



UTTALELSE NR. 06/2012

FRA DET EUROPEISKE FLYSIKKERHETSBYRÅ

av 27. november 2012

om en kommisjonsforordning som endrer kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 av 20. november 2003 om et luftfartøys fortsatte luftdyktighet og om luftfartsprodukter, deler og utstyr, samt om godkjenning av organisasjoner og personell som er involvert i disse oppgavene

og

for en kommisjonsforordning som endrer kommisjonsforordning (EU) nr. 965/2012 av 5. oktober 2012, som fastslår tekniske krav og administrative prosedyrer knyttet til luftoperasjoner, i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008

"Tilpasning av kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 med forordning (EF) nr. 216/2008 og med kravet i ICAOs vedlegg 6 om at prinsippene om den menneskelige faktor må vurderes i utformingen og anvendelsen av luftfartøyets vedlikeholdsprogram"

Sammendrag

Vedtaket av grunnforordningen har ført til et behov for å revurdere forordning (EF) nr. 2042/2003, som inneholder iverksettingsregler for fortsatt luftdyktighet, for å bekrefte samsvar mellom begge forordningene og sørge for at kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 inneholder relevante tiltak for å iverksette de essensielle kravene som fremgår av grunnforordningen.

Denne uttalelsen inneholder endringer til iverksettingsreglene for håndteringen av den fortsatte luftdyktigheten for et luftfartøy registrert i et av EUs medlemsland (del M) samt flere nye krav for håndteringen av fortsatt luftdyktighet for luftfartøy registrert i et tredjeland og benyttet av EUs operatører (del T). Uttalelsen inneholder også endringer til kommisjonsforordning (EU) nr. 965/2012 om luftoperasjoner.

Endringene til del M er knyttet til

- utbyggingen av begrepet "stort luftfartøy" med "komplekst motordrevet luftfartøy"
- innføringen av krav for kommersielt rettet virksomhet. I denne forbindelse anerkjenner Byrået posisjonen for European General Aviation Safety Strategy-gruppen og det faktum at tiltakene som anbefales i dette strategidokumentet kan ha konsekvenser for denne uttalelsens innhold.

Kravene som inngår i del T har til formål å sørge for at den fortsatte luftdyktigheten for tredjelandsregistrerte luftfartøy som opereres av EU-operatører eller av operatører med tilholdssted innen EU, samsvarer med de essensielle kravene i grunnforordningen. De viktigste karakteristikaene ved den nye del T er som følger:

- Kravene i del T gjelder kun for luftfartøy registrert i tredjeland, som benyttes
 - av operatører som krever et sertifikat etter del ORO eller del ORA, unntatt for luftfartøy som brukes etter en avtale om "wet-lease" eller codeshare, eller
 - inn til, innenfor eller ut av EU av operatører som er etablerte eller holder til i EU.
- Kravene i del T gjelder for hvert enkelt luftfartøy i tillegg til registreringsstatens krav.

Endringene til kommisjonsforordning (EU) nr. 965/2012 om luftoperasjoner er nødvendige for å sørge for samsvar med endringene i del M og del T. Disse endringene angår særlig

- bestemmelsene for "dry-lease" av luftfartøy registrert i tredjeland, som omtales både i ARO.OPS.100 og ORO.AOC.100
- innholdet i erklæringen for NCC, fastlagt i tillegg I til del ORO.

I. Generelt

1. Formålet med denne uttalelsen er å foreslå for Kommisjonen å endre kommisjonsregulering (EF) nr. 2042/2003¹ og kommisjonsforordning (EU) 965/2012² om luftoperasjoner. Omfanget av denne regelutformingen fremgår i referansevilkårene (ToR) RMT.0244 MDM.047 og er beskrevet mer i detalj nedenfor.
2. Denne uttalelse er vedtatt etter fremgangsmåten fastsatt av styret i Det europeiske flysikkerhetsbyrå ("Byrået")³, i samsvar med bestemmelsene i artikkel 19 i forordning (EF) nr. 216/2008⁴ (heretter kalt "grunnforordningen").
3. Den foreslåtte regelen har tatt hensyn til utviklingen av Den europeiske union og internasjonal lov (ICAO), samt harmoniseringen med reglene fra andre myndigheter i Den europeiske unions viktigste samarbeidspartnere, slik det fremgår av målsetningene i grunnforordningens artikkel 2.

II. Høring

4. Notat om foreslått endring (NPA) 2010-10⁵, som inneholdt utkastet til en uttalelse for en kommisjonsforordning som endrer kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003, ble kunngjort på Byråets nettside 10. august 2010.
5. Innen tidsfristen 10. desember 2010 hadde byrået mottatt 131 kommentarer fra 34 nasjonale myndigheter, profesjonelle organisasjoner og private selskaper.
6. NPA 2010-10 omhandlet fire ulike saker:
 - Sak 1: Endring av kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 for å tilpasse den med tilleggskravene for fortsatt luftdyktighet etter grunnforordningen, for komplekse motordrevne luftfartøy.
 - Sak 2: Endring av kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 for å tilpasse den med tilleggskravene for fortsatt luftdyktighet etter grunnforordningen, for kommersielt rettet virksomhet.
 - Sak 3: Endring av kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 for inkludering av krav til luftfartøy etter artikkel 4(1)(c) i grunnforordningen.
 - Sak 4: Endring av kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 for inkludering av krav om prinsippene om den menneskelige faktor som må vurderes i utforming og anvendelse av luftfartøyets vedlikeholdsprogram.
7. Alle de mottatte kommentarene har blitt anerkjent og innlemmet i to kommentar/svar-dokumenter (CRD), som følger:
 - CRD-1 omhandlet kommentarer knyttet til sak 1, 2 og 4.
 - CRD-2 omhandlet kommentarer knyttet til sak 3.

¹ Kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 av 20. november 2003 om et luftfartøys fortsatte luftdyktighet og om luftfartsprodukter, deler og utstyr, samt om godkjenning av organisasjoner og personell som er involvert i disse oppgavene (EUT L 315, 28.11.2003, s. 1). Forordningen ble sist endret ved kommisjonsforordning (EU) nr. 593/2012 av 5. juli 2012 (EUT L 176, 06.07.2012, s. 38)

² Kommisjonsforordning (EU) nr. 965/2012 av 5. oktober 2012, som fastslår tekniske krav og administrative prosedyrer knyttet til luftoperasjoner, i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008. (EUT L 296, 25.10.2012, s. 1-148)

³ EASAs styrebeslutning 01-2012 av 13. mars 2012 som endrer og erstatter styrebeslutning 08-2007 om prosedyren som skal anvendes av Byrået for utstedelse av uttalelser, sertifiseringsspesifikasjoner og veiledningsmateriell ("regelverksprosedyre").

⁴ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler i sivil luftfart, om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå og om oppheving av rådsdirektiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (EUT L 79, 19.03.2008, s. 1)

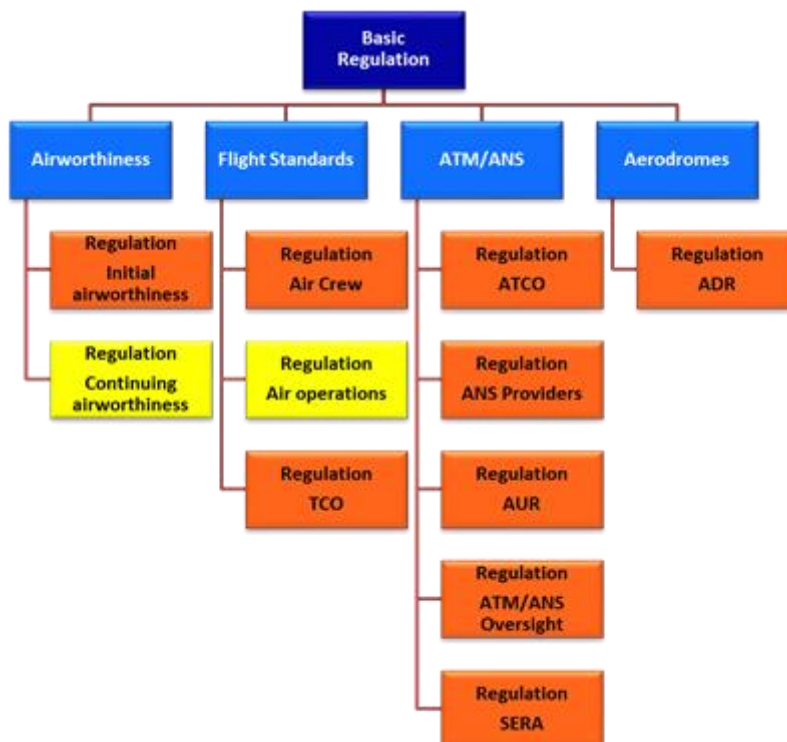
⁵ Se regelverksarkivene på http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

8. CRD-1 ble kunngjort på Byråets nettside 15. desember 2011, mens CRD-2 ble kunngjort 20. mars 2012. Disse CRD inneholder en liste over alle personer og/eller organisasjoner som har avgitt kommentarer, samt Byråets svar.

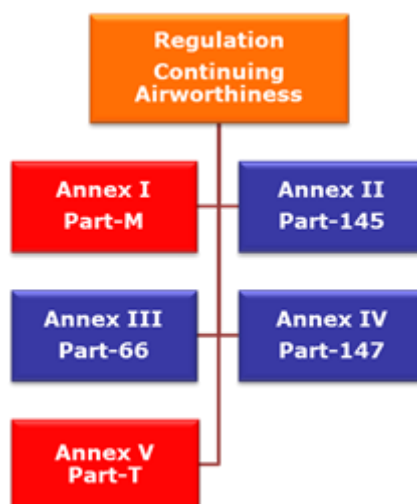
III. Oversikt over reaksjoner

a) Innledning

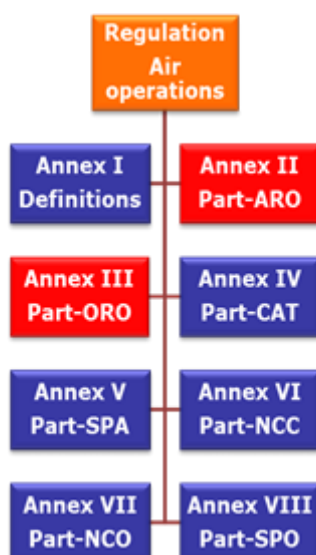
9. Denne uttalelse foreslår endringer til kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 om fortsatt luftdyktighet i kommisjonsforordning (EU) 965/2012 om luftoperasjoner.



10. Vedrørende forordningen for fortsatt luftdyktighet, inneholder denne uttalelsen følgende:
- endringer til vedlegg I (del M)
 - et nytt vedlegg V (del T).



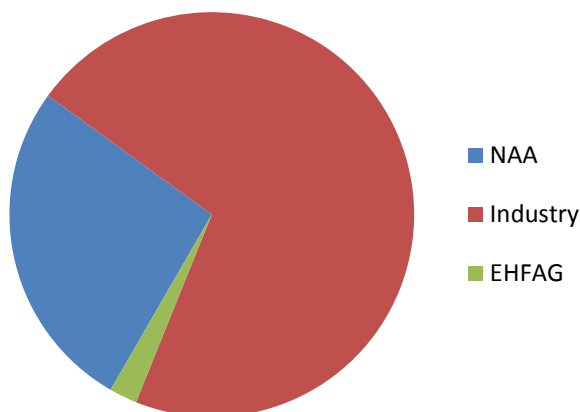
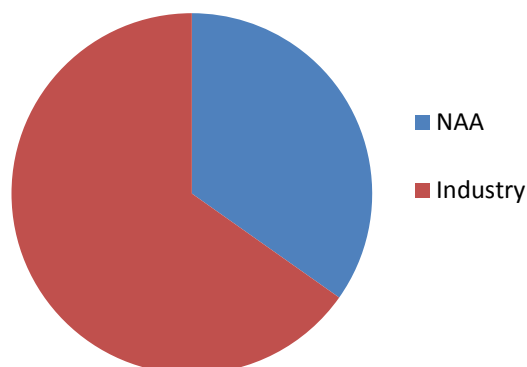
11. Vedrørende forordningen om luftoperasjoner, inneholder denne uttalelsen endringer til del ORO og del ARO.



b) Oversikt over reaksjoner

Byrået mottok totalt 67 reaksjoner fra ulike berørte parter og vedkommende myndigheter. I tillegg til disse reaksjonene ga European Human Factors Advisory Group (EHFAG) ytterligere en kommentar til CRD-1 angående kravene til den menneskelige faktor som forslaget innebærer.

Reaksjonene fordelte seg på følgende måte:

CRD-1 total: 44**CRD-2 total: 23****c) Reaksjoner til CRD-1**

44 reaksjoner ble oppgitt i CRT av følgende 14 berørte parter og vedkommende myndigheter: Aero-Club of Switzerland, European Sailplane Manufacturers, LAMA Europe, Light Aircraft Association of the Czech Republic, Ralf Keil, Europe Air Sports, Graham Hallet, SVFB/ SAMA, Werner Scholz, AOPA Sweden, British Balloon & Airship Club, DGAC-France, Swedish Transport Agency og UK CAA. I tillegg kom det en reaksjon fra EHFAG.

Reaksjonene har blitt gruppert etter følgende saksområder:

1. Kommersiell virksomhet og kommersiell lufttransport

Flertallet av reaksjonene til CRD-1 for NPA 2010-10 gjelder definisjonen av kommersiell virksomhet, hvor det foreslås at virksomhet med visse kategorier luftfartøy ikke bør anses som kommersiell virksomhet. Disse reaksjonene har blitt notert, men ikke akseptert, i og med at denne uttalelsen ikke vurderer hvorvidt en aktivitet bør klassifiseres som kommersiell eller ikke-kommersiell. Begrepet kommersiell virksomhet er definert i artikkel 3 i grunnforordningen og kan ikke endres gjennom en iverksettelsesregel med lavere status.

Byrået anerkjenner for øvrig dokumentet som er utstedt av European General Aviation Safety Strategy-gruppen og de anbefalte tiltakene der. Særlig innbyr tiltak A.1 medlemsstatene om å gi tilbakemelding om aktivitetene som de ikke klassifiserer som kommersiell virksomhet i dagens system, og Byrået og Kommisjonen anmodes om å foreslå endringer til grunnforordningens definisjon etter denne tilbakemeldingen.

En reaksjon hevder at definisjonen for kommersiell lufttransport, som inngår i dette forslaget, bør harmoniseres med definisjonen som er inkludert i den kommende forordningen for luftoperasjoner. Reaksjonen er notert, men ikke akseptert. Som det ble forklart i CRD-1, vil en

endring av definisjonen for kommersiell lufttransport ha en konsekvens for de tillemplingene som ble innført i kommisjonsforordning (EF) 1056/2008⁶ for den generelle luftfartssektoren.

2. Kvalitetssystem for små CAMO

Flere reaksjoner til CRD-1 for NPA 2010-10 gjelder kravet om å ha et kvalitetssystem for små CAMO (Continuing Airworthiness Management Organisations), som forvalter fortsatt luftdyktighet for komplekse motordrevne luftfartøy eller luftfartøy i kommersiell virksomhet. Disse reaksjonene har blitt akseptert.

Avsnitt 8.a.4 i grunnforordningens vedlegg IV krever at organisasjoner som kontrollerer fortsatt luftdyktighet eller utfører vedlikehold på komplekse motordrevne luftfartøy eller luftfartøy i kommersiell virksomhet, har et styringssystem. Et slikt styringssystem kan ikke erstattes av et kvalitetssystem.

Styringssystemets bestanddeler vil bli innlemmet i kommisjonsforordning (EF) 2042/2003 med oppgave MDM.055⁷, som det planlegges å utstede en NPA for innen utgangen av 2012.

I prinsippet vil bestemmelser fra ORO.GEN avsnitt II og særlig ORO.GEN.200 utgjøre grunnlaget for utarbeidelsen av endringene til 2042/2003. Dette skal sørge for at samme tilnærming vil bli brukt for iverksetting av SMS for godkjente flygeropplæringsorganisasjoner, flymedisinske sentra, operatører, vedlikeholdsorganisasjoner (del M, underdel F og del 145, CAMO og organisasjoner innen vedlikeholdsoplæring, godkjent i henhold til del 147).

For å iverksette kravene til styringssystemet som ble foreslått med del ORO, vil det være nødvendig å revurdere og tilpasse de eksisterende kravene for styringssystem, kvalitetssystem, organisatorisk oppsett, organisatorisk vurdering osv. Det betyr innføring av krav til et styringssystem som blant annet innebærer sikkerhetsstyring og samsvarsmonitorering. Når det gjelder nettopp samsvarsmonitorering i den minste organisasjonen, er tanken å foreslå et forholdsmessig program for samsvarsmonitorering, som ivaretar uavhengighetsprinsippet (dvs. bruk av eksterne evaluatorene for tilsynsrevisjonene).

Den foreslåtte endringen til M.A.712 (f) er annullert.

3. Vedlikeholdskontrakt

Flere reaksjoner til CRD-1 for NPA 2010-10 gjelder behovet for klargjøring om når en kontrakt mellom CAMO eller operatør er nødvendig, og om kravene til en kontrakt med en vedlikeholdsorganisasjon. Reaksjonene hevder følgende:

- bestemmelsene om når det er nødvendig å etablere en skriftlig kontrakt med vedlikeholdsorganisasjonen, bør klarlegges
- godkjenningen av kontrakten mellom CAMO og vedlikeholdsorganisasjonen av vedkommende myndighet er en unødvendig byrde.

Begge reaksjonene har blitt vurdert, og den foreslåtte teksten er endret. De tekniske spesifikasjonene for kontrakten mellom CAMO og vedlikeholdsorganisasjonen bør inkluderes i håndboken for styring av fortsatt luftdyktighet (CAME), og dette er derfor godkjent sammen med CAME og trenger ikke separat godkjenning fra vedkommende myndighet.

4. Teknisk logg

To reaksjoner på CRD-1 anser at kravet om å ha en teknisk loggbok utgjør en byrde for visse typer kommersielle operatører. Byrået mener imidlertid at det tekniske loggsystemet gir en

⁶ [Kommisjonsforordning\(EF\) nr. 1056/2008](#) av 27/10/2008 med endring av forordning (EF) nr. 2042/2003 (EUT L 283, 28.10.2008, s. 5)

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

systematisk metode for innsamling og avsløring av visse opplysninger som er nødvendig for virksomheten, samt for forvaltningen av fortsatt luftdyktighet, som f.eks. brukstid, gjeninnsetting i tjeneste og mindre mangler. Det tekniske loggsystemet trenger ikke å være et komplisert system, og bør tilpasses til type luftfartøy og virksomhet.

5. Menneskelige faktorer i vedlikeholdsprogrammet

EHFAG kommenterte at innføringen av bestemmelser om den menneskelige faktor i del M bør gjennomføres på en konsolidert måte og foreslo å utsette innføringen av krav til menneskelige faktorer til regelverksoppgave MDM.055. I henhold til disse kommentarene, ble den foreslåtte endringen til M.A.302 (h) kansellert.

d) Reaksjoner til CRD-2

23 reaksjoner ble oppgitt i CRT av de følgende 5 berørte partene og vedkommende myndigheter: IACA, CAA-NL, DGAC-France, Swedish Transport Agency og UK CAA. Flere av disse reaksjonene er kommentarer som støtter forslaget i CRD-2. De viktigste forholdene som reaksjonene omhandler, er følgende:

1. Forordningens gyldighet

To reaksjoner til CRD-2 gjelder forordningens gyldighet for luftfartøy registrert i et tredjeland, benyttet av operatører som har sitt viktigste forretningssted innen EU. En reaksjon støtter de foreslåtte reglene, mens den andre reaksjonen mener at forordningen ikke bør gjelde for luftfartøy registrert i et tredjeland og benyttet utenfor EU av EU-operatører, som f.eks. flygeropplæringsorganisasjoner som gir opplæring utenfor EU med luftfartøy registrert i et tredjeland, eller kommersielle lufttransportoperatører med utenlandsregistrerte luftfartøy utenfor EU.

Den siste reaksjonen har ikke blitt akseptert. Forordningens gyldighet er fastlagt i henhold til gyldigheten som er spesifisert i grunnforordningens artikkel 4(1)(c) og tar hensyn til bestemmelsene om bruk av wet-lease og codeshare, fastsatt av vedlegg III (del ORO) til forordning (EU) 965/2012. Dette betyr at forordningens omfang vil inkludere

- luftfartøy registrert i et tredjeland og benyttet av en operatør som er underlagt sertifisering etter vedlegg III (del ORO) til forordning (EU) 965/2012 eller vedlegg VII (del ORA) til forordning (EU) 1178/2011, ekskludert luftfartøy benyttet under wet-lease eller codeshareordninger, uavhengig av hvor luftfartøyet benyttes
- luftfartøy registrert i et tredjeland og benyttet inn til, innen eller ut av EU, av en operatør som er etablert eller bosatt i EU. Dette utelukker luftfartøy registrert i et tredjeland, som kun benyttes utenfor EU av operatører etablert eller bosatt i EU.

2. Iverksetting av forordningen

En reaksjon til CRD-2 hevder at tilsynet med iverksettingen av forordningen for luftfartøy registrert i et tredjeland, annet enn komplekse motordrevne luftfartøy, vil bli svært vanskelig siden det ikke foreligger noen forpliktelse for operatørene å erklære deres virksomhet til vedkommende myndighet, og det vil dessuten også ha en økonomisk konsekvens for vedkommende myndighet, som er uforholdsmessig i forhold til sikkerhetsfordelen. Kommentatoren foreslår bruk av programmet for sikkerhetsvurdering av utenlandske luftfartøy (SAFA) for tilsyn av disse luftfartøyene.

Reaksjonen har delvis blitt akseptert. Denne forordningen sikter på å tilfredsstille behovet som uttrykkes i grunnforordningen for effektivt å ivareta sikkerheten for luftfartøy registrert i et tredjeland, som opererer innen EU. SAFA-inspeksjonene kan benyttes som en del av tilsynsprogrammet for slike luftfartøy.

3. Dry-lease av luftfartøy registrert i et tredjeland

Tre reaksjoner til CRD-2 har blitt fremsatt vedrørende dry-lease av luftfartøy registrert i et tredjeland av EU-operatører.

En av disse reaksjonene uttrykker støtte til kommentaren om at forslaget åpner for fortsatt mulighet til dry-lease av luftfartøy registrert i et tredjeland av kommersielle lufttransportoperatører fra EU. Reaksjonen er notert.

Den andre reaksjonen foreslår endring av teksten i ARO.OPS 110 (c) for å utelukke muligheten for dry-lease av EU-operatører av et luftfartøy registrert i en stat som er underlagt driftsforbud, i henhold til kommisjonsforordning (EF) 2111/2005. Reaksjonen har blitt akseptert.

Den tredje reaksjonen krever klargjøring om bestemmelsene i T.A.205 (1) for kommersielle lufttransportoperatører i EU som foretar dry-lease av luftfartøy registrert i et tredjeland. Reaksjonen er notert, og en slik klargjøring vil inkluderes i AMC/GM.

4. Operatørens erklæring

En reaksjon til CRD-2 gjelder kravet om at operatører med tredjelandsregistrerte, komplekse motordrevne luftfartøy, som ikke benyttes til kommersiell virksomhet, skal avgi en erklæring. Kommentatoren mener at erklæringen ville utgjøre en byrde for disse operatørene, sammenlignet med operatører av EU-registrerte luftfartøy. Reaksjonen har blitt akseptert ut ifra at uttalelse 04/2011 allerede inkluderte følgende:

- bestemmelser om erklæring for operatører av komplekse motordrevne luftfartøy som ikke benyttes til kommersiell virksomhet (ORO.DEC.100)
- en mal for erklæringen til vedkommende myndighet (tillegg I til del ORO).

Denne uttalelsen 06/2012 foreslår en endring til malen, slik at den vil inneholde relevant informasjon om fortsatt luftdyktighet.

5. Samsvar med obligatorisk informasjon utstedt av Byrået

Flere reaksjoner til CRD-2 er knyttet til bestemmelsene i T.A.201 (1)(g), som krever at tredjelandsregistrerte luftfartøy må samsvare med eventuelle gjeldende obligatoriske krav utstedt av registreringsstaten og den obligatoriske sikkerhetsinformasjonen som er utstedt av Byrået, inkludert luftdyktighetsdirektiver. Byrået innrømmer at det i spesifikke saker kan forekomme konflikter mellom de obligatoriske kravene som utstedes av registreringsstaten og den obligatoriske sikkerhetsinformasjonen Byrået utsteder. I slike tilfeller vil operatøren måtte vurdere alternative metoder for å løse konflikten.

IV. Viktigste endringer til forordningen innført gjennom denne uttalelsen

Endringer til Kommisjonens rammeforordning (EF) 2042/2003

Artikkel 1 er endret for å spesifisere forordningens omfang i henhold til kravene i artikkel 8(1) i grunnforordningen.

Artikkel 2 er endret for å tilføye en definisjon som forklarer betydningen av "kommersiell lufttransport" i kommisjonsforordning (EF) 2042/2003, samt for å spesifisere at definisjonene i artikkel 2 har til hensikt å benyttes for omfanget av kommisjonsforordning (EF) 2042/2003.

Artikkel 3 er endret for å være konsekvent i forhold til endringene utført i artikkel 1 og klargjør hvilke bestemmelser som gjelder for hver luftfartøykategori. Siden forordning (EF) 1702/2003 er opphevet av forordning (EU) 748/2012, er dessuten referansen i punkt 3 oppdatert.

Artikkel 4(1) er endret for å klargjøre hvilke bestemmelser som bør benyttes ved utstedelse av godkjenninger til vedlikeholdsorganisasjoner.

Endringer til del M

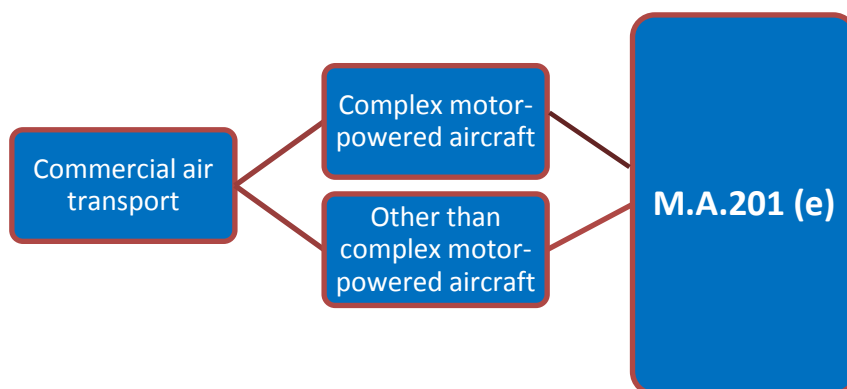
M.1 Vedkommende myndighet

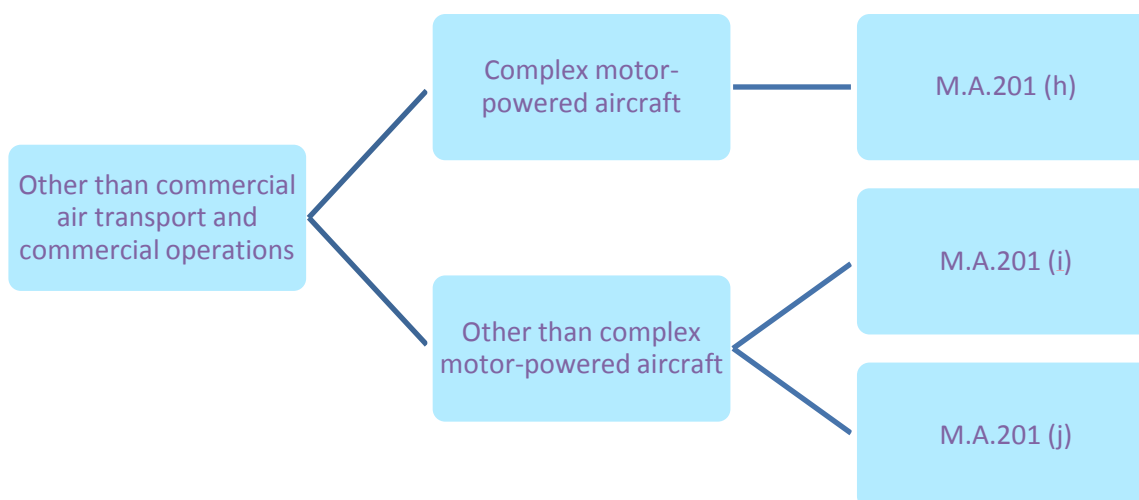
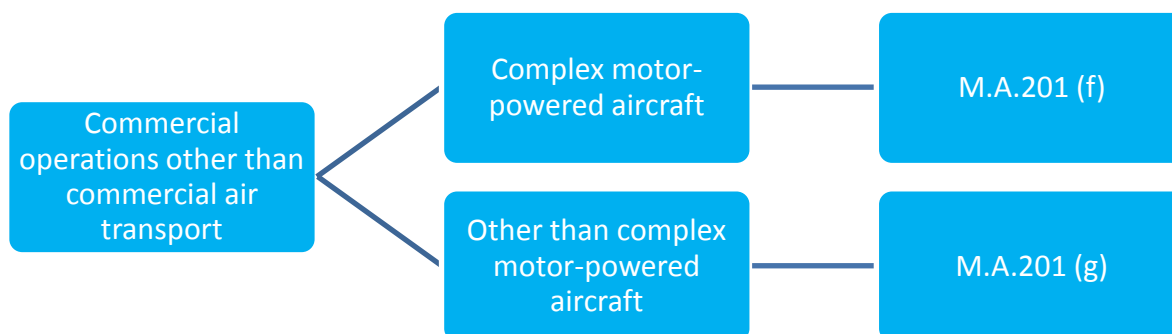
M.1 (4) er endret for å forenkle bestemmelsene som gjelder vedkommende myndighets godkjenning av vedlikeholdsprogrammer.

M.A.201 Ansvarsområder

M.A.201(e)-(k) er endret for å

- erstatte begrepet "stort luftfartøy" med "komplekst motordrevet luftfartøy"
- innføre konseptet "kommersiell virksomhet"
- spesifisere for hver luftfartøykategori og virksomhetstype de kravene som nødvendiggjør en CAMO, en kontrakt mellom CAMO og operatøren/eieren, kravene om behovet for en vedlikeholdsorganisasjon og kontrakten med en slik vedlikeholdsorganisasjon.





M.A.301 Oppgaver for fortsatt luftdyktighet

M.A. 301(2) er endret for en tilpasning av bestemmelsen med muligheten av å etablere en MEL på frivillig basis for ikke-kommersiell virksomhet med annet enn komplekse motordrevne luftfartøy, som det også er lagt opp til i iverksettingsreglene for luftoperasjoner i artikkel NCO.GEN.155.

M.A.302(4) og M.A.302(7) er endret for å erstatte "stort luftfartøy" med "komplekst motordrevet luftfartøy".

M.A.302 Luftfartøyets vedlikeholdsprogram

M.A.302(c) er endret for å ivareta samsvar med endringene utført i M.1.

M.A.302(f) er endret for å erstatte "stort luftfartøy" med "komplekst motordrevet luftfartøy".

M.A.305 Loggføringssystem for luftfartøys fortsatte luftdyktighet

M.A.305(b) er endret for å ivareta samsvar med endringene utført i M.A.306 (a).

M.A.306 Operatørens tekniske loggsystem

Tittelen på dette punktet er endret fra "operatørens tekniske loggsystem" til "luftfartøyets tekniske loggsystem" for å ivareta samsvar med terminologien benyttet både i andre underdeler i denne forordningen samt i forordningen for luftoperasjoner.

M.A.306(a) er endret for å utvide kravene til den tekniske loggen til luftfartøy benyttet i kommersiell virksomhet. Byrået mener imidlertid at operatøren av kommersiell virksomhet skal ha en teknisk logg for luftfartøyet for innsamling og avgivelse av visse opplysninger som er nødvendig for virksomheten, samt for forvaltningen av fortsatt luftdyktighet, som f.eks. brukstid, gjeninnsetting i tjeneste og mindre mangler.

M.A.403 Utbedring av mangler

M.A.403 (b) er endret for tilpasning til bestemmelsene i NCO.GEN.155, som forespeiler muligheten for på frivillig basis å opprette en MEL, og som ikke krever godkjenning fra vedkommende myndighet. Teksten er dessuten endret ytterligere for å

- klargjøre at MEL også kan benyttes av godkjent sertifiseringspersonell for å påpeke mangler
- fjerne bestemmelsen om "luftfartøyets mangler definert som akseptable av vedkommende myndighet".

M.A.403(c) er endret for å klargjøre at utbedring av mindre mangler må finne sted innen den spesifiserte perioden i vedlikeholdsdataene eller MEL.

M.A.504 Kontroll av deler det ikke kan utføres service på

M.A.504(b) er endret for å erstatte "stort luftfartøy" med "komplekst motordrevet luftfartøy".

M.A.708 Forvaltning av fortsatt luftdyktighet

M.A.708(c) er endret og kravene er atskilt i to avsnitt; M.A.708(c) og M.A.708(d).

M.A.708(c) fastslår at en kontrakt mellom CAMO og en egnet vedlikeholdsorganisasjon skal etableres for komplekse motordrevne luftfartøy og luftfartøy i kommersiell virksomhet, inkludert kommersiell lufttransport. Denne endringen er i tråd med kravene som ble innført i M.A.201.

M.A.708(d) inneholder en bestemmelse som tillater avvik fra M.A.708(c) i visse tilfeller.

M.A.801 Luftfartøysertifikat for frigivelse for bruk

M.A.801(c) er endret for å erstatte "stort luftfartøy" med "komplekst motordrevet luftfartøy".

M.A.803 Eiers godkjenning av flyger

M.A.803(b) er endret for å ivareta samsvar med terminologien som er anvendt i forordningen.

M.A.901(g) Gjennomgang av luftfartøyets luftdyktighet

M.A.901(g) er endret for å være i tråd med endringene utført i M.A.201

M.B.105 Gjensidig informasjonsutveksling

M.B.105 er endret for å oppdatere referansen til artikkel 15 i grunnforordningen.

Tillegg I Kontrakt for fortsatt luftdyktighet

Følgende endringer er utført i tillegg I:

- begrepet "ordning" er erstattet av begrepet "kontrakt"

- akronymet CAMO er innført for å henvise til en forvaltningsorganisasjon for fortsatt luftdyktighet, godkjent i henhold til del M, underdel G
- referansene til forordning (EF) 1702/2003 er erstattet av referansene til forordning (EU) 748/2012
- punkt 3 er endret for å innføre kravet om at type virksomhet skal spesifiseres i kontrakten
- punkt 4 er endret for å korrigere anvendt terminologi ved henvisning til vedkommende myndighet
- I punkt 4 er ordet "sertifiserer" erstattet med "erklærer", siden bruken av sertifiseringskonseptet i denne setningen ikke er konsekvent i forhold til definisjonen i artikkel 3(e) i grunnforordningen
- I punkt 5.1 har nummer 7 blitt omformulert for å klargjøre ansvarsområdene for den kontraherende CAMO vedrørende evaluering av luftdyktighet.

Tillegg VI Godkjenning av forvaltningsorganisasjon for fortsatt luftdyktighet

Side 1 i godkjenningssertifikatet er endret for å referere til samsvar med kravene i vedlegg V (del T) for de organisasjonene som har prosedyrer godkjent av vedkommende myndighet for å forvalte fortsatt luftdyktighet for luftfartøy registrert i et tredjeland.

Innhold i den nye del T

Del T er utarbeidet for å inneholde gjeldende krav til fortsatt luftdyktighet for tredjelandsregistrerte luftfartøy, benyttet av EU-operatører. Som det ble forklart i NPA 2010-10, har strukturen i del T blitt beholdt så lik som mulig med strukturen i del M, og inneholder derfor et avsnitt A og et avsnitt B.

Målsetningen for hovedkravene i del T og endringene som er utført i teksten etter CRD-2 2010-20 er beskrevet nedenfor.

T.1. Vedkommende myndighet

Avsnittet er inkludert i del T for å kartlegge vedkommende myndigheter med ansvar for monitorering av samsvar med kravene i del T.

Avsnitt A

Avsnitt A inneholder tekniske krav som gjelder luftfartøy, operatører, forvaltningsorganisasjoner for fortsatt luftdyktighet og vedlikeholdsorganisasjoner, inndelt i følgende underdeler:

Underdel A

Underdelen fastsetter vedleggets omfang, som retter seg mot tredjelandsregistrerte luftfartøy operert av EU-operatører.

Underdel B

Underdelen inneholder to avsnitt, T.A.201, som fastsetter kommisjonskrav som skal tilfredsstilles av alle luftfartøy innen omfanget av denne del, og T.A.205, som gir tilleggskrav for luftfartøy i kommersiell virksomhet og operasjon av komplekse motordrevne luftfartøy.

T.A.205 har blitt endret etter en reaksjon som ble innmeldt til CRD-2 2012-10, og kravene om en erklæring har blitt slettet.

Underdel C Vedlikeholdsprogram

Underdelen fastsetter samsvarskravene for luftfartøyets vedlikeholdsprogram, for luftfartøy som sorterer under dette vedleggets omfang.

Underdel E Vedlikeholdsorganisasjon

Underdelen fastsetter samsvarskravene for organisasjoner som utfører vedlikehold på komplekse motordrevne luftfartøy eller luftfartøy i kommersiell virksomhet. Avsnitt T.A.501 har blitt endret etter visse mottatte reaksjoner til CRD-2 2010-10, for en klargjøring rundt bestemmelsene om hendelsesrapportsystemet og forhold som må bekreftes av forvaltningsorganisasjonen for fortsatt luftdyktighet.

Underdel G - Tilleggskrav til forvaltningsorganisasjoner for fortsatt luftdyktighet, godkjent etter vedlegg I (del M), underdel G

For komplekse motordrevne luftfartøy og luftfartøy i kommersiell virksomhet, krever grunnforordningens vedlegg IV, punkt 8.g at en organisasjon benyttes til forvaltningen av fortsatt luftdyktighet. En slik organisasjon vil være en CAMO, som i tillegg til kravene i del M, underdel G, samsvarer med kravene i denne underdel G.

Denne underdel spesifiserer krav til spesifikke prosedyrer som skal inkluderes i håndboken for styring av fortsatt luftdyktighet, kunnskapskrav til organisasjonens personell, kvalitetssystemkrav og dokumentasjonskrav. Den inneholder også de rettighetene en organisasjon kan ha dersom den samsvarer med kravene i del T.

Den spesifiserer videre i avsnitt T.A.708 de oppgavene som organisasjonen skal utføre. Dette avsnittet har blitt endret etter noen reaksjoner til CRD-2 2010-10 for å inkludere en bestemmelse som krever at en kontrakt etter vedlegg I til del T blir opprettet når en forvaltningsorganisasjon for fortsatt luftdyktighet blir inngått for å styre luftfartøyets fortsatte luftdyktighet.

Avsnitt B - Tilleggsprosedyrer for vedkommende myndigheter

Avsnitt B inneholder ekstra administrative krav til vedkommende myndigheter.

Endringer til kommisjonsforordning (EU) 965/2012 om luftoperasjoner

Endringer til vedlegg II (del ARO)

ARO.OPS.110 Leieavtaler

ARO.OPS.110(c) er endret for å inneholde en bestemmelse for vedkommende myndighet til å suspendere eller inndra en dry-lease leieavtale dersom luftfartøyet er registrert i en stat underlagt driftsforbud.

Endringer til vedlegg III (del ORO)

ORO.AOC.100(c), ORO.AOC.110(b) og ORO.AOC.110(d) er endret for å ivareta samsvar med endringene i kommisjonsforordning 2042/2003 vedrørende luftfartøy registrert i tredjeland.

ORO.AOC.130(a) og (b) er endret for å erstatte "monitoreringssystem for flygedata" med "monitoreringsprogram for flygedata", for å ha en mer konsekvent term i forhold til termen som benyttes om akseptable samsvarsmåter og veiledningsmaterieell for ORO.AOC.130 og ORO.FC.A.245. Termen "monitoreringsprogram for flygedata" var allerede benyttet i vedlegg til forordning 859/2008 (EU OPS) 1.037 (a)(4) og midlertidig veiledningsbrosjyre nr. 44 (JAR OPS 1, avsnitt 2). Termen "monitoreringsprogram for flygedata" er vanlig innen veiledning om flygedatamonitorering, f.eks. CAP 739 utgitt av Storbritannias sivile luftfartsmyndighet, og tydelig for alle berørte parter.

Tillegg I "operatørerklæring" er endret till å inneholde informasjon som er relevant for fortsatt luftdyktighet.

V. Ikrafttredelse

For ikrafttredelse og anvendelse av endringene til både kommisjonsforordning (EF) 2042/2003 og kommisjonsforordning (EU) 965/2012, foreslås det å ta hensyn til nødvendigheten av å gi tilstrekkelig tid for luftfartsbransjen og medlemsstatenes forvaltninger til å tilpasse det nye rammeverket med bestemmelser og sørge for synkronisering med anvendelsen av forordning om luftoperasjoner og de allerede foreslåtte endringene, dvs. del NCC. Som et resultat foreslås følgende plan for anvendelse:

- Anvendelsen av endringene til del M, anvendelsen av del T for luftfartøy i kommersiell lufttransport og endringene til punkt ARO.OPS.110(c), ORO.AOC.1100, ORO.AOC.110 og ORO.AOC.130 i forordning (EU) 965/2012 er satt til 28. oktober 2014. Dette er for å sørge for at endringene er gjeldende når forordning (EU) 965/2012 blir gjeldende i alle medlemsstater.
- Anvendelsen av del T, for luftfartøy som ikke benyttes i kommersiell lufttransport, er satt til 28. oktober 2015.
- Anvendelsesdatoen for endringene til tillegg I til vedlegg III til forordning (EU) 965/2012 bør koordineres med godkjenningsprosessen for forordning om luftoperasjoner for komplekse motordrevne luftfartøy som ikke brukes til kommersiell virksomhet (uttalelse 04/2011).

Köln, 27. november 2012

P. GOUDOU
Administrerende direktør