



**MNENJE ŠT. 06/2012**

**EVROPSKE AGENCIJE ZA VARNOST V LETALSTVU**

**z dne 27. novembra 2012**

**o Uredbi Komisije o spremembi Uredbe Komisije (ES) št. 2042/2003 o stalni plovnosti zrakoplovov in letalskih proizvodov, delov in naprav ter o potrjevanju organizacij in osebja, ki se ukvarjajo s temi nalogami,**

**in**

**o Uredbi Komisije o spremembi Uredbe Komisije (EU) št. 965/2012 z dne 5. oktobra 2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta**

**„Uskladitev Uredbe Komisije (ES) št. 2042/2003 z Uredbo (ES) št. 216/2008 in zahtevami iz Priloge 6 k ICAO o človeškem dejavniku, ki ga je treba upoštevati pri oblikovanju in uporabi programa vzdrževanja zrakoplova“**

## Povzetek

Sprejetje osnovne uredbe izhaja iz potrebe po reviziji Uredbe (ES) št. 2042/2003, ki vsebuje izvedbene predpise o stalni plovnosti, da bi se preverila skladnost med obema uredbama in da bi Uredba Komisije (ES) št. 2042/2003 vsebovala ustrezna sredstva za izvajanje bistvenih zahtev, določenih v osnovni uredbi.

To mnenje vsebuje spremembe izvedbenih predpisov za vodenje stalne plovnosti zrakoplova, ki je registriran v državi članici EU (del M) in nov sklop zahtev za vodenje stalne plovnosti zrakoplova, ki je registriran v tretji državi in ga uporabljajo operatorji iz EU (del T). Poleg tega to mnenje vsebuje tudi spremembe Uredbe Komisije (EU) št. 965/2012 o letalskih operacijah.

Spremembe dela M se nanašajo na:

- nadomestitev pojma „veliki zrakoplov“ s pojmom „kompleksni zrakoplov na motorni pogon“ in
- uvedbo zahtev za letenje v komercialne namene. Agencija v zvezi s tem vidikom priznava stališče skupine za evropsko strategijo za splošno varnost v letalstvu in dejstvo, da ukrepi, ki jih priporoča v strategiji, lahko vplivajo na vsebino tega mnenja.

Cilj zahtev iz dela T je zagotoviti, da je stalna plovnost zrakoplovov, ki so registrirani v tretjih državah in jih upravljajo operatorji iz EU ali operatorjih s stalnim prebivališčem v EU, skladna z bistvenimi zahtevami iz osnovne uredbe. Glavne značilnosti tega novega dela T so:

- zahteve iz dela T veljajo samo za zrakoplove, ki so registrirani v tretji državi in jih uporabljajo:
  - operatorji, ki morajo imeti spričevalo v skladu z delom ORO ali delom ORA, razen če se zrakoplov uporablja na podlagi pogodbe o najemu zrakoplova z osebjem ali sporazumov o letih pod skupno oznako; ali
  - operatorji s sedežem ali stalnim prebivališčem v EU proti, v ali pri odletih iz EU.
- Zahteve iz dela T veljajo skupaj z zahtevami države registracije za vsak zrakoplov.

Spremembe Uredbe Komisije (EU) št. 965/2012 o letalskih operacijah so potrebne za zagotovitev skladnosti s spremembami dela M in dela T. Te spremembe zlasti vplivajo na:

- določbe o najemu zrakoplova brez osebja, registriranega v tretji državi iz ARO.OPS.100 in ORO.AOC.110, in
- vsebino izjave za NCC, ki je opredeljena v Dodatku I k delu ORO.

**I. Splošno**

1. Namen tega mnenja je predlagati Komisiji, da opravi spremembe Uredbe Komisije (ES) št. 2042/2003<sup>1</sup> in Uredbe Komisije (EU) št. 965/2012<sup>2</sup> o letalskih operacijah. Obseg te dejavnosti sprejemanja predpisov je opisan v pristojnostih in nalogah RMT.0244 MDM.047. podrobneje pa je opisan tudi v nadaljevanju.
2. Mnenje je bilo sprejeto po postopku, ki ga je določil upravni odbor Evropske agencije za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu: „Agencija”)<sup>3</sup> v skladu z določbami člena 19 Uredbe (ES) št. 216/2008<sup>4</sup> (v nadaljnjem besedilu: „osnovna uredba”).
3. Predlagan predpis upošteva razvoj zakonodaje Evropske unije in mednarodne zakonodaje (ICAO) ter uskladitev s predpisi drugih organov glavnih partnerjev Evropske unije, kot je določeno v ciljnih iz člena 2 osnovne uredbe.

**II. Posvetovanje**

4. Obvestilo o predlaganih spremembah (NPA) 2010-10<sup>5</sup>, ki je vsebovalo osnutek mnenja o uredbi Komisije o spremembi Uredbe Komisije (ES) št. 2042/2003, je bilo objavljeno na spletni strani Agencije 10. avgusta 2010.
5. Agencija je do roka, tj. 10. decembra 2010, prejela 131 pripomb, ki jih je poslalo 34 nacionalnih organov, strokovnih organizacij in zasebnih podjetij.
6. NPA 2010-10 je obravnaval štiri različne točke:
  - točka 1: sprememba Uredbe Komisije (ES) št. 2042/2003 zaradi uskladitve z dodatnimi zahtevami za stalno plovnost iz osnovne uredbe za kompleksne zrakoplove na motorni pogon;
  - točka 2: sprememba Uredbe Komisije (ES) št. 2042/2003 zaradi uskladitve z dodatnimi zahtevami za stalno plovnost iz osnovne uredbe za letenje v komercialne namene;
  - točka 3: sprememba Uredbe Komisije (ES) št. 2042/2003 zaradi vključitve zahtev za zrakoplove iz člena 4(1)(c) osnovne uredbe;
  - točka 4: sprememba Uredbe Komisije (ES) št. 2042/2003 za vključitev zahtev v zvezi s človeškim dejavnikom, ki ga je treba upoštevati pri oblikovanju in uporabi programa vzdrževanja zrakoplova.
7. Vse prejete pripombe so bile potrjene in vključene v dva dokumenta o odzivih na pripombe (CRD):
  - CRD-1 o pripombah v zvezi s točkami 1, 2 in 4;
  - CRD-2 o pripombah v zvezi s točko 3.

---

<sup>1</sup> Uredba Komisije (ES) št. 2042/2003 z dne 20. novembra 2003 o stalni plovnosti zrakoplovov in letalskih proizvodov, delov in naprav ter o potrjevanju organizacij in osebja, ki se ukvarjajo s temi nalogami (UL L 315, 28.11.2003, str. 1). Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo Komisije (EU) št. 593/2012 z dne 5. julija 2012 (UL L 176, 6.7.2012, str. 38)

<sup>2</sup> Uredba Komisije (EU) št. 965/2012 z dne 5. oktobra 2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 296, 25.10.2012, str. 1-148).

<sup>3</sup> Sklep upravnega odbora agencije EASA 01-2012 z dne 13. marca 2012 o spremembi in nadomestitvi Sklepa upravnega odbora 08-2007 v zvezi s postopkom, ki ga Agencija uporablja za oblikovanje mnenj, certifikacijskih zahtev in navodil („postopek sprejemanja predpisov”).

<sup>4</sup> Uredba (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu ter razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES (UL L 79, 19.3.2008, str. 1)

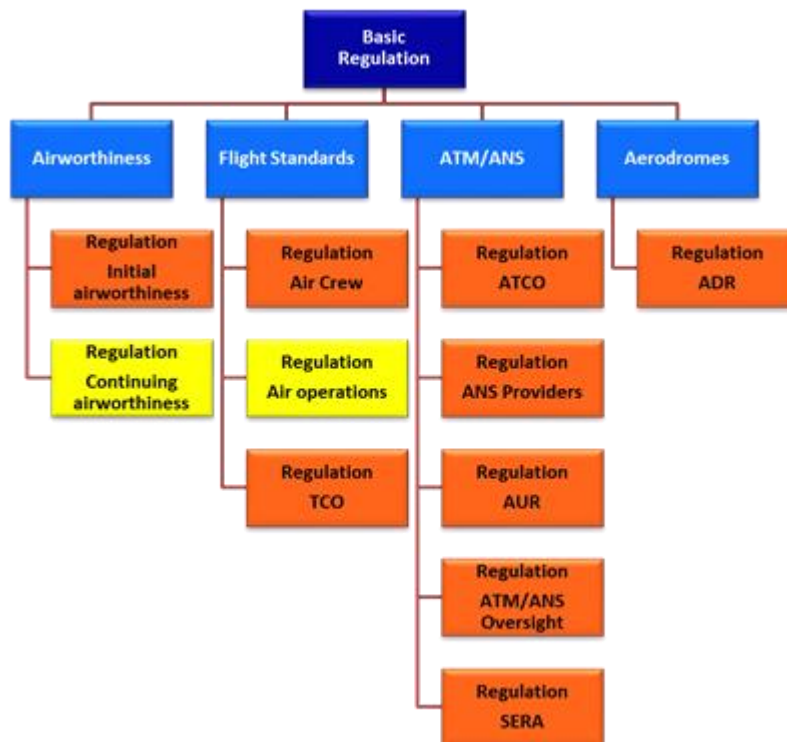
<sup>5</sup> Glejte arhiv oblikovanja predpisov: [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

8. CRD-1 je bil objavljen na spletni strani Agencije 15. decembra 2011, CRD-2 pa 20. marca 2012. Ta dokumenta CRD vsebujeta seznam vseh oseb oziroma organizacij, ki so Agenciji posredovali pripombe in odgovore.

### III. Pregled pripomb

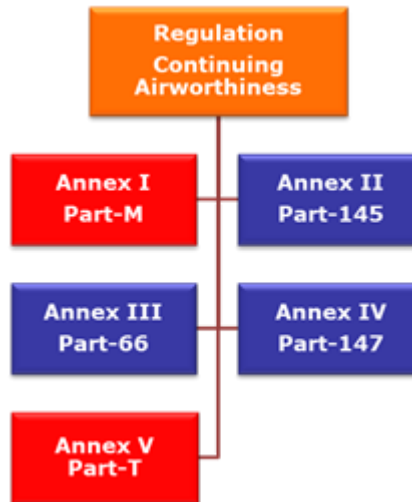
#### a) Uvod

9. To mnenje vsebuje predloge sprememb Uredbe Komisije (ES) št. 2042/2003 o stalni plovnosti in Uredbe Komisije (EU) št. 965/2012 o letalskih operacijah.

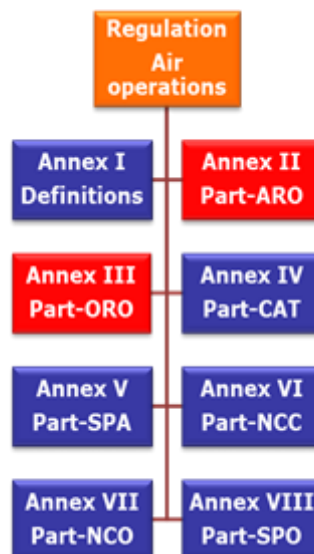


10. V zvezi s predpisi o stalni plovnosti to mnenje vključuje:

- spremembe Priloge I (del M) in
- novo Prilogo V (del T).



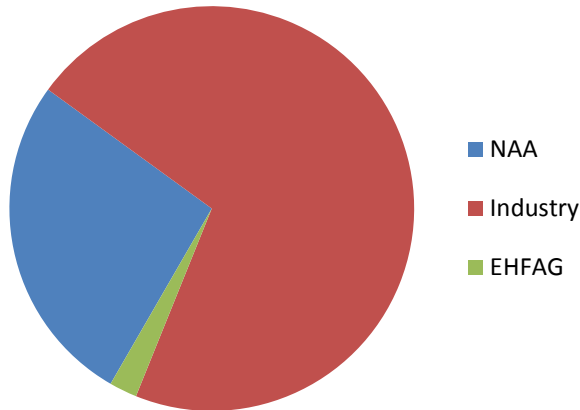
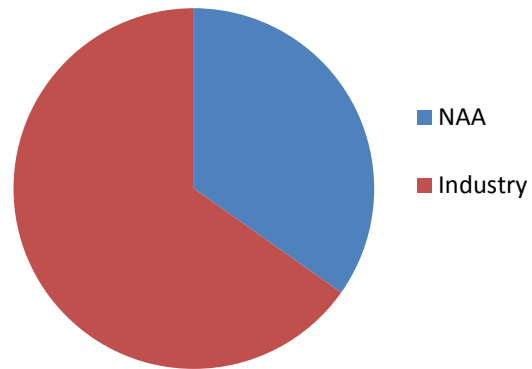
11. V zvezi z letalskimi operacijami to mnenje vključuje spremembe dela ORO in dela ARO.



## b) Pregled pripomb

Agencija je prejela skupno 67 pripomb različnih zainteresiranih strani in pristojnih organov. Poleg teh pripomb je Evropska svetovalna skupina za človeške dejavnike (EHFAG) posredovala dodatno pripombo na dokument CRD-1 v zvezi z zahtevami za človeške dejavnike, ki so vključene v ta predlog.

Pripombe so razvrščene na naslednji način:

**CRD-1 total: 44****CRD-2 total: 23****c) Pripombe na dokument CRD-1**

Štiriinštirideset pripomb je v orodju CRT posredovalo naslednjih 14 zainteresiranih strani in pristojnih organov: Aeroklub iz Švice, evropski proizvajalci jadralnih letal, LAMA Europe, Združenje lahkih zrakoplovov Češke republike, g. Ralf Keil, organizacija Europe Air Sports, g. Graham Hallet, združenje SVFB/ SAMA, g. Werner Scholz, organizacija AOPA Švedska, Britanski balonarski in letalski klub, Generalni direktorat za civilno letalstvo iz Francije (DGAC), Agencija za promet s Švedske in Agencija za civilno letalstvo iz Združenega kraljestva. Eno pripombo je posredovala tudi skupina EHFAG.

Pripombe so bile razvrščene po naslednjih temah:

**1. Komercialne operacije in komercialni letalski prevoz**

Večina pripomb na dokument CRD-1 k obvestilu NPA 2010-10 se nanaša na opredelitev pojma „komercialne operacije“ in izraža mnenje, da se operacije z nekaterimi kategorijami zrakoplovov ne bi smele šteti za komercialne operacije. Za te pripombe je bil potrjen njihov prejem, vendar pa niso bile sprejete, saj to mnenje ne obravnava tega, ali je treba neko dejavnost razvrstiti kot komercialno ali nekomercialno. Pojem komercialna operacija je opredeljen v členu 3 osnovne uredbe in ga ni mogoče spremeniti s hierarhično nižjimi izvedbenimi predpisi.

Poleg tega Agencija potrjuje dokument, ki ga je izdala Evropska strateška skupina za varnost v splošnem letalstvu, ter ukrepe, ki jih ta dokument priporoča. Ukrep A.1 zlasti poziva države članice, da posredujejo povratne informacije o dejavnostih, ki jih v svojem sedanjem sistemu ne razvrščajo kot komercialne operacije, Agencijo in Komisijo pa poziva, naj preučita možnost predloga sprememb opredelitev pojmov v osnovni uredbi na podlagi takšnih povratnih informacij.

Ena od pripomb govori o tem, da bi opredelitev pojma „komercialni letalski prevoz“, ki je vključena v to mnenje, bilo treba uskladiti z opredelitvijo pojma iz prihodnje uredbe o letalskih operacijah. Ta pripomba je zabeležena, vendar se ne sprejme. Kot je obrazloženo v dokumentu CRD-1, bi sprememba opredelitve pojma „komercialni letalski prevoz“ lahko vplivala na olajšave, ki jih za sektor splošnega letalstva uvaja Uredba Komisije (ES) št. 1056/2008<sup>6</sup>.

## 2. Sistem kakovosti majhnih CAMO

Več pripomb na dokument CRD-1 k obvestilu NPA 210-10 se nanaša na zahtevo po sistemu kakovosti v majhnih organizacijah za vodenje stalne plovnosti (CAMO), ki upravljajo stalno plovnost kompleksnih zrakoplovov na motorni pogon ali zrakoplovov, ki opravljajo komercialne operacije. Te pripombe so bile sprejete.

Odstavek 8.a.4 Priloge 4 k osnovni uredbi zahteva, da morajo organizacije, ki nadzorujejo stalno plovnost ali vzdržujejo kompleksne zrakoplove na motorni pogon ali zrakoplove, ki opravljajo komercialne operacije, imeti sistem upravljanja. Takšnega sistema upravljanja ni mogoče nadomestiti s sistemom kakovosti.

Elementi sistema upravljanja bodo predstavljeni v Uredbi Komisije (ES) št. 2042/2003 z nalogo MDM.055<sup>7</sup>, za katero se pred koncem leta 2012 pričakuje objava obvestila NPA.

Podlago za pripravo osnutka sprememb Uredbe Komisije (ES) št. 2042/2003 bodo načeloma oblikovali elementi oddelka II ORO.GEN in zlasti ORO.GEN.200. S tem bo zagotovljeno, da se bo enak pristop uporabljal za izvajanje sistema upravljanja varnosti (SMS) za potrjene organizacije za usposabljanje pilotov, zdravstvene centre za letalsko osebje, operatorje, vzdrževalne organizacije (poddela F dela M in del 145), organizacije CAMO in organizacije za usposabljanje iz vzdrževanja, potrjene v skladu z delom 147.

Da bi se izpolnile zahteve za sistem upravljanja, ki je predlagan v delu ORO, bo treba pregledati in prilagoditi obstoječe zahteve na področju sistema upravljanja, sistema kakovosti, organizacijske strukture, organizacijskega pregleda itd. To pomeni uvedbo zahtev za sistem upravljanja, ki med drugim zajema upravljanje varnosti in spremljanje skladnosti. Za posebej določena področja v najmanjših organizacijah, na katerih bi se izvajalo spremljanje skladnosti, bi bilo treba predlagati sorazmeren program spremljanja skladnosti, ki bi ohranjal načelo neodvisnosti (tj. s pomočjo zunanjih izvajalcev, ki bi izvajali revizije).

Predlagana sprememba k M.A.712(f) se razveljavi.

## 3. Pogodba o vzdrževanju

Več pripomb na dokument CRD-1 k obvestilu NPA 210-10 se nanaša na potrebo po pojasnilu, kdaj je treba skleniti pogodbo med organizacijo CAMO in operatorjem, in na zahteve za pogodbeno vzdrževalno organizacijo, zlasti pa je v njih navedeno, da:

- je treba pojasniti določbe, kadar je treba skleniti pisno pogodbo z vzdrževalno organizacijo;
- je odobritev pogodbe med organizacijo CAMO in vzdrževalno organizacijo s strani pristojnega organa nepotrebno breme.

Obe pripombi sta se preučili in predlagano besedilo je bilo spremenjeno. Tehnične specifikacije pogodbe med organizacijo CAMO in vzdrževalno organizacijo je treba vključiti v Priročnik o

<sup>6</sup> [Uredba Komisije \(ES\) št. 1056/2008](#) z dne 27. oktobra 2008 o spremembi Uredbe (ES) št. 2042/2003 o stalni plovnosti zrakoplovov in letalskih proizvodov, delov in naprav ter o potrjevanju organizacij in osebja, ki se ukvarjajo s temi nalogami] (*UL L 283, 28.10.2008, str. 5*)

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

stalni plovnosti (CAME), zato se pogodba odobri skupaj s CAME in ne potrebuje posebne odobritve s strani pristojnega organa.

#### **4. Tehnični dnevnik**

Dve pripombi na dokument CRD-1 navajata, da zahteva po tehničnem dnevniku predstavlja breme za nekatere vrste komercialnih operacij. Vendar Agencija meni, da sistem tehničnega dnevnika predstavlja sistematičen način zbiranja in objavljanja nekaterih informacij, ki so potrebne za operacijo in upravljanje stalne plovnosti, na primer čas uporabe, sprostitev v obratovanje in odložena odprava napak. Sistem tehničnega dnevnika ni nujno tudi kompleksen sistem, zato bi moral biti prilagojen tipu zrakoplova in operaciji.

#### **5. Človeški dejavniki v programu vzdrževanja**

Skupina EHFAG je izrazila pripombo, da je uvedbo določb o človeških dejavnikih v del M treba opraviti konsolidirano, in je predlagala odlog uvedbe vseh zahtev za človeške dejavnike v okviru zakonodajne naloge MDM.055. Na podlagi navedenih pripomb se predlagana sprememba M.A.302(h) razveljavi.

##### **d) Pripombe na dokument CRD-2**

Triindvajset pripomb je v orodju CRT posredovalo naslednjih 5 zainteresiranih strani in pristojnih organov: IACA, Agencija za civilno letalstvo z Nizozemske, Generalni direktorat za civilno letalstvo iz Francije, Agencija za promet s Švedske in Agencija za civilno letalstvo iz Združenega kraljestva. Več teh pripomb podpira predlog iz dokumenta CRD-2. Glavne teme, ki so jih obravnavale pripombe, so:

##### **1. Uporaba uredbe**

Dve pripombi na dokument CRD-2 se nanaša na uporabo uredbe v zvezi z zrakoplovi, ki so registrirani v tretji državi in jih upravljajo operatorji, katerih glavni sedež se nahaja v EU. Ena pripomba podpira predlagane predpise, medtem ko je v drugi izraženo mnenje, da se uredba ne bi smela uporabljati za zrakoplove, ki so registrirani v tretji državi in jih zunaj EU upravljajo operatorji iz EU, kot so organizacije za usposabljanje pilotov, ki izvajajo usposabljanje zunaj EU z zrakoplovom, registriranim v tretji državi, ali operatorji komercialnega letalskega prevoza, ki upravljajo tuj registriran zrakoplov zunaj EU.

Zadnja pripomba ni bila sprejeta. Uporaba te uredbe se določi na podlagi uporabe, opredeljene v členu 4(1)(c) osnovne uredbe ob upoštevanju določb za najem zrakoplova z osebjem in za lete pod skupno oznako, ki so opredeljene v Prilogi III (del ORO) k Uredbi (EU) št. 965/2012. To pomeni, da bo v področje uporabe vključeno naslednje:

- zrakoplovi, ki so registrirani v tretji državi in jih uporabljajo operaterji v skladu s certifikacijo iz Priloge III (Del ORO) k Uredbi (EU) št. 965/2012 ali Priloge II (Del ORA) k Uredbi (EU) št. 1178/2011, razen zrakoplovov, ki se uporabljajo na podlagi sporazumov o najemu zrakoplova z osebjem ali o letih pod skupno oznako, ne glede na to, kje se zrakoplovi upravljajo, in
- zrakoplovi, ki so registrirani v tretji državi in jih operater s sedežem ali stalnim prebivališčem v EU uporablja pri letih proti EU, znotraj nje ali pri odletih iz EU. To ne vključuje zrakoplovov, ki so registrirani v tretji državi in jih operatorji s sedežem ali stalnim prebivališčem v EU uporabljajo samo zunaj EU.

##### **2. Izvajanje uredbe**

Ena od pripomb na dokument CRD-2 navaja, da bo nadzor nad izvajanjem uredbe za zrakoplove, ki so registrirani v tretji državi in niso kompleksni zrakoplovi na motorni pogon, zelo težaven, saj ni določenih nikakršnih obveznosti za operaterje, v skladu s katerimi bi morali prijaviti svojo dejavnost pristojnemu organu, poleg tega pa bo ekonomski vpliv tega nadzora pri pristojnih organih nesorazmeren z varnostnimi koristmi. Vlagatelj pripombe je za nadzor navedenih zrakoplovov predlagal uporabo programa presoje varnosti tujih zrakoplovov (SAFA).



Pripomba je deloma sprejeta. Cilj te uredbe je izpolniti potrebo po učinkovitem zagotavljanju varnosti zrakoplovov, ki so registrirani v tretji državi in se upravljajo v EU, ki je navedena v osnovni uredbi. Kot del programa nadzora za navedene zrakoplove se lahko uporabljajo inšpekcijski pregledi iz programa SAFA.

### **3. Najem zrakoplova brez osebja, ki je registriran v tretji državi**

Podane so bile tri pripombe na dokument CRD-2 v zvezi z najemom zrakoplova brez osebja, ki ga v tretji državi registrira operator iz EU.

Vlagatelj ene od teh pripomb se strinja z dejstvom, da predlog omogoča stalno možnost najema zrakoplova brez osebja, ki ga v tretji državi registrirajo operatorji v komercialnem letalskem prevozu iz EU. Ta pripomba je bila zabeležena.

Druga pripomba vsebuje predlog za spremembo besedila ARO.OPS 110(c), da bi se izključila možnost, da bi operatorji iz EU najeli zrakoplov brez osebja, ki je registriran v državi, v kateri na podlagi Uredbe Komisije (ES) št. 2111/2005 velja prepoved opravljanja letov. Ta pripomba je bila sprejeta.

Tretja pripomba izraža zahtevo za pojasnitev določb T.A.205(1) za operatorje v komercialnem letalskem prevozu iz EU, ki najamejo zrakoplov brez osebja, ki je registriran v tretji državi. Ta pripomba je bila zabeležena, pojasnilo pa bo vključeno v sprejemljivih načinih usklajevanja/navodilih.

### **4. Izjava operatorja**

Ena pripomba na CRD-2 se nanaša na zahtevo po izjavi operatorjev kompleksnih zrakoplovov na motorni pogon, ki so registrirani v tretji državi in se ne uporabljajo za komercialne operacije. Vlagatelj pripombe meni, da bi ta izjava v primerjavi z operatorji zrakoplovov, registriranih v EU, za te operatorje predstavljala breme. Ta pripomba je bila sprejeta, saj Mnenje 04/2011 že vključuje:

- določbe o izjavi operatorjev kompleksnih zrakoplovov na motorni pogon, ki se ne uporabljajo za komercialne operacije (ORO.DEC.100), in
- predlogo izjave, ki se posreduje pristojnemu organu (Dodatek I k delu ORO).

To mnenje 06/2012 vsebuje predlog za spremembo predloge, ki naj bi vključevala informacije v zvezi s stalno plovnostjo.

### **5. Skladnost z obveznimi informacijami, ki jih objavi Agencija**

Več pripomb na dokument CRD-2 se nanaša na določbe T.A.201(1)(g), ki zahtevajo, da mora zrakoplov, ki je registriran v tretji državi, izpolnjevati vse veljavne obvezne zahteve, ki jih izda država registracije, in obvezne varnostne informacije, ki jih izda Agencija, vključno z plovnostnimi zahtevami. Agencija potrjuje, da bi med obveznimi zahtevami, ki jih izda država registracije, in obveznimi varnostnimi informacijami, ki jih izda Agencija, v nekaterih posebnih primerih lahko prišlo do navzkrižja. V takšnih primerih bi moral operator preučiti možnost uporabe drugih načinov, da bi odpravil ta navzkrižja.

#### IV. Glavne spremembe Uredbe, ki jih uvaja to mnenje

##### **Spremembe krovne Uredbe Komisije (ES) št. 2042/2003**

Člen 1 se spremeni tako, da določa področje uporabe Uredbe v skladu z zahtevami iz člena 8(1) osnovne uredbe.

Člen 2 se spremeni tako, da se vanj doda opredelitev, ki pojasnjuje pomen „komercialnega letalskega prevoza“ v Uredbi Komisije (ES) št. 2042/2003, in da se določi, da so opredelitve pojma iz člena 2 namenjene za uporabo v okviru Uredbe Komisije (ES) št. 2042/2003.

Člen 3 se spremeni tako, da zagotavlja skladnost s spremembami v členu 1 in pojasnjuje, katere določbe se uporabljajo za določeno kategorijo zrakoplovov. Ker Uredba (EU) št. 748/2012 razveljavlja Uredbo (ES) št. 1702/2003, se dopolni še sklicevanje v točki 3.

Člen 4(1) se spremeni tako, da pojasnjuje, katere določbe je treba uporabljati za izdajo odobritev vzdrževalnim organizacijam.

##### **Spremembe dela M**

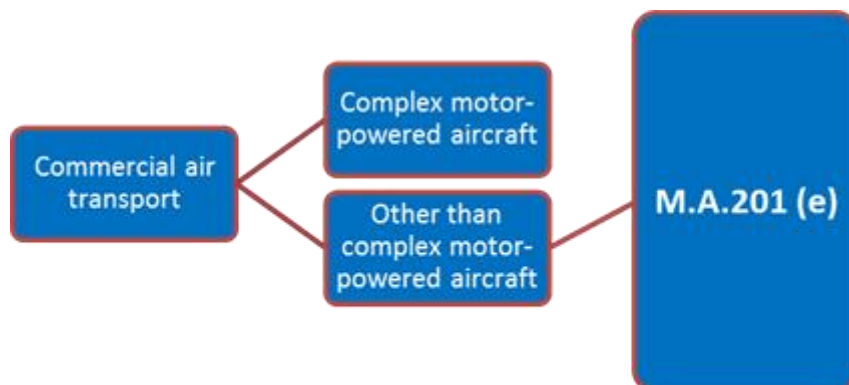
###### **M.1 Pristojni organ**

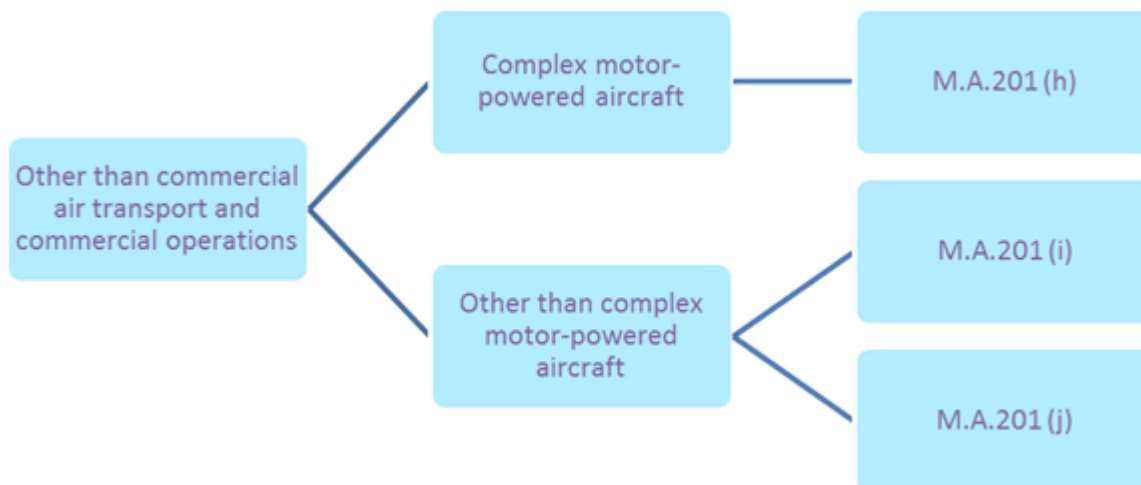
M.1 (4) se spremeni tako, da poenostavlja določbe o imenovanju pristojnega organa za izdajo odobritev za program vzdrževanja.

###### **M.A.201 Odgovornosti**

M.A.201(e)-(k) se spremenijo:

- pojem „velik zrakoplov“ se nadomesti s pojmom „kompleksni zrakoplov na motorni pogon“;
- uvede se pojem „komercialne operacije“;
- za vsako posamezno kategorijo zrakoplovov in vrsto operacije se določijo zahteve za organizacije CAMO in pogodbo med organizacijo CAMO in operatorjem/lastnikom ter zahteve za vzdrževalno organizacijo in pogodbo s takšno vzdrževalno organizacijo.





### M.A.301 Naloge stalne plovnosti

M.A.301(2) se spremeni tako, da se ta določba uskladi z možnostjo prostovoljne priprave seznama minimalne opreme (MEL) za nekomercialne operacije z zrakoplovi, razen kompleksnih zrakoplovov na motorni pogon, ki je bil predviden tudi v izvedbenih predpisih za letalske operacije v okviru člena NCO.GEN.155.

M.A.302(4) in M.A.302(7) se spremenita tako, da se pojem „veliki zrakoplov“ nadomesti s pojmom „kompleksni zrakoplov na motorni pogon“.

### M.A.302 Program vzdrževanja zrakoplova

M.A.302(c) se spremeni tako, da se zagotovi skladnost s spremembami v M.1.

M.A.302(f) se spremeni tako, da se pojem „veliki zrakoplov“ nadomesti s pojmom „kompleksni zrakoplov na motorni pogon“.

**M.A.305 Sistem evidentiranja stalne plovnosti zrakoplova**

M.A.305(b) se spremeni tako, da se zagotovi skladnost s spremembami v M.A.306(a).

**M.A.306 Operatorjev sistem tehničnega dnevnika**

Naslov te točke se spremeni iz „Operatorjev sistem tehničnega dnevnika“ v „Sistem tehničnega dnevnika zrakoplova“, da se zagotovi skladnost s terminologijo, ki se uporablja v obeh drugih poddelih te uredbe in v uredbi o letalskih operacijah.

M.A.306(a) se spremeni tako, da zahteve za tehnični dnevnik razširi na zrakoplove, ki se uporabljajo za letalske operacije. Agencija meni, da mora operator za komercialne operacije zagotoviti tehnični dnevnik za zrakoplov, da bi zbral in objavil nekatere informacije, ki so potrebne za operacijo in upravljanje stalne plovnosti, na primer čas uporabe, sprostitev v obratovanje in odložena odprava napak.

**M.A.403 Odprava okvar**

M.A.403(b) se spremeni tako, da se uskladi z določbami iz člena NCO.GEN.155, ki predvideva možnost prostovoljne priprave seznama minimalne opreme (MEL) in ki ne zahteva odobritve s strani pristojnega organa. Poleg tega besedilo vsebuje še naslednje spremembe:

- pojasnjuje, da lahko seznam MEL za odložitev odprave napak uporablja tudi pooblaščen potrditveno osebje, in
- črta se določba, ki se glasi: „okvare zrakoplova pristojni organ opredeljuje kot sprejemljive“.

M.A.403(c) se spremeni tako, da pojasnjuje, da je treba odpravo odloženih napak opraviti v obdobju, ki je določeno v podatkih o vzdrževanju ali na seznamu MEL.

**M.A.504 Nadzor neuporabnih komponent**

M.A.504(b) se spremeni tako, da se pojem „veliki zrakoplov“ nadomesti s pojmom „kompleksni zrakoplov na motorni pogon“.

**M.A.708 Vodenje stalne plovnosti**

M.A.708(c) se spremeni tako, da se zahteve se razdelijo na dva odstavka, tj. M.A.708(c) in M.A.708(d).

M.A.708(c) določa, da je treba za kompleksne zrakoplove na motorni pogon, ki opravljajo komercialne operacije, vključno s komercialnim letalskim prevozom, skleniti pogodbo med organizacijo CAMO in ustrezno vzdrževalno organizacijo. Ta sprememba je skladna s spremembami M.A.201.

M.A.708(d) vsebuje določbo, ki v nekaterih primerih dovoljuje odstopanja od M.A.708(c).

**M.A.801 Potrdilo o sprostitvi zrakoplova v obratovanje**

M.A.801(c) se spremeni tako, da se pojem „komercialni letalski prevoz“ nadomesti s pojmom „komercialne operacije“.

**M.A.803 Pooblastilo pilota-lastnika**

M.A.803(b) se spremeni tako, da se zagotovi skladnost s terminologijo, ki se uporablja v celotni uredbi.

**M.A.901(g) Pregled plovnosti zrakoplova**

M.A.901(g) se spremeni tako, da se uskladi s spremembami M.A.201

**M.B.105 Medsebojna izmenjava informacij**

M.B.105 se spremeni tako, da se dopolni sklicevanje na člen 15 osnovne uredbe.

**Dodatek I Pogodba o stalni plovnosti**

Dodatek I se spremeni:

- pojem „sporazum“ se nadomesti s pojmom „pogodba“;
- vključi se kratica CAMO, ki pomeni organizacijo za vodenje stalne plovnosti, ki je odobrena na podlagi poddela G dela M;
- sklicevanje na Uredbo (ES) št. 1702/2003 se nadomesti s sklicevanjem na Uredbo (EU) št. 748/2012;
- točka 3 se spremeni tako, da se vključi zahteva o določitvi vrste operacije v pogodbi;
- točka 4 se spremeni tako, da se popravi terminologija, ki se uporablja pri sklicevanju na pristojni organ;
- v točki 4 se beseda „potrjuje“ nadomesti z besedo „izjavlja“, saj uporaba pojma potrjevanja v tem stavku ni sklad z opredelitvijo pojma v členu 3(e) osnovne uredbe;
- v točki 5.1 se odstavek 7 spremeni tako, da pojasnjuje odgovornosti pogodbene organizacije CAMO v zvezi s pregledom plovnosti.

**Dodatek VI Odobritev organizacije za vodenje stalne plovnosti**

Stran 1 potrdila o odobritvi se spremeni tako, da se navede skladnost z zahtevami iz Priloge V (del T) za tiste organizacije, ki izvajajo postopke za vodenje stalne plovnosti zrakoplova, registriranega v tretji državi, ki jih je odobril pristojni organ.

**Vsebina novega dela T**

Del T se oblikuje tako, da vključuje zahteve glede stalne plovnosti, ki veljajo za zrakoplove, ki so registrirani v tretji državi in jih uporabljajo operatorji iz EU. Kot je razloženo v obvestilu NPA 2010-10 je struktura dela T ohranila čim večjo podobnost s strukturo dela M in vsebuje oddelek A in oddelek B.

Cilj glavnih zahtev iz dela T in spremembe v besedilu po objavi dokumenta CRD-2 k obvestilu NPA 2010-10, so opisani spodaj.

**T.1 Pristojni organ**

Ta odstavek, ki je vključen v del T, opredeljuje pristojne organe, ki so zadolženi za spremljanje skladnosti z zahtevami iz tega dela T.

**Oddelek A**

Oddelek A vsebuje tehnične zahteve za zrakoplove, operatorje, organizacije za vodenje stalne plovnosti in vzdrževalne organizacije, ki so razdeljene na naslednje poddele:

**Poddel A**

Ta poddel določa področje uporabe te priloge, ki obravnava zrakoplove, ki so registrirani v tretji državi in jih upravljajo operatorji iz EU.

**Poddel B**

Ta poddel vsebuje dva odstavka, tj. T.A.201, ki določa skupne zahteve, ki jih morajo izpolnjevati vsi zrakoplovi v okviru tega dela, in T.A.205, ki določa dodatne zahteve za zrakoplove, ki opravljajo komercialne operacije, in operacije kompleksnih zrakoplovov na motorni pogon.

T.A.205 se spremeni na podlagi pripombe na dokument CRD-2 k obvestilu NPA 2010-10 in zahtev za črtanje izjave.

**Poddel C Program vzdrževanja**

Ta poddel določa zahteve, ki jih mora izpolnjevati program vzdrževanja zrakoplova v okviru te priloge.

**Poddel E Vzdrževalna organizacija**

Ta poddel določa zahteve, ki jih mora izpolnjevati organizacija, ki izvaja vzdrževanje kompleksnih zrakoplovov na motorni pogon ali zrakoplovov, ki opravljajo komercialne operacije. Odstavek T.A.501 se spremeni na podlagi nekaterih pripomb na dokument CRD-2 k obvestilu NPA 2010-10, da bi se pojasnile določbe o sistemu poročanja o dogodku in elementih, ki jih mora preveriti organizacija za vodenje stalne plovnosti.

**Poddel G Dodatne zahteve za organizacije za vodenje stalne plovnosti, potrjene v skladu s poddelom G Priloge I (del M)**

Osnovna uredba v točki 8.g Priloge IV v zvezi s kompleksnimi zrakoplovi na motorni pogon in zrakoplovi, ki opravljajo komercialne operacije, zahteva, da vodenje stalne plovnosti izvaja organizacija. Takšna organizacija bo organizacija CAMO, ki bo poleg zahtev iz poddela G dela M izpolnjevala tudi zahteve iz tega poddela G.

Ta poddel določa zahteve za posebne postopke, ki jih je treba vključiti v Priročnik o stalni plovnosti, zahteve glede izobrazbe osebja organizacije, zahteve glede sistema kakovosti in zahteve glede dokumentacije. Določa tudi privilegije, ki jih organizacija lahko uživa, če izpolnjuje zahteve iz dela T.

Poleg tega so v odstavku T.A.708 določene naloge, ki jih mora organizacija izvajati. Ta odstavek je bil spremenjen na podlagi nekaterih pripomb na dokument CRD-2 k obvestilu NPA 2010-10, da bi se v skladu s Prilogo I k delu T vključila zahteva o sklenitvi pogodbe v vseh primerih, v katerih se za vodenje stalne plovnosti zrakoplova najame organizacija za vodenje stalne plovnosti.

**Oddelek B Dodatni postopki za pristojne organe**

Oddelek B vsebuje dodatne upravne zahteve za pristojne organe.

**Spremembe Uredbe Komisije (EU) št. 965/2012 o letalskih operacijah****Spremembe Priloge II (del ARO)****ARO.OPS.110 Pogodbe o najemu**

ARO.OPS.110(c) se spremeni tako, da se vključi določba, v skladu s katero lahko pristojni organi začasno prekinejo ali prekličejo pogodbo o najemu zrakoplova brez osebja, če je zrakoplov registriran v državi, v kateri velja prepoved opravljanja letov.

**Spremembe Priloge III (del ORO)**

ORO.AOC.100(c), ORO.AOC.110(b) in ORO.AOC.110(d) se spremenijo tako, da se zagotovi skladnost s spremembami Uredbe Komisije (ES) št. 2042/2003 v zvezi z zrakoplovi, ki so registrirani v tretji državi.

ORO.AOC.130(a) in (b) se spremenita tako, da se pojem „sistem za spremljanje podatkov o letih“ nadomesti s pojmom „program za spremljanje podatkov o letih“, ki je skladen s pojmom, ki se uporablja v sprejemljivih načinih usklajevanja in navodilih k ORO.AOC.130 in ORO.FC.A.245. Pojem „program za spremljanje podatkov o letih“ je bil že uporabljen v 1.037 (a)(4) Priloge k Uredbi 859/2008 (EU OPS) in začasnih navodilih št. 44 (oddelek 2 JAR OPS 1). Pojem „program za spremljanje podatkov o letih“ je pogost v navodilih za spremljanje podatkov o letih, npr. CAP 739, ki jih je izdala Agencija za civilno letalstvo iz Združenega kraljestva, in ga razumejo vse zainteresirane strani.

Dodatek I „Izjava operatorja“ se spremeni tako, da se vključijo informacije, povezane s stalno plovnostjo.

## V. Začetek veljavnosti

Predlog glede začetka veljavnosti in uporabe sprememb Uredbe Komisije (ES) št. 2042/2003 in Uredbe Komisije (EU) št. 965/2012 upošteva, da je treba letalski industriji in upravam v državah članicah zagotoviti dovolj časa, da se prilagodijo novemu regulativnemu okviru in zagotovijo uskladitev z uporabo predpisov o letalskih operacijah in že predlaganimi spremembami, tj. delom NCC. Na podlagi tega se predlaga naslednji načrt uporabe:

- za datum uporabe sprememb dela M, uporabe dela T za zrakoplove, ki se uporabljajo za komercialni letalski prevoz, in spremembe točk ARO.OPS.110(c), ORO.AOC.100, ORO.AOC.110 ORO.AOC.130 Uredbe (EU) št. 965/2012 se določi 28. oktober 2014. S tem se bo zagotovila časovna uskladitev veljavnosti sprememb z veljavnostjo Uredbe (EU) št. 965/2012 v vseh državah članicah;
- za datum uporabe dela T za zrakoplove, ki se ne uporabljajo za komercialni letalski prevoz, se določi 28. oktober 2015;
- datum uporabe sprememb Dodatka I Priloge III k Uredbi (EU) št. 965/2012 je treba uskladiti s procesom sprejetja uredbe o letalskih operacijah za kompleksne zrakoplove na motorni pogon, ki ne opravljajo komercialnih operacij.

Köln, 27. novembra 2012

P. GOUDOU  
Izvršni direktor