



AVIZUL NR. 06/2012

AL AGENȚIEI EUROPENE DE SIGURANȚĂ A AVIAȚIEI

din 27 noiembrie 2012

referitor la un regulament al Comisiei de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2042/2003 al Comisiei din 20 noiembrie 2003 privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu

și

referitor la un regulament al Comisiei de modificare a Regulamentului (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului

„Alinierea Regulamentului (CE) nr. 2042/2003 al Comisiei cu Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Comisiei și cu cerința din anexa 6 OACI care prevede că principiile factorului uman trebuie respectate în elaborarea și aplicarea programului de întreținere a aeronavei”

Rezumat

Adoptarea regulamentului de bază a adus după sine necesitatea de revizuire a Regulamentului (CE) nr. 2042/2003, care conține normele de aplicare pentru menținerea navigabilității, în scopul verificării coerenței între cele două regulamente și pentru garantarea faptului că Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 conține mijloacele adecvate de aplicare a cerințelor esențiale prevăzute în regulamentul de bază.

Prezentul aviz conține modificările aduse normelor de aplicare privind managementul menținerii navigabilității aeronavelor înmatriculate într-un stat membru UE (partea M), precum și un nou set de cerințe privind managementul menținerii navigabilității aeronavelor înmatriculate într-o țară terță și utilizate de către operatorii din UE (partea T). În plus, prezentul aviz conține, de asemenea, modificări la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei privind operațiunile aeriene.

Modificările aduse părții M se referă la:

- înlocuirea conceptului de „aeronave de mare capacitate” cu conceptul de „aeronave complexe motorizate”; și
- introducerea unor cerințe de operare în scopuri comerciale. În ceea ce privește acest aspect, agenția ia act de poziția Grupului european pentru strategia privind siguranța aviației generale și de faptul că acțiunile recomandate în documentul său de strategie pot avea un impact asupra conținutului prezentului aviz.

Cerințele cuprinse în partea T au obiectivul de a se asigura că menținerea navigabilității aeronavelor înmatriculate în țări terțe operate de operatori din UE sau de către operatori cu sediul în UE este în conformitate cu cerințele esențiale ale regulamentului de bază. Caracteristicile cheie ale acestei noi părți T sunt:

- Cerințele din partea T se aplică numai pentru aeronavele înmatriculate în țări terțe utilizate:
 - de către operatori care necesită certificare în conformitate cu partea ORO sau partea ORA; cu excepția aeronavelor utilizate în cadrul unui contract de închiriere cu echipaj sau al unui acord de partajare de cod, sau
 - în interiorul UE sau cu punct de destinație sau de plecare pe teritoriul UE de către operatorii stabiliți sau cu sediul în UE.
- Cerințele din partea T sunt, pentru fiecare aeronavă în parte, suplimentare față de cerințele statului de înmatriculare.

Modificările la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei privind operațiunile aeriene sunt necesare pentru a asigura coerența cu modificările aduse părții M și părții T. În special, aceste modificări afectează:

- dispozițiile privind închirierea fără echipaj a aeronavelor înmatriculate în țări terțe cuprinse atât în ARO.OPS.100, cât și în ORO.AOC.110; și
- conținutul declarației pentru NCC, stabilit în apendicele I la partea ORO.

I. Generalități

1. Scopul prezentului aviz este de a propune Comisiei să modifice Regulamentul (CE) nr. 2042/2003¹ al Comisiei, Regulamentul (UE) 965/2012 al Comisiei² privind operațiunile aeriene. Domeniul de aplicare al acestei activități de reglementare este prezentat în termenii de referință (TdR) RMT.0244 MDM.047 și este descris în detaliu mai jos.
2. Prezentul aviz a fost adoptat cu respectarea procedurii specificate de Consiliul de administrație al Agenției Europene de Siguranță a Aviației (denumită în continuare „agenția”)³, în conformitate cu dispozițiile de la articolul 19 din Regulamentul (CE) nr. 216/2008⁴ (denumit în continuare regulamentul de bază).
3. Norma propusă ține seama de evoluția legislației Uniunii Europene și internaționale (OACI) și de armonizarea cu normele altor autorități ale principalilor parteneri ai Uniunii Europene, așa cum s-a stabilit prin obiectivele de la articolul 2 din regulamentul de bază.

II. Consultare

4. Notificarea propunerii de modificare (*Notice of Proposed Amendment, NPA*) 2010-10⁵ care cuprindea proiectul de aviz referitor la un regulament al Comisiei de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2042/2003 al Comisiei a fost publicată pe site-ul agenției la 10 august 2010.
5. La data limită de 10 decembrie 2010, agenția primise 131 de observații de la 34 de autorități naționale, organizații profesionale și companii private.
6. NPA 2010-10 a abordat 4 probleme diferite:
 - Problema 1: Modificarea Regulamentului (CE) nr. 2042/2003 al Comisiei în sensul alinierii sale la cerințele suplimentare de menținere a navigabilității din regulamentul de bază, pentru aeronave complexe motorizate.
 - Problema 2: Modificarea Regulamentului (CE) nr. 2042/2003 al Comisiei în sensul alinierii sale la cerințele suplimentare de menținere a navigabilității din regulamentul de bază, pentru operarea în scopuri comerciale.
 - Problema 3: Modificarea Regulamentului (CE) nr. 2042/2003 al Comisiei în sensul includerii cerințelor referitoare la aeronavele menționate la articolul 4 alineatul (1) litera (c) din regulamentul de bază.
 - Problema 4: Modificarea Regulamentului (CE) nr. 2042/2003 al Comisiei în sensul includerii cerințelor referitoare la principiile factorului uman care trebuie respectate în elaborarea și aplicarea programului de întreținere a aeronavei.

¹ Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 al Comisiei din 20 noiembrie 2003 privind menținerea navigabilității aeronavelor și a produselor, reperelor și dispozitivelor aeronautice și autorizarea întreprinderilor și a personalului cu atribuții în domeniu (JO L 315, 28.11.2003, p. 1). Regulamentul astfel cum a fost modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 593/2012 al Comisiei din 5 iulie 2012 (JO L 176, 6.7.2012, p. 38).

² Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului. (JO L 296, 25.10.2012, p.1-148)

³ Decizia nr. 01-2012 a Consiliului de administrație a AESA din 13 martie 2012 de modificare și înlocuire a Deciziei nr. 08-2007 privind procedura care trebuie aplicată de agenție pentru emiterea de avize, specificații de certificare și materiale de îndrumare („procedura de reglementare”).

⁴ Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE (JO L 79, 19.3.2008, p. 1).

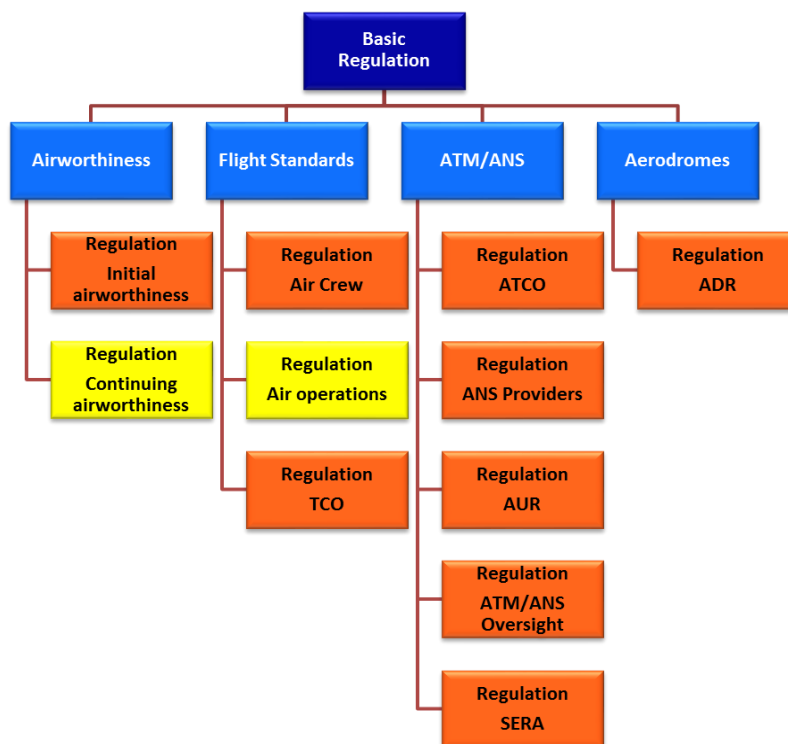
⁵ A se vedea arhivele activității de reglementare la adresa http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

7. Toate observațiile primite au fost luate în considerare și încorporate în două documente de răspuns la observații (*Comment Response Document, CRD*), după cum urmează:
- CRD-1 abordează observațiile referitoare la problemele 1, 2 și 4.
 - CRD-2 abordează observațiile referitoare la problema 3.
8. CRD-1 a fost publicat pe site-ul agenției la 15 decembrie 2011, iar CRD-2 a fost publicat la 20 martie 2012. Aceste CRD cuprind o listă cu toate persoanele și/sau organizațiile care au furnizat observații, precum și răspunsurile date de agenție.

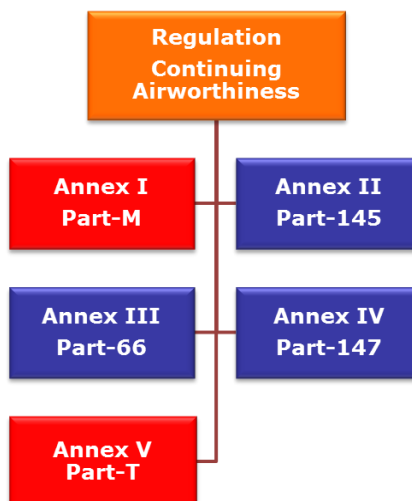
III. Prezentarea generală a reacțiilor

a) Introducere

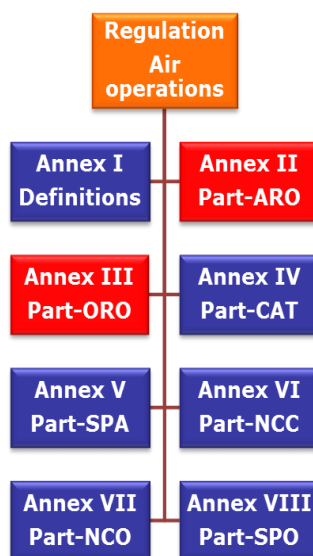
9. Prezentul aviz propune modificări la Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 al Comisiei privind menținerea navigabilității, la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei privind operațiunile aeriene.



10. În ceea ce privește Regulamentul privind menținerea navigabilității, prezentul aviz cuprinde:
- modificări la anexa I (partea M), și
 - o nouă anexă V (partea T)



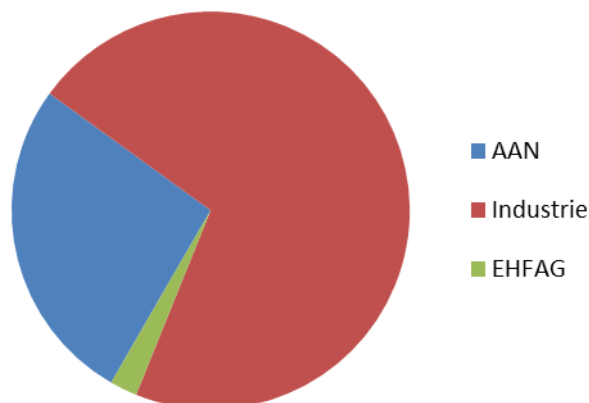
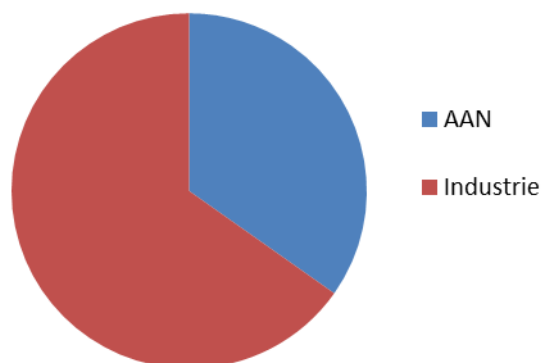
11. În ceea ce privește Regulamentul privind operațiunile aeriene, prezentul aviz cuprinde modificări la partea ORO și partea ARO.



b) Prezentarea generală a reacțiilor

Agenția a primit în total 67 de reacții din partea diverselor părți interesate și autorități competente. În plus față de aceste reacții, Grupul consultativ european privind factorii umani (*European Human Factors Advisory Group, EHFAG*) a furnizat o reacție suplimentară la CRD-1 cu privire la cerințele referitoare la factorii umani introduse în propunere.

Distribuția reacțiilor este următoarea:

Total CRD-1: 44**Total CRD-2: 23****c) Reacții la CRD-1**

Au fost primite 44 de reacții prin instrumentul de răspuns la observații (*Comment Response Tool*, CRT) de la următoarele 14 părți interesate și autorități competente: Aeroclubul din Elveția, Producătorii europeni de plane, LAMA Europa, Asociația aeronavelor ușoare din Republica Cehă, dl Ralf Keil, Europe Air Sports, dl Graham Hallet, SVFB/ SAMA, dl Werner Scholz, AOPA Suedia, Clubul britanic al baloanelor și dirijabilelor, DGAC-Franța, Agenția Suedeză de Transport și Autoritatea Aeronautică Civilă din Regatul Unit. În plus, o reacție fost furnizată de către EHFAG.

Reacțiile au fost grupate pe următoarele domenii:

1. Operațiuni comerciale și transport aerian comercial

Majoritatea reacțiilor la CRD-1 la NPA 2010-10 se referă la definiția operațiunilor comerciale, sugerând că operațiunile cu anumite categorii de aeronave nu ar trebui să fie considerate operațiuni comerciale. Astfel de reacții au fost avute în vedere, dar nu au fost acceptate, deoarece prezentul aviz nu abordează problema clasificării activităților comerciale sau necomerciale. Termenul de operațiune comercială este definit la articolul 3 din regulamentul de bază și nu poate fi modificat printr-o normă de aplicare de rang inferior.

În plus, agenția ia cunoștință de documentul emis de Grupul european pentru strategia privind siguranța aviației generale și de acțiunile recomandate în acest document. În special, acțiunea A.1 invită statele membre să ofere reacții cu privire la activitățile pe care nu le clasifică drept operațiuni comerciale în sistemul actual, iar agenția și Comisia să ia în considerare propunerea unor modificări ale definiției din regulamentul de bază în urma unor astfel de reacții.

O reacție susține că definiția transportului aerian comercial inclusă în această propunere trebuie armonizată cu definiția inclusă în viitorul regulament privind operațiunile aeriene. S-a luat notă de această reacție, dar nu a fost acceptată. Așa cum s-a explicat în CRD-1,

modificarea definiției transportului aerian comercial ar avea impact asupra cerințelor mai puțin restrictive introduse prin Regulamentul (CE) nr. 1056/2008 al Comisiei⁶ privind sectorul aviației generale.

2. Sistemul de calitate al micilor întreprinderi de management al menținerii navigabilității

Mai multe reacții la CRD-1 la NPA 2010-10 se referă la cerința de a avea un sistem de calitate pentru micile întreprinderile de management al menținerii navigabilității (CAMO) care gestionează menținerea navigabilității pentru aeronave complexe motorizate sau aeronave implicate în operațiuni comerciale. Aceste reacții au fost acceptate.

Punctul 8.a.4 din anexa IV la regulamentul de bază prevede ca întreprinderile de control al menținerii navigabilității sau care execută întreținerea aeronavelor complexe motorizate sau a aeronavelor implicate în operațiuni comerciale să aibă un sistem de management. Un astfel de sistem de management nu poate fi înlocuit cu un sistem de calitate.

Elementele sistemului de management vor fi introduse în Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 al Comisiei cu sarcina MDM.055⁷, pentru care se preconizează emiterea unui NPA înainte de sfârșitul anului 2012.

În principiu, elementele din ORO.GEN secțiunea II și, în special, ORO.GEN.200 vor forma baza pentru elaborarea modificărilor la Regulamentul (CE) nr. 2042/2003. Acest lucru garantează faptul că aceeași abordare va fi utilizată pentru punerea în aplicare a SMS pentru întreprinderile autorizate de instruire a piloților, centre de medicină aeronautică, operatori, întreprinderi cu atribuții de întreținere (partea M, subpartea F și partea 145, CAMO și întreprinderile de instruire în domeniul întreținerii autorizate în conformitate cu partea 147).

În scopul punerii în aplicare a cerințelor privind sistemul de management propuse în partea ORO, va fi necesară revizuirea și adaptarea cerințelor existente în domeniul sistemului de management, al sistemului de calitate, al organizării, al bilanțului organizațional etc. Acest lucru înseamnă introducerea de cerințe pentru un sistem de management care să cuprindă, printre alte caracteristici, managementul siguranței și monitorizarea conformității. Pentru domeniul special al monitorizării conformității în cea mai mică întreprindere, ideea este de a propune un program de monitorizare proporțional care să mențină principiul independenței (de exemplu, cu ajutorul persoanelor din exterior care să efectueze audituri).

Modificarea propusă la M.A.712 litera (f) se anulează.

3. Contractul de întreținere

Mai multe reacții la CRD-1 la NPA 2010-10 se referă la necesitatea de a clarifica momentul în care un contract între CAMO și operator este necesar și cerințele privind contractul cu o întreprindere cu atribuții de întreținere, iar acestea susțin în special că:

- dispozițiile referitoare la momentul în care este necesar să se încheie un contract scris cu întreprinderea cu atribuții de întreținere trebuie clarificate;
- aprobarea contractului între CAMO și întreprinderea cu atribuții de întreținere de către autoritatea competentă este o povară inutilă.

Ambele reacții au fost luate în considerare și textul propus a fost modificat. Specificațiile tehnice ale contractului între CAMO și întreprinderea cu atribuții de întreținere trebuie incluse în specificațiile de management al menținerii navigabilității (CAME), prin urmare, acestea sunt

⁶ Regulamentul (CE) nr. 1056/2008 al Comisiei din 27/10/2008 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2042/2003 (JO L 283, 28.10.2008, p. 5)

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

aprobate împreună cu CAME și nu necesită aprobare separată din partea autorității competente.

4. Jurnal tehnic

Două reacții la CRD-1 consideră că cerința de a avea un jurnal tehnic reprezintă o povară pentru unele tipuri de operațiuni comerciale. Cu toate acestea, agenția consideră că sistemul jurnalului tehnic prevede un mijloc sistematic de colectare și divulgare a anumitor informații care sunt necesare pentru funcționarea și managementul menținerii navigabilității, cum ar fi perioadele de utilizare, darea în exploatare și remedierea defectelor amânate. Sistemul jurnalului tehnic nu trebuie să fie un sistem complex și ar trebui adaptat la tipul de aeronavă și tipul de operațiune.

5. Factorii umani în programul de întreținere

EHFAG a remarcat că introducerea unor dispoziții referitoare la factorii umani în partea M trebuie efectuată într-un mod consolidat și a propus amânarea introducerii oricărei cerințe privind factorii umani pentru sarcina de reglementare MDM.055. Ca urmare a acestor observații, modificarea propusă la M.A.302 litera (h) se anulează.

d) Reacții la CRD-2

Au fost primite 23 de reacții la CRT de la următoarele 5 părți interesate și autorități competente: AICA, Autoritatea Aeronautică Civilă din Țările de Jos, DGAC-Franța, Agenția Suedeză de Transport și Autoritatea Aeronautică Civilă din Regatul Unit. Unele dintre aceste reacții sunt observații care sprijină propunerea inclusă în CRD-2. Principalele subiecte abordate în reacții sunt următoarele:

1. Aplicabilitatea regulamentului

Două reacții la CRD-2 se referă la aplicabilitatea regulamentului la aeronavele înmatriculate într-o țară terță, operate de operatori care au sediul principal în UE. O reacție sprijină normele propuse, în timp ce cealaltă reacție consideră că regulamentul nu trebuie să se aplice aeronavelor înmatriculate într-o țară terță și operate în afara UE de către operatorii din UE, precum întreprinderile de formare a piloților care oferă formare în afara UE cu aeronave înmatriculate într-o țară terță sau operatorii de transport aerian comercial care operează aeronave străine înmatriculate în afara UE.

Ultima reacție nu a fost acceptată. Aplicabilitatea prezentului regulament se stabilește în conformitate cu aplicabilitatea menționată la articolul 4 alineatul (1) litera (c) din regulamentul de bază și ținând cont de dispozițiile referitoare la închirierea aeronavelor cu echipaj și partajarea de cod stabilite în anexa III (partea ORO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012. Acest lucru înseamnă că domeniul de aplicare al regulamentului va cuprinde:

- aeronavele înmatriculate într-o țară terță și utilizate de către un operator care face obiectul certificării în conformitate cu anexa III (partea ORO) la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 sau cu anexa VII (partea ORA) la Regulamentul (UE) nr. 1178/2011, cu excepția aeronavelor utilizate în conformitate cu contracte de închiriere cu echipaj sau acorduri de partajare de cod, indiferent de locul unde se operează aeronavele, și
- aeronavele înmatriculate într-o țară terță și utilizate în interiorul UE sau cu punct de destinație sau de plecare pe teritoriul UE de către un operator stabilit sau cu sediul în UE. Acest regulament exclude aeronavele înmatriculate într-o țară terță, care sunt utilizate numai în afara UE, de către operatori stabiliți sau cu sediul în UE.

2. Punerea în aplicare a regulamentului

O reacție la CRD-2 susține că supravegherea punerii în aplicare a regulamentului pentru aeronavele necomplexe motorizate înmatriculate într-o țară terță va fi foarte dificilă, deoarece nu există nicio obligație pentru operatori de a-și declara activitatea autorității competente și, în plus, acest lucru va avea un impact economic în cadrul autorităților competente disproporționat

față de beneficiile privind siguranța. Partea care a transmis observația sugerează utilizarea Programului de evaluare a siguranței aeronavelor străine (SAFA) pentru supravegherea respectivelor aeronave.

Reacția este acceptată parțial. Acest regulament are ca scop satisfacerea necesității exprimate în regulamentul de bază de a asigura în mod eficient siguranța aeronavelor înmatriculate într-o țară terță care operează în UE. Inspekțiile SAFA pot fi utilizate ca parte a programului de supraveghere pentru acele aeronave.

3. Închirierea fără echipaj a unei aeronave înmatriculate într-o țară terță

Au fost primite 3 reacții la CRD-2 în legătură cu contractul de închiriere fără echipaj a aeronavelor înmatriculate într-o țară terță de către operatorii din UE.

Una dintre aceste reacții arată că partea care a transmis observația susține faptul că propunerea permite posibilitatea de a continua închirierea fără echipaj pentru aeronavele înmatriculate într-o țară terță de către operatorii din UE de transport aerian comercial. S-a luat act de această reacție.

Două reacții propun modificarea textului de la punctul ARO.OPS 110 litera (c) pentru a exclude posibilitatea ca aeronavele înmatriculate într-un stat care face obiectul unei interdicții de exploatare în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 2111/2005 al Comisiei să fie închiriate fără echipaj de către operatorii din UE. Reacția a fost acceptată.

A treia reacție solicită o clarificare a dispozițiilor de la T.A.205 alineatul (1) pentru operatorii UE de transport aerian comercial care închiriază aeronave fără echipaj înmatriculate într-o țară terță. S-a luat act de această reacție și o astfel de clarificare va fi inclusă în AMC/GM.

4. Declarația operatorului

O reacție la CRD-2 se referă la cerința de a avea o declarație pentru operatorii de aeronave complexe motorizate înmatriculate în țări terțe care nu sunt utilizate pentru operațiuni comerciale. Partea care a transmis observația consideră că această declarație ar fi o povară pentru acești operatori în comparație cu operatorii de aeronave înmatriculate în UE. Această reacție a fost acceptată, considerându-se că Avizul nr. 04/2011 cuprindea deja:

- dispoziții referitoare la declarația operatorilor de aeronave complexe motorizate care nu sunt utilizate pentru operațiuni comerciale (ORO.DEC.100); și
- un formular pentru declarația către autoritatea competentă (apendicele I la partea ORO).

Prezentul aviz 06/2012 propune o modificare a formularului în sensul includerii unor informații relevante pentru menținerea navigabilității.

5. Conformitatea cu informațiile obligatorii eliberate de agenție

Mai multe reacții privitoare la CRD-2 se referă la dispozițiile de la T.A.201 alineatul (1) litera (g) care solicită aeronavelor înmatriculate în țări terțe conformitatea cu toate cerințele aplicabile obligatorii emise de către statul de înmatriculare și informațiile obligatorii privind siguranța emise de agenție, inclusiv directivele de navigabilitate. Agenția recunoaște că, în anumite cazuri, pot exista contradicții între cerințele obligatorii emise de către statul de înmatriculare și informațiile obligatorii privind siguranța emise de către agenție. În aceste cazuri, operatorul ar trebui să ia în considerare mijloace alternative pentru a rezolva o astfel de contradicție.

IV. Principalele modificări introduse în regulament prin prezentul aviz.

Modificări la Regulamentul cadru (CE) 2042/2003 al Comisiei

Articolul 1 se modifică pentru a specifica domeniul de aplicare al regulamentului, în conformitate cu cerințele de la articolul 8 alineatul (1) din regulamentul de bază.

Articolul 2 se modifică pentru a adăuga o definiție care să explice sensul expresiei „transport aerian comercial” din Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 al Comisiei și pentru a preciza faptul că definițiile de la articolul 2 sunt preconizate a fi utilizate în domeniul de aplicare al Regulamentului (CE) nr. 2042/2003 al Comisiei.

Articolul 3 se modifică pentru a asigura coerența cu modificările făcute la articolul 1 și pentru a preciza care dispoziții sunt aplicabile pentru fiecare categorie de aeronave. În plus, deoarece Regulamentul (CE) nr. 1702/2003 a fost abrogat prin Regulamentul (UE) nr. 748/2012, referința de la punctul 3 se actualizează.

Articolul 4 alineatul (1) se modifică pentru a preciza care dispoziții trebuie utilizate pentru eliberarea autorizațiilor pentru întreprinderile cu atribuții de întreținere.

Modificări la partea M

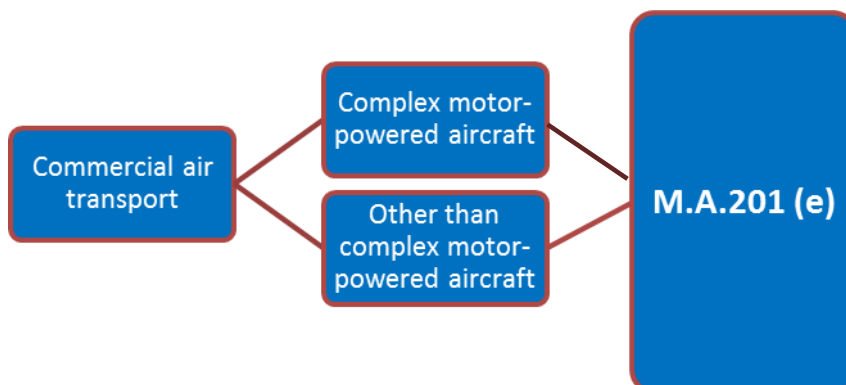
M.1 Autoritatea competentă

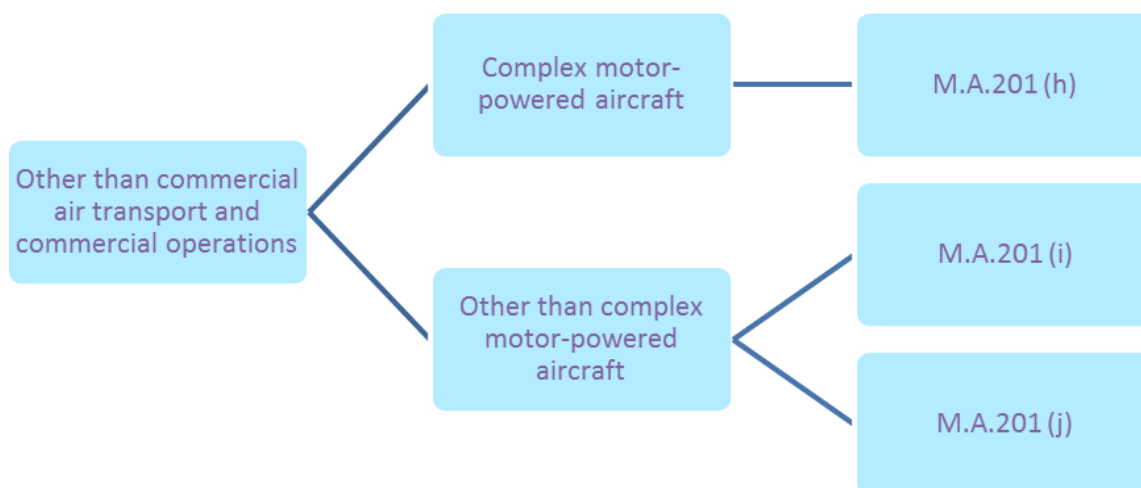
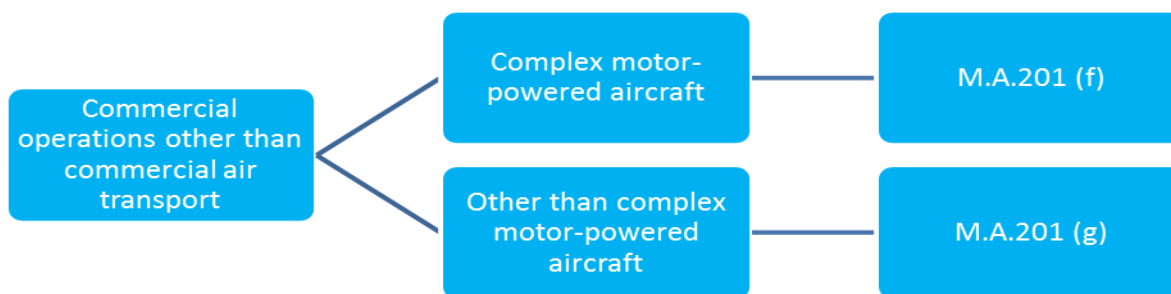
M.1 subpunctul (4) se modifică în sensul simplificării dispozițiilor privind desemnarea autorității competente pentru aprobarea programului de întreținere.

M.A.201 Responsabilități

M.A.201 literele (e)-(k) se modifică în sensul:

- înlocuirii termenului „aeronavă de mare capacitate” cu termenul „aeronavă complexă motorizată”;
- introducerii conceptului de „operațiuni comerciale”
- specificării pentru fiecare categorie de aeronave și tipuri de operațiuni a cerințelor privind necesitatea unei CAMO, a unui contract între CAMO și operator/propietar, a cerințelor referitoare la necesitatea unei întreprinderi cu atribuții de întreținere și a contractului cu o astfel de întreprindere cu atribuții de întreținere





M.A.301 Sarcinile de menținere a navigabilității

M.A. 301 alineatul (2) se modifică în sensul alinierii acestei dispoziții cu posibilitatea de a stabili o MEL pe bază de voluntariat pentru operațiuni necomerciale cu aeronave ne complexe motorizate care au fost, de asemenea, prevăzute în normele de aplicare pentru operațiunile aeriene de la punctul NCO.GEN.155.

M.A. 302 alineatul (4) și M.A.302 alineatul (7) se modifică pentru a înlocui „aeronave de mare capacitate” cu „aeronave complexe motorizate”.

M.A.302 Programul de întreținere a aeronavei

M.A. 302 litera (c) se modifică pentru a se asigura coerența cu modificările aduse la M.1.

M.A. 302 litera (f) se modifică pentru a înlocui „aeronave de mare capacitate” cu „aeronave complexe motorizate”.

M.A.305 Sistem de înregistrare a menținerii navigabilității aeronavelor

M.A.305 litera (b) se modifică pentru a se asigura coerența cu modificările aduse la M.A.306 litera (a).

M.A.306 Sistemul de jurnal tehnic al operatorului

Titlul acestui punct se modifică din „sistemul de jurnal tehnic al operatorului” în „sistemul de jurnal tehnic al aeronavei” pentru a asigura coerența cu terminologia utilizată atât în alte subpărți ale prezentului regulament, cât și în Regulamentul privind operațiunile aeriene.

M.A.306 litera (a) se modifică pentru a extinde cerințele privind jurnalul tehnic la aeronavele utilizate pentru operațiuni comerciale. Agenția consideră că, pentru operațiuni comerciale, operatorul pune la dispoziție un jurnal tehnic al aeronavei pentru a colecta și divulga anumite informații care sunt necesare pentru funcționarea și managementul menținerii navigabilității, cum ar fi perioadele de utilizare, darea în exploatare și remedierea defectelor amânate.

M.A.403 Remedierea defectelor

M.A.403 litera (b) se modifică în sensul alinierii cu dispozițiile de la punctul NCO.GEN.155, care prevăd posibilitatea de a elabora o MEL pe bază de voluntariat și care nu necesită o aprobare de la autoritatea competentă. În plus, textul se modifică în continuare pentru:

- a clarifica faptul că MEL poate fi, de asemenea, utilizată de către personalul autorizat pentru certificare pentru amânarea defectelor, și
- eliminarea dispoziției privind „defectele aeronavei definite ca fiind acceptabile de către autoritatea competentă”.

M.A.403 litera (c) se modifică pentru a clarifica faptul că remedierea defectelor amânate trebuie să aibă loc în perioada specificată în datele de întreținere sau în MEL.

M.A.504 Controlul componentelor de aeronavă inutilizabile

M.A.504 litera (b) se modifică pentru a înlocui „aeronave de mare capacitate” cu „aeronave complexe motorizate”.

M.A.708 Managementul menținerii navigabilității

M.A.708 litera (c) se modifică și cerințele sunt separate în două părți, și anume M.A.708 litera (c) și M.A.708 litera (d).

M.A.708 litera (c) specifică faptul că, pentru aeronave complexe motorizate implicate în operațiuni comerciale, inclusiv transportul aerian comercial, se încheie un contract între CAMO și o întreprindere cu atribuții de întreținere corespunzătoare. Această modificare este în conformitate cu modificările introduse la M.A.201.

M.A.708 litera (d) cuprinde o dispoziție care permite, în anumite cazuri, abaterea de la M.A.708 litera (c).

M.A.801 Certificat de dare în exploatare a aeronavei

M.A.801 litera (c) se modifică pentru a înlocui „transport aerian comercial” cu „operațiuni comerciale”.

M.A.803 Autorizarea pilotului-proprietar

M.A.803 litera (b) se modifică pentru a se asigura coerența cu terminologia utilizată în regulament.

M.A.901 litera (g) Examinarea navigabilității unei aeronave

M.A.901 litera (g) se modifică pentru a se alinia cu modificările făcute la M.A.201.

M.B.105 Schimb reciproc de informații

M.B.105 se modifică pentru a actualiza referința la articolul 15 din regulamentul de bază.

Apendicele I Contract referitor la menținerea navigabilității

S-au făcut următoarele modificări la apendicele 1:

- termenul „acord” a fost înlocuit cu termenul „contract”
- acronimul CAMO se introduce pentru a se referi la o întreprindere de management al menținerii navigabilității autorizată în conformitate cu partea M, subpartea G
- referințele la Regulamentul (CE) nr. 1702/2003 se înlocuiesc cu referințe la Regulamentul (UE) nr. 748/2012
- punctul 3 se modifică pentru a solicita ca tipul de operațiune să fie specificat în contract.
- punctul 4 se modifică pentru a corecta terminologia utilizată atunci când se referă la autoritatea competentă
- La punctul 4 cuvântul „certifică” se înlocuiește cu „declară”, deoarece utilizarea conceptului de certificare în această frază nu este în concordanță cu definiția de la articolul 3 litera (e) din regulamentul de bază
- La punctul 5.1, subpunctul 7 a fost reformulat pentru a clarifica responsabilitățile CAMO contractate cu privire la examinarea navigabilității.

Apendicele VI Autorizarea întreprinderii de management al menținerii navigabilității

Pagina 1 din certificatul de autorizare se modifică pentru a face referire la conformitatea cu cerințele din anexa V (partea T) pentru acele întreprinderi care au proceduri aprobate de către autoritatea competentă de management al menținerii navigabilității aeronavelor înmatriculate într-o țară terță.

Conținutul noii părți T

Partea T este formulată astfel încât să cuprindă cerințele privind menținerea navigabilității aplicabile aeronavelor înmatriculate într-o țară terță și utilizate de către operatorii din UE. Așa cum s-a explicat în NPA 2010 -10, structura părții T s-a păstrat pe cât posibil similară cu structura părții M, care cuprinde secțiunea A și secțiunea B.

Obiectivul principalelor cerințe din partea T, precum și ale modificărilor aduse textului în urma CRD-2 la NPA 2010-10, sunt descrise mai jos.

T.1 Autoritatea competentă

Acest punct este inclus în partea T pentru a identifica autoritățile competente responsabile cu monitorizarea conformității cu cerințele din prezenta parte T.

Secțiunea A

Secțiunea A cuprinde cerințele tehnice aplicabile aeronavelor, operatorilor, întreprinderilor de management al navigabilității și întreprinderilor cu atribuții de întreținere, împărțite în subpărțile următoare:

Subpartea-A

Această subparte stabilește domeniul de aplicare al prezentei anexe, care vizează aeronavele înmatriculate în țări terțe operate de operatori din UE.

Subpartea-B

Această subparte conține două puncte: T.A.201, care stabilește cerințele comune care trebuie îndeplinite de către toate aeronavele din domeniul de aplicare al prezentei părți, și T.A.205, care prevede cerințele suplimentare pentru aeronavele implicate în operațiuni comerciale și operarea aeronavelor complexe motorizate.

T.A.205 a fost modificat în urma unei reacții primite la CRD-2 la NPA 2012-10 și cerințele privind o declarație au fost eliminate.

Subpartea-C Programul de întreținere

Această subparte stabilește condițiile care trebuie respectate de către programul de întreținere a aeronavei din domeniul de aplicare al prezentei anexe.

Subpartea-E Întreprinderea cu atribuții de întreținere

Această subparte stabilește condițiile care trebuie respectate de către întreprinderea cu atribuții de întreținere a aeronavelor complexe motorizate implicate în operațiuni comerciale. Punctul T.A.501 a fost modificat ca urmare a unor reacții primite la CRD-2 la NPA 2010-10, astfel încât să se clarifice dispozițiile privind sistemul de raportare a evenimentelor, precum și elementele care trebuie verificate de către întreprinderea de management al menținerii navigabilității.

Subpartea G — Cerințe suplimentare pentru întreprinderile de management al menținerii navigabilității autorizate în conformitate cu anexa I (partea-M) subpartea-G

Pentru aeronavele motorizate complexe și aeronavele implicate în operațiuni comerciale, regulamentul de bază prevede în anexa IV punctul 8.g că se utilizează o întreprindere pentru managementul menținerii navigabilității. O astfel de întreprindere va fi o CAMO, care, pe lângă cerințele din partea M subpartea G, este în conformitate și cu cerințele acestei subpărți G.

Această subparte specifică cerințele pentru procedurile specifice care urmează să fie incluse în specificațiile de management al menținerii navigabilității, cerințele privind cunoștințele pentru personalul întreprinderii, cerințele sistemului de calitate și cerințele de documentare. Acesta cuprinde, de asemenea, privilegiile pe care o întreprindere le poate avea în cazul în care respectă cerințele din partea T.

În plus, precizează la punctul T.A.708 sarcinile care urmează să fie efectuate de către întreprindere. Acest punct a fost modificat ca urmare a unor reacții primite la CRD-2 la NPA 2010-10 pentru a include o dispoziție care impune încheierea unui contract în conformitate cu anexa I la partea T de fiecare dată când o întreprindere de management al menținerii navigabilității este contractată pentru managementul menținerii navigabilității aeronavelor.

Secțiunea B- Proceduri suplimentare pentru autorități competente

Secțiunea B cuprinde cerințe administrative suplimentare pentru autoritățile competente.

Modificări la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei privind operațiunile aeriene**Modificări la anexa II (partea ARO)****ARO.OPS.110 Contracte de închiriere**

ARO.OPS.110 litera (c) se modifică pentru a include o dispoziție pentru autoritatea competentă de suspendare sau revocare a unui contract de închiriere fără echipaj ori de câte ori aeronava este înmatriculată într-un stat care face obiectul unei interdicții de operare.

Modificări la anexa III (partea ORO)

ORO.AOC.100 litera (c), ORO.AOC.110 litera (b) și ORO.AOC.110 litera (d) se modifică pentru a se asigura coerența cu modificările aduse Regulamentului (CE) nr. 2042/2003 al Comisiei cu privire la aeronavele înmatriculate într-o țară terță.

ORO.AOC.130 litera (a) și litera (b) se modifică și se înlocuiește „sistem de monitorizare a datelor de zbor” cu „program de monitorizare a datelor de zbor”, pentru a păstra coerența cu termenul utilizat în mijloacele acceptabile de conformitate și materialele de îndrumare pentru ORO.AOC.130 și ORO.FC.A.245. Termenul „sistem de monitorizare a datelor de zbor” a fost deja utilizat în anexa la Regulamentul (CE) nr. 859/2008 (EU OPS) OPS 1.037 litera (a) punctul (4) și în Broșura de îndrumare temporară nr. 44 (*Temporary Leaflet Guidance no. 44*; JAR OPS 1 Secțiunea 2). Termenul „program de monitorizare a datelor de zbor” este comun în orientările privind monitorizarea datelor de zbor, de exemplu, CAP 739 publicate de Autoritatea Aeronautică Civilă din Regatul Unit, și este clar pentru toate părțile interesate.

Apendicele I „Declarația operatorului” se modifică pentru a include informațiile relevante pentru menținerea navigabilității.

V. Intrarea în vigoare

Intrarea în vigoare și punerea în aplicare a modificărilor atât la Regulamentul (CE) nr. 2042/2003 al Comisiei, cât și la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei, sunt propuse luând în considerare faptul că este necesar să se asigure timp suficient pentru ca industria aeronautică și administrațiile statelor membre să se adapteze la noul cadru de reglementare și să asigure sincronizarea cu aplicarea Regulamentului privind operațiunile aeriene, precum și cu modificările propuse, și anume partea-NCC. Ca rezultat, se propune următoarea schemă de aplicare:

- aplicarea modificărilor la partea M, aplicarea părții T pentru aeronavele utilizate pentru transportul aerian comercial și modificările la punctele ARO.OPS.110 litera (c), ORO.AOC.100, ORO.AOC.110, ORO.AOC.130 din Regulamentul (UE) nr. 965/2012 sunt stabilite pentru 28 octombrie 2014. Se procedează astfel pentru a garanta că aceste modificări sunt aplicabile la momentul la care Regulamentul (UE) nr. 965/2012 se aplică în toate statele membre.
- aplicarea părții T pentru aeronavele care nu sunt utilizate pentru transportul aerian comercial este stabilită pentru 28 octombrie 2015.
- data aplicării modificărilor la apendicele I la anexa III la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 trebuie coordonată cu procesul de adoptare a regulamentului privind operațiunile aeriene pentru aeronavele complexe motorizate care nu sunt implicate în operațiuni comerciale (Avizul nr. 04/2011).

Köln, 27 noiembrie 2012

P. GOUDOU
Director executiv