai gaisa kuģu kategorijai. Turklāt, tā kā Regula (EK) Nr. 1702/2003 ir atcelta ar Regulu (ES) Nr. 748/2012, atjaunināta arī atsauce 3. punktā.
4. panta 1. punkts grozīts tādēļ, lai paskaidrotu, kuri noteikumi jāizmanto tehniskās apkopes organizāciju apstiprinājumu izsniegšanai.

Izmaiņas M daļā

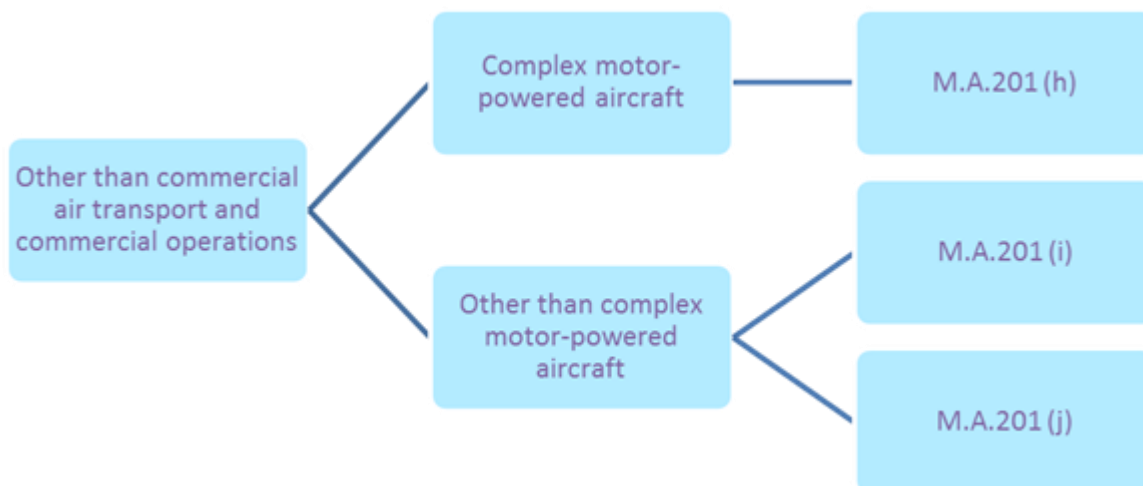
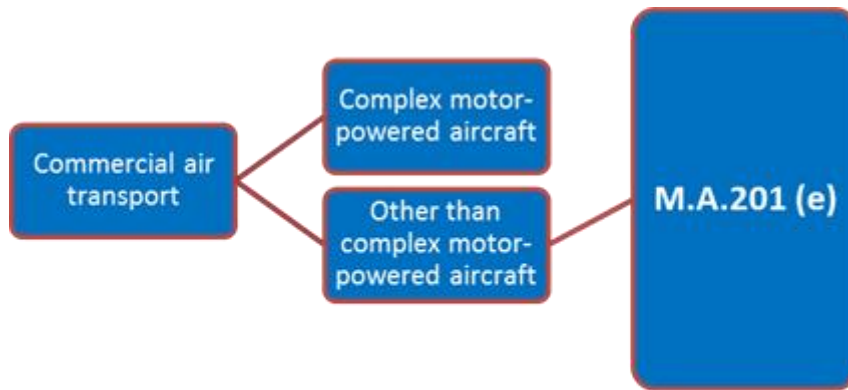
M.1 Kompetentā iestāde

M.1. punkta 4. apakšpunkts grozīts tādēļ, lai vienkāršotu noteikumus par to, kā norīkot kompetento iestādi, kas apstiprinās tehniskās apkopes programmu.

M.A.201 Pienākumi

M.A.201. punkta e)–k) apakšpunkts grozīts tādēļ, lai:

- terminu "liels gaisa kuģis" aizstātu ar terminu "sarežģīts, ar dzinēju darbināms gaisa kuģis";
- ieviestu jēdzienu "komercespluatācija";
- katrai gaisa kuģu kategorijai un katram ekspluatācijas veidam precizētu prasības par nepieciešamību pēc CAMO, līguma starp CAMO un ekspluatantu/īpašnieku, prasības par nepieciešamību pēc tehniskās apkopes organizācijas un līguma ar šādu tehniskās apkopes organizāciju.



M.A.301 Uzdevumi lidojumderīguma uzturēšanai

M.A.301. punkta 2. apakšpunkts grozīts tādēļ, lai tā noteikumus saskaņotu ar iespēju nekomerčiālai ekspluatācijai ar gaisa kuģiem, kas nav sarežģīti, ar dzinēju darbināmi gaisa kuģi, brīvprātīgi noteikt *MEL*, kā paredzēts arī Īstenošanas noteikumos par gaisa kuģu ekspluatāciju saskaņā ar NCO.GEN.155. punktu.

M.A.302. punkta 4. apakšpunkts un M.A.302. punkta 7. apakšpunkts grozīts tādēļ, lai terminu "liels gaisa kuģis" aizstātu ar terminu "sarežģīts, ar dzinēju darbināms gaisa kuģis".

M.A.302 Gaisa kuģu tehniskās apkopes programma

M.A.302. punkta c) apakšpunkts grozīts tādēļ, lai nodrošinātu saskaņotību ar grozījumiem M.1. sadaļā.

M.A.302. punkta f) apakšpunkts grozīts tādēļ, lai terminu "liels gaisa kuģis" aizstātu ar terminu "sarežģīts, ar dzinēju darbināms gaisa kuģis".

M.A.305 Gaisa kuģu lidojumderīguma uzturēšanas uzskaites sistēma

M.A.305. punkta b) apakšpunkts grozīts tādēļ, lai nodrošinātu saskaņotību ar grozījumiem M.A.306. punkta a) apakšpunktā.

M.A.306 Eksploatanta tehniskā borta žurnāla sistēma

Šā punkta nosaukums no "eksploatanta tehniskā borta žurnāla sistēma" uz "gaisa kuģa tehniskā borta žurnāla sistēma" mainīts tādēļ, lai būtu saskaņotība ar terminoloģiju kā citās šīs regulas apakšiedaļās, tā regulā par gaisa kuģu ekspluatāciju.

M.A.306. punkta a) apakšpunkts grozīts tādēļ, lai paplašinātu prasības par tehnisko borta žurnālu gaisa kuģiem, ko izmanto komercespluatācijā. Aģentūra uzskata, ka komercespluatācijas veikšanai ekspluatantam ir jāiesniedz gaisa kuģa tehniskais borta žurnāls, kas ļauj apkopot un izplatīt konkrētu informāciju, kāda nepieciešama ekspluatācijai un lidojumderīguma uzturēšanas vadībai, piemēram, informāciju par lietošanas laiku, ekspluatācijas sākšanu un atliktajiem defektiem.

M.A.403 Defektu novēršana

M.A.403. punkta b) apakšpunkts grozīts tādēļ, lai to saskaņotu ar NCO.GEN.155. punkta noteikumiem, kas paredz iespēju brīvprātīgi noteikt *MEL* un kam nevajag kompetentās iestādes apstiprinājumu. Tekstam ir vēl daži grozījumi, lai:

- paskaidrotu, ka *MEL* var izmantot arī pilnvarots sertificēšanas personāls, lai atliktu defektu novēršanu, un
- izņemtu noteikumus par "gaisa kuģa defektiem, kas definēti kompetentajai iestādei pieņemamā veidā".

M.A.403. punkta c) apakšpunkts grozīts tādēļ, lai paskaidrotu, ka atlikto defektu novēršana jāveic laika periodā, kas noteikts tehniskās apkopes datos vai *MEL*.

M.A.504 Lietošanai nederīgu sastāvdaļu kontrole

M.A.504. punkta b) apakšpunkts grozīts tādēļ, lai terminu "liels gaisa kuģis" aizstātu ar terminu "sarežģīts, ar dzinēju darbināms gaisa kuģis".

M.A.708 Lidojumderīguma uzturēšanas vadība

M.A.708. punkta c) apakšpunkts ir grozīts, tā prasības sadalītas divos punktos — M.A.708. punkta c) apakšpunktā un M.A.708. punkta d) apakšpunktā.

M.A.708. punkta c) apakšpunktā norādīts, ka par sarežģītiem, ar dzinēju darbināmiem gaisa kuģiem un par gaisa kuģiem, ar kuriem veic komercespluatāciju, arī komerciālus

aviopārvadājumus, ir jāslēdz līgums starp CAMO un attiecīgo tehniskās apkopes organizāciju. Šis izmaiņas atbilst grozījumiem M.A.201. punktā.

M.A.708. punkta d) apakšpunkta noteikumi ļauj konkrētos gadījumos novirzīties no M.A.708. punkta c) apakšpunkta prasībām.

M.A.801 Gaisa kuģa izmantošanas sertifikāts

M.A.801. punkta c) apakšpunkts grozīts tādēļ, lai terminu "liels gaisa kuģis" aizstātu ar terminu "sarežģīts, ar dzinēju darbināms gaisa kuģis".

M.A.803 Pilota īpašnieka atļauja

M.A.803. punkta b) apakšpunkts grozīts tādēļ, lai nodrošinātu saskaņotību ar terminoloģiju regulā.

M.A.901. punkta g) apakšpunkts Gaisa kuģa lidojumderīguma pārbaude

M.A.901. punkta g) apakšpunkts grozīts tādēļ, lai to saskaņotu ar izmaiņām M.A.201. punktā.

M.B.105 Savstarpējā apmaiņa ar informāciju

M.B.105. punkts grozīts tādēļ, lai atjauninātu atsauci uz Pamatregulas 15. pantu.

I papildinājums Līgums par lidojumderīguma uzturēšanu

I papildinājumā ir šādi grozījumi:

- termins "vienošanās" aizstāts ar terminu "līgums";
- lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijai, kas apstiprināta saskaņā ar M daļas G apakšdaļu, ieviests saīsinājums CAMO;
- atsauces uz Regulu (EK) Nr. 1702/2003 ir aizstātas ar atsaucēm uz Regulu (ES) Nr. 748/2012;
- 3. punkts grozīts tādēļ, lai noteiktu, ka līgumā jānorāda ekspluatācijas veids;
- 4. punkts grozīts tādēļ, lai labotu terminoloģiju, kas izmantota attiecībā uz kompetento iestādi;
- 4. punktā vārds "sertificē" aizstāts ar vārdu "deklarē", jo sertifikēšanas jēdziena izmantošana šajā teikumā neatbilst definīcijai Pamatregulas 3. panta e) punktā;
- 5.1. punktā 7. daļas formulējums mainīts tādēļ, lai paskaidrotu līgumslēdzējas CAMO pienākumus saistībā ar lidojumderīguma pārbaudi.

VI papildinājums Lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijas apstiprinājums

Apstiprinājuma apliecības 1. lapa grozīta tādēļ, lai saskaņā ar V pielikuma (T daļas) prasībām sniegtu atsauci par organizācijām, kuru procedūras kompetentā iestāde ir apstiprinājusi, lai vadītu trešajā valstī reģistrēta gaisa kuģa lidojumderīguma uzturēšanu.

Jaunās T daļas saturs

T daļa izveidota tādēļ, lai iekļautu prasības par lidojumderīguma uzturēšanu, kas piemērojamas gaisa kuģiem, kuri reģistrēti trešajā valstī un kurus lieto ES ekspluatanti. Kā tika

paskaidrots dokumentā NPA Nr. 2010 -10, T daļas struktūra saglabāta iespējami līdzīgāka M daļas struktūrai, tāpēc tajā ir A un B sadaļa.

Tālāk aprakstīts T daļas galveno prasību mērķis un izmaiņas, kas veiktas pēc dokumenta CRD-2 Nr. 2010-10 publicēšanas.

T.1 Kompetentā iestāde

Šis punkts T daļā iekļauts tādēļ, lai noteiktu kompetentās iestādes, kas atbild par atbilstības uzraudzību T daļas prasībām.

A sadaļa

A sadaļā ir tehniskās prasības, kas piemērojamas gaisa kuģiem, ekspluatantiem, lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijām un tehniskās apkopes organizācijām; prasības iedalītas tālāk norādītajās apakšsadaļās.

A apakšsadaļa

Šajā apakšsadaļā noteikts šā pielikuma tvērums, kas attiecas uz gaisa kuģiem, kuri reģistrēti trešajā valstī un kurus ekspluatē ES ekspluatanti.

B apakšsadaļa

Šajā apakšsadaļā ir divi punkti — T.A.201. punkts, kurā noteiktas kopējās prasības, kas jāievēro attiecībā uz visiem šīs daļas tvērumā ietilpstošajiem gaisa kuģiem, un T.A.205. punkts, kurā noteiktas papildu prasības par gaisa kuģiem, ko izmanto komercespluatācijā, kā arī par sarežģītu, ar dzinēju darbināmu gaisa kuģu ekspluatāciju.

T.A.205. punkts grozīts saskaņā ar atsaukumi, kas publicēta par dokumentu CRD-2 Nr. 2012-10, un ir svītrotas prasības par deklarēšanos.

C apakšsadaļa Tehniskās apkopes programma

Šajā apakšsadaļā noteiktas prasības, kas gaisa kuģa tehniskās apkopes programmā jāievēro atbilstīgi šā pielikuma tvērumam.

E apakšsadaļa Tehniskās apkopes organizācija

Šajā apakšsadaļā noteiktas prasības, kas organizācijai jāievēro, veicot tehnisko apkopi sarežģītiem, ar dzinēju darbināmiem gaisa kuģiem vai gaisa kuģiem, ko izmanto komercespluatācijā. T.A.501. punkts grozīts saskaņā ar dažām atsauksmēm, kas saņemtas par dokumentu CRD-2 Nr. 2010-10, un tas darīts tādēļ, lai paskaidrotu noteikumus par notikumu ziņošanas sistēmu un elementus, kas lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijai ir jāpārbauda.

G apakšsadaļa — Papildu prasības lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijām, kas apstiprinātas saskaņā ar I pielikuma (M daļas) G apakšsadaļu

Pamatregulas IV pielikuma 8.g punktā noteikts, ka sarežģītu, ar dzinēju darbināmu gaisa kuģu un komercespluatācijā lietotu gaisa kuģu lidojumderīguma uzturēšanas vadību veic organizācija. Šāda organizācija būs CAMO, kas līdztekus M daļas G apakšsadaļas prasībām atbilst arī šīs G apakšsadaļas prasībām.

Šajā apakšsadaļā noteiktas prasības par konkrētām procedūrām, kas jāietver lidojumderīguma uzturēšanas vadības pašraksturojumā, prasības par organizācijas personāla zināšanām, prasības par kvalitātes sistēmu un dokumentāciju. Apakšsadaļā nosauktas arī tiesības, kādas ir organizācijai, ja tā ievēro T daļas prasības.

T.A.708. punktā noteikti arī organizācijai veicamie uzdevumi. Šis punkts grozīts atbilstīgi dažām par dokumentu CRD-2 Nr. 2010-10 saņemtajām atsauksmēm, lai šajā punktā iekļautu prasības, kas nosaka, ka atbilstīgi T daļas I pielikumam līgums jānoslēdz ikreiz, kad ar

lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizāciju ir noslēgts līgums par gaisa kuģa lidojumderīguma uzturēšanas vadību.

B sadaļa – Kompetentajām iestādēm piemērojamas papildu procedūras

B sadaļā raksturotas kompetentajām iestādēm piemērojamas papildu administratīvās procedūras.

Izmaiņas Komisijas Regulā (ES) Nr. 965/2012 par gaisa kuģu ekspluatāciju

Izmaiņas II pielikumā (ARO daļā)

ARO.OPS.110 Nomas līgumi

ARO.OPS.110. punkta c) apakšpunkts grozīts tādēļ, lai iekļautu noteikumu, ka tad, ja gaisa kuģis reģistrēts valstī, uz kuru attiecas ekspluatācijas aizliegums, kompetentajai iestādei ir jāaptur vai jāanulē līgums par nomāšanu bez apkalpes.

Izmaiņas III pielikumā (ORO daļā)

ORO.AOC.100. punkta c) apakšpunkts, ORO.AOC.110. punkta b) apakšpunkts un ORO.AOC.110. punkta d) apakšpunkts grozīti tādēļ, lai būtu saskaņotība ar izmaiņām Komisijas Regulā (EK) Nr. 2042/2003 attiecībā uz trešajā valstī reģistrētiem gaisa kuģiem.

ORO.AOC.130. punkta a) un b) apakšpunkts grozīti tādēļ, lai terminu "lidojuma parametru uzraudzības sistēma" aizstātu ar terminu "lidojuma parametru uzraudzības programma" un tādējādi šo terminu saskaņotu ar terminu, ko lieto ORO.AOC.130. punkta un ORO.FC.A.245. punkta attiecīgajos līdzekļos atbilstības panākšanai un norādījumos. Termins "lidojuma parametru uzraudzība programma" jau tika lietots Regulas (EK) Nr. 859/2008 (EU OPS) pielikuma 1.037. punkta a) apakšpunkta 4. daļā un Pagaidu norāžu brošūrā Nr.°44 (JAR OPS 1 2. sadaļā). Termins "lidojuma parametru uzraudzības programma" bieži tiek lietots norādījumos par lidojuma parametru uzraudzību, piemēram, Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes Civilās aviācijas iestādes publicētajā dokumentā CAP 739, un tas ir saprotams visām ieinteresētajām personām.

I papildinājums "Ekspluatanta deklarācija" grozīts tādēļ, lai tajā iekļautu nepieciešamo informāciju par lidojumderīguma uzturēšanu.

V. Stāšanās spēkā

Gan Komisijas Regulas (EK) Nr. 2042/2003, gan Komisijas Regulas (ES) Nr. 965/2012 grozījumu stāšanās spēkā un piemērojamība ierosināta, ņemot vērā, ka jābūt pietiekami ilgam laikam, lai aeronavigācijas nozare un dalībvalstu iestādes varētu pielāgoties jaunajam tiesiskajam regulējumam, un ka jānodrošina saskaņotība ar regulas par gaisa kuģu ekspluatāciju un jau ierosināto grozījumu, tas ir, NCC daļas, piemērojamību. Tāpēc ierosināts šāds piemērošanas grafiks.

- M daļas izmaiņas, T daļas izmaiņas attiecībā uz komerciālos aviopārvadājumos izmantotiem gaisa kuģiem, kā arī Regulas (ES) Nr. 965/2012 ARO.OPS.110. punkta c) apakšpunkta, ORO.AOC.100. punkta, ORO.AOC.110. punkta un ORO.AOC.130. punkta izmaiņas ir piemērojams ar 2014. gada 28. oktobri. Tas nodrošinās, ka šīs izmaiņas tiks piemērotas laikā, kad Regula (ES) Nr. 965/2012 būs piemērojama visās dalībvalstīs.
- T daļas noteikumi gaisa kuģiem, ko neizmanto komerciālos aviopārvadājumos, tiks piemēroti ar 2015. gada 28. oktobri.
- Regulas (ES) Nr. 965/2012 III pielikuma I papildinājuma izmaiņu piemērošanas datums jāsaskaņo, pielāgojot regulu par gaisa kuģu ekspluatāciju attiecībā uz

sarežģītiem, ar dzinēju darbināmiem gaisa kuģiem, ko neizmanto komercespluatācijā (Atzinums Nr. 04/2011).

Ķelnē, 2012. gada 27. novembrī

P. GUDŪ [*P. GOUDOU*]
Izpilddirektors