



YTTRANDE NR 06/2012

FRÅN EUROPEISKA BYRÅN FÖR LUFTFARTSSÄKERHET

av den 27 november 2012

om kommissionens förordning om ändring av kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter

och

om kommissionens förordning om ändring av kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008.

”Anpassning av kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 till förordning (EG) nr 216/2008 och till kraven i ICAO:s bilaga 6 om att principerna om den mänskliga faktorn ska iakttas vid utformning och tillämpning av underhållsprogram för luftfartyg”

Sammanfattning

Genom antagandet av grundförordningen har det uppstått ett behov av att revidera förordning (EG) nr 2042/2003 som innehåller tillämpningsföreskrifter för fortsatt luftvärdighet för att kontrollera överensstämmelsen mellan de båda förordningarna och se till att kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 omfattar lämpliga metoder för att tillämpa de väsentliga krav som anges i grundförordningen.

Detta yttrande innehåller förslag på ändringar av tillämpningsföreskrifterna för hantering av fortsatt luftvärdighet för luftfartyg som är registrerade i någon av EU:s medlemsstater (Del-M) och en ny uppsättning krav för hantering av fortsatt luftvärdighet för luftfartyg som är registrerade i ett tredjeland och som används av flygbolag från EU (Del-T). Yttrandet innehåller dessutom förslag på ändringar av kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 om flygdrift.

Ändringsförslagen för Del-M avser

- ersättning av begreppet "stort luftfartyg" med "komplext motordrivet luftfartyg", och
- införandet av krav för drift i kommersiella syften. När det gäller denna aspekt noterar byrån de synpunkter som framförts av Europeiska teamet för säkerhet för allmänflyg och konstaterar att åtgärderna som rekommenderas i dess strategidokument kan få betydelse för innehållet i detta yttrande.

Kraven i Del-T har som mål att säkra att den fortsatta luftvärdigheten för luftfartyg som registrerats i tredjeland och som används av flygbolag från EU eller av operatörer som har sitt säte i EU uppfyller de väsentliga kraven i grundförordningen. De viktigaste inslagen i denna nya Del-T är följande:

- Kraven i Del-T gäller enbart för luftfartyg som registrerats i tredje land och som används
 - av operatörer som kräver ett certifikat enligt Del-ORO eller Del-ORA; undantag görs för luftfartyg som används enligt ett avtal om inhyrning med besättning eller avtal om gemensam linjebeteckning, eller
 - till, inom eller från EU av operatörer som är etablerade eller har sitt säte i EU.
- Kraven i Del-T gäller för varje enskilt luftfartyg utöver kraven i registreringsstaten.

Ändringarna av kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 om flygdrift är nödvändiga för att garantera överensstämmelsen med ändringarna av Del-M och Del-T. Dessa ändringar påverkar framför allt

- bestämmelserna i såväl ARO.OPS.100 som ORO.AOC.110 om inhyrning utan besättning av luftfartyg som registrerats i tredjeland, och
- innehållet i förklaringen för NCC i bilaga I till Del-ORO.

I. Allmänt

1. Syftet med detta yttrande är att föreslå att kommissionen ändrar kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003¹ och kommissionens förordning (EU) nr 965/2012² om flygdrift. Området för regleringsaktiviteten framgår av kravspecifikation (ToR) RMT.0244 MDM.047 och beskrivs mera i detalj nedan.
2. Yttrandet har antagits enligt det förfarande som angetts av styrelsen för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (nedan kallad "byrån")³, i enlighet med bestämmelserna i artikel 19 i förordning (EG) nr 216/2008⁴ (nedan kallad "grundförordningen").
3. Den föreslagna regeln tar hänsyn till utvecklingen inom Europeiska unionens lagstiftning och internationell rätt (ICAO) och harmoniseringen med reglerna från andra myndigheter hos Europeiska unionens viktigaste partner på det sätt som anges i målen i artikel 2 i grundförordningen.

II. Samråd

4. Meddelande om föreslagen ändring (NPA) 2010-10⁵ som innehöll utkastet till yttrande om kommissionens förordning om ändring av kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 offentliggjordes på byråns webbplats den 10 augusti 2010.
5. När tidsfristen löpte ut den 10 december 2010 hade byrån mottagit 131 kommentarer från 34 nationella myndigheter, yrkessammanslutningar och privata företag.
6. I NPA 2010-10 behandlades fyra olika frågor:
 - Fråga 1: Ändringen av kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 för att anpassa den till grundförordningens ytterligare krav på fortsatt luftvärdighet för komplexa motordrivna luftfartyg.
 - Fråga 2: Ändringen av kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 för att anpassa den till de ytterligare kraven på fortsatt luftvärdighet i grundförordningen för drift i kommersiella syften.
 - Fråga 3: Ändringen av kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 för att inkludera kraven för luftfartyg som anges i artikel 4.1 c i grundförordningen.
 - Fråga 4: Ändringen av kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 för att inkludera kraven på att principerna om den mänskliga faktorn ska iaktas vid utformning och tillämpning av underhållsprogram för luftfartyg.
7. Samtliga mottagna kommentarer har bekräftats och införts i en förteckning med synpunkter och svar (CRD) enligt följande:

¹ Kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 av den 20 november 2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter (EUT L 315, 28.11.2003, s. 1). Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EU) nr 593/2012 (EUT L 176, 6.7.2012, s. 38).

² Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008. (EUT L 296, 25.10.2012, s.1-148)

³ Styrelsens beslut 01-2012 av den 13 mars 2012 om ändring och ersättning av styrelsens beslut 08-2007 om det förfarande som ska tillämpas av byrån när den utfärdar yttranden, certifieringsspecifikationer och vägledande material ("förfarande för regelarbete").

⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG (EUT L 79, 19.3.2008, s. 1).

⁵ Se arkivet över regleringsdokument på http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

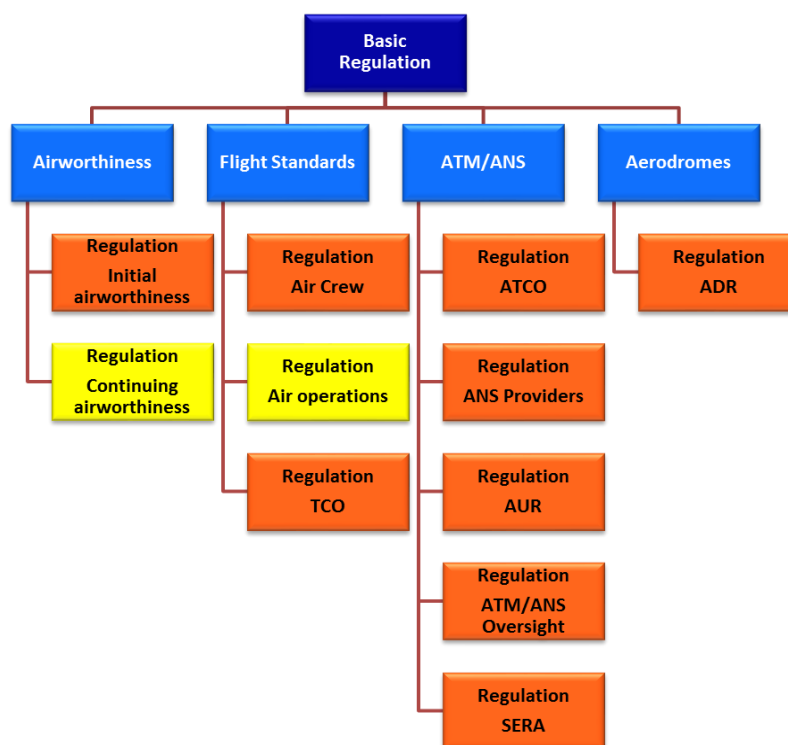
- CRD-1 tog upp kommentarer knutna till frågorna 1, 2 och 4.
- CRD-2 tog upp kommentarer knutna till fråga 3.

8. CRD-1 offentliggjordes på byråns webbplats den 15 december 2011 och CRD-2 offentliggjordes den 20 mars 2012. Dessa förteckningar med kommentarer och svar innehöll en förteckning över alla personer och/eller organisationer som hade lämnat kommentarer samt byråns svar.

III. Översikt över synpunkter

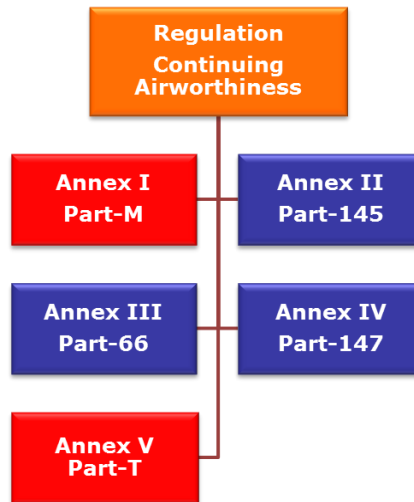
a) Inledning

9. I detta yttrande föreslås ändringar av kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 om fortsatt luftvärdighet och av kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 om flygdrift.

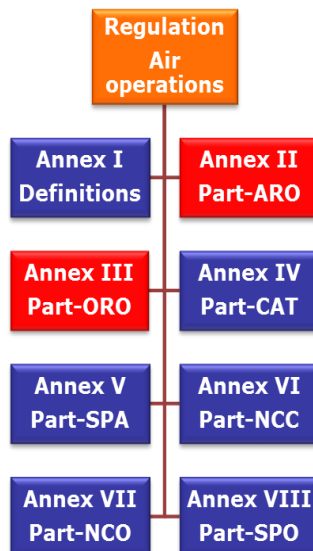


10. Vad gäller förordningen om fortsatt luftvärdighet omfattar detta yttrande

- ändringar av bilaga I (Del-M), och
- en ny bilaga V (Del-T).



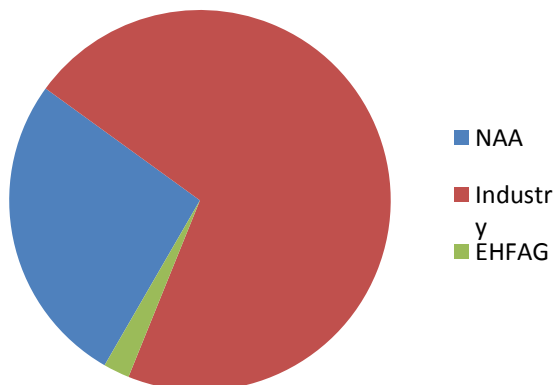
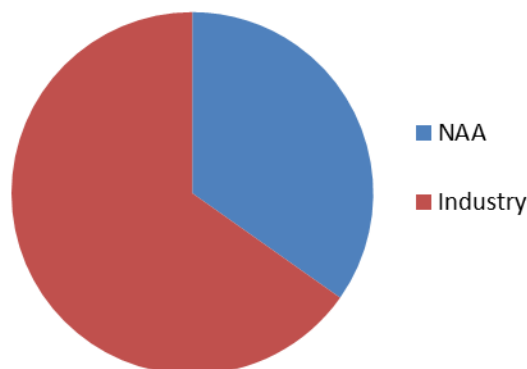
11. När det gäller förordningen om flygdrift innehåller detta yttrande ändringar av Del-ORO och Del-ARO.



b) Översikt över synpunkter

Byrån har mottagit totalt 67 synpunkter från olika intressenter och behöriga myndigheter. Förutom dessa synpunkter lämnade den europeiska rådgivande gruppen för den mänskliga faktorn (EHFAG) en ytterligare synpunkt på CRD-1 vad gällde de krav avseende den mänskliga faktorn som introducerades i förslaget.

Synpunkterna fördelades som följer:

CRD-1 total: 44**CRD-2 total: 23****c) Synpunkter på CRD-1**

Fyrtiofyra synpunkter från följande 14 intressenter och behöriga myndigheter redovisades i förteckningen med synpunkter och svar: schweiziska flygklubben, de europeiska segelflygtillverkarna, LAMA Europe, tjeckiska föreningen för lätta luftfartyg, Ralf Keil, Europé Air Sports, Graham Hallet, SVFB/ SAMA, Werner Scholz, AOPA Sweden, brittiska ballong- och luftskeppsklubben, DGAC-Frankrike, Transportstyrelsen och CAA-Storbritannien. Ytterligare en synpunkt lämnades av EHFAG.

Synpunkterna har grupperats under följande rubriker:

1. Kommersiell drift och kommersiell luftfart

De flesta synpunkter på CRD-1 till NPA 2010-10 gäller definitionen av kommersiell drift och synpunkten att drift av vissa typer av luftfartyg inte bör betraktas som kommersiell drift. Sådana synpunkter har noterats men inte godtagits eftersom yttrandet inte tar upp huruvida en aktivitet bör klassificeras som kommersiell eller icke-kommersiell. Termen kommersiell drift definieras i artikel 3 i grundförordningen och kan inte ändras genom en genomförandebestämmelse av lägre rang.

Byrån beaktar dessutom rapporten från Europeiska teamet för säkerhet för allmänflyg och de åtgärder som där rekommenderas. I åtgärd A.1 uppmanas till exempel medlemsstaterna att lämna synpunkter på vilka aktiviteter de inte klassificerar som kommersiell drift i sina nuvarande system. Byrån och kommissionen uppmanas att föreslå ändringar av definitionen i grundförordningen i enlighet med de synpunkterna.

Enligt en kommentar bör den definition av kommersiell luftfart som ingår i detta förslag harmoniseras med definitionen som ingår i den kommande förordningen för flygdrift. Den synpunkten noteras men godtas inte. Som framgår av förklaringen i CRD-1 skulle en ändring

av definitionen av kommersiell luftfart påverka de lättnader som infördes genom kommissionens förordning (EG) nr 1056/2008⁶ för allmänflyget.

2. Kvalitetssystem för små CAMO

Flera av synpunkterna på CRD-1 till NPA 2010-10 gäller kravet att ha ett kvalitetssystem för små CAMO (*Continuing Airworthiness Management Organisations*), dvs. organisationer som svarar för den fortsatta luftvärdigheten för komplexa motordrivna luftfartyg som används i kommersiell drift. De synpunkterna har godtagits.

Enligt punkt 8.a.4 i bilaga IV till grundförordningen ska organisationer som svarar för den fortsatta luftvärdigheten för eller som utför underhåll av komplexa motordrivna luftfartyg eller luftfartyg som används i kommersiell drift ha ett ledningssystem. Ett sådant ledningssystem kan inte ersättas av ett kvalitetssystem.

De olika inslagen i ledningssystemet kommer att introduceras i kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 med uppgift MDM.055⁷, för vilken ett meddelande om föreslagen ändring (NPA) förväntas före utgången av 2012.

I princip kommer inslagen i ORO.GEN sektion II och framför allt ORO.GEN.200 att ligga till grund för utarbetandet av ändringarna av 2042/2003. Detta garanterar att samma strategi kommer att tillämpas för säkerhetsledningssystem (SMS) för godkända pilotutbildningsorganisationer, flygmedicinska centra, flygbolag, underhållsorganisationer (Del-M, kapitel F och Del-145), CAMO och organisationer för underhållsutbildning som godkänts i enlighet med Del-147.

För att genomföra kraven på ledningssystem som föreslås i Del-ORO blir det nödvändigt att granska och anpassa de befintliga kraven på området för ledningssystem, kvalitetssystem, organisationens utformning och revision etc. Det innebär bland annat krav för ett ledningssystem som omfattar säkerhetsstyrning och efterlevandekontroll. När det gäller efterlevandekontroll i den minsta organisationen är tanken att föreslå ett proportionellt program för efterlevandekontroll som upprätthåller principen om oberoende (dvs. man låter externa personer utföra revisionerna).

Den föreslagna ändringen av M.A.712 f upphävs.

3. Underhållsavtal

Flera av kommentarerna till CRD-1 till NPA 2010-10 gäller behovet av att klargöra när ett avtal med CAMO eller operatören krävs och kraven på en avtalsbunden underhållsorganisation. Framför allt hävdades att

- bestämmelserna om när det är nödvändigt att teckna ett skriftligt avtal med underhållsorganisationen bör förtydligas,
- den behöriga myndighetens godkännande av avtalet mellan CAMO och underhållsorganisationen är en onödig börda.

Båda synpunkterna har beaktats och den föreslagna texten har ändrats. De tekniska specifikationerna i avtalet mellan CAMO och underhållsorganisationen bör införas i handboken för arbetet med den fortsatta luftvärdigheten (CAME, *Continuing Airworthiness Management Exposition*). Därför godkänns avtalet tillsammans med CAME och det krävs inget separat godkännande av den behöriga myndigheten.

⁶ Kommissionens förordning (EG) nr 1056/2008 av den 27 oktober 2008 om ändring av förordning (EG) nr 2042/2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter (*EUT L 283, 28.10.2008, s. 5*).

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

4. Teknisk journal

Enligt två av kommentarerna till CRD-1 innebär kravet på att föra en teknisk journal en börda för vissa typer av kommersiell drift. Byrån anser emellertid att systemet med tekniska journaler erbjuder en systematisk metod för att samla in och sprida viss information som är nödvändig för driften och för att hantera den fortsatta luftvärdigheten, såsom användningstider, utfärdande av underhållsintyg och kvarstående fel. Systemet för tekniska journaler behöver inte vara ett komplicerat system och det bör anpassas efter typen av luftfartyg och drift.

5. Den mänskliga faktorn i samband med underhållsprogram

EHFAG framförde synpunkten att införandet av bestämmelser om den mänskliga faktorn i Del-M bör göras gemensamt och föreslog att man skjuter upp introduktionen av alla eventuella krav avseende den mänskliga faktorn till regleringsuppgift MDM.055. I enlighet med de kommentarerna upphävs den föreslagna förändringen av M.A.302 h.

d) Synpunkter på CRD-2

Tjugotre synpunkter från följande fem intressenter och behöriga myndigheter redovisades i förteckningen med synpunkter och svar: IACA, CAA-Nederländerna, DGAC-Frankrike, Transportstyrelsen och CAA-Storbritannien. Flera av dessa synpunkter är kommentarer som stöder förslagen i CRD-2. De viktigaste frågorna som togs upp var följande:

1. Förordningens tillämpbarhet

Två kommentarer till CRD-2 gäller förordningens tillämpbarhet för luftfartyg som registrerats i ett tredje land och som drivs av operatörer som har sin huvudsakliga verksamhet i EU. En kommentar innebar stöd för de föreslagna reglerna, medan förordningen enligt den andra kommentaren inte bör gälla för luftfartyg som är registrerade i ett tredje land och som används utanför EU av operatörer från EU, till exempel pilotutbildningsorganisationer som tillhandahåller utbildning utanför EU med luftfartyg som registrerats i tredje land eller kommersiella luftfartsoperatörer som använder utlandsregistrerade luftfartyg utanför EU.

Den senare synpunkten har inte godtagits. Tillämpbarheten för denna förordning fastställs enligt vad som anges i artikel 4.1 c i grundförordningen och med hänsyn till bestämmelserna för inhyrning med besättning och avtal om gemensam linjebeteckning som fastställs i bilaga III (Del-ORO) till förordning (EU) nr 965/2012. Det betyder att förordningen kommer att omfatta

- luftfartyg som registrerats i ett tredje land och som används av en operatör som ska certifieras enligt bilaga III (Del-ORO) till förordning (EU) nr 965/2012 eller bilaga VII (Del-ORA) till förordning (EU) nr 1178/2011, med undantag för luftfartyg som används enligt avtal om inhyrning med besättning eller arrangemang för gemensam linjebeteckning, oavsett var luftfartygen används, och
- luftfartyg som registrerats i ett tredjeland och som används till, inom eller från EU av en operatör som är verksam eller bosatt i EU. Undantag gäller för luftfartyg som är registrerade i ett tredjeland och som enbart används utanför EU av operatörer som har sin verksamhet eller är bosatta i EU.

2. Förordningens tillämpning

Enligt en kommentar till CRD-2 blir det mycket svårt att kontrollera hur förordningen tillämpas för luftfartyg som är registrerade i ett tredjeland förutom komplexa motordrivna luftfartyg eftersom det inte finns någon skyldighet för operatörerna att redovisa sin verksamhet för den behöriga myndigheten och det dessutom kommer att få oproportionerligt stora ekonomiska konsekvenser för den behöriga myndigheten i förhållande till säkerhetsvinsterna. Den som

lämnat kommentaren föreslår att SAFA-programmet (*Safety Assessment of Foreign Aircraft*) används för övervakning av sådan luftfartyg.

Synpunkten godtas delvis. Syftet med denna förordning är att uppfylla grundförordningens krav att garantera säkerheten för luftfartyg som registrerats i ett tredjeland och som används i EU. SAFA-inspektionerna kan ingå som en del av övervakningsprogrammet för sådana luftfartyg.

3. Inhyrning utan besättning av luftfartyg som registrerats i tredjeland

Tre synpunkter på CRD-2 har lämnats i samband med inhyrning utan besättning av luftfartyg som registrerats i ett tredjeland av operatörer från EU.

I en av kommentarerna framförs stöd för att förslaget medger en fortsatt möjlighet för EU:s kommersiella luftfartsoperatörer att hyra in luftfartyg som registrerats i ett tredjeland utan besättning. Den synpunkten har noterats.

I den andra kommentaren föreslås en ändring av texten i ARO.OPS 110 c för att utesluta möjligheten att luftfartyg som registrerats i en stat som omfattas av driftförbud enligt kommissionens förordning (EG) nr 2111/2005 hyrs in utan besättning av operatörer inom EU. Den synpunkten har godtagits.

Enligt den tredje synpunkten måste bestämmelserna i T.A.205.1 förtydligas för kommersiella luftfartsoperatörer från EU som ska hyra in luftfartyg som registrerats i ett tredjeland utan besättning. Denna synpunkt har noterats och ett sådant förtydligande kommer att inkluderas i AMC/GM.

4. Operatörens förklaring

En av synpunkterna på CRD-2 gäller kravet att införa en förklaring för operatörer av komplexa motordrivna luftfartyg som registrerats i tredjeland och som inte används i kommersiell drift. Den som lämnat kommentaren anser att en sådan förklaring skulle innebära en börda för dessa operatörer jämfört med de operatörer som använder EU-registrerade luftfartyg. Denna synpunkt har godtagits eftersom yttrande 04/2011 redan innehåller

- bestämmelser om förklaring från operatörer som använder komplexa motordrivna luftfartyg som inte utnyttjas i kommersiell drift (ORO.DEC.100), och
- en mall för den förklaring som ska inges till den behöriga myndigheten (bilaga I till Del-ORO).

I detta yttrande 06/2012 föreslås en ändring av mallen för att inkludera information som är viktig för fortsatt luftvärdighet.

5. Efterlevnaden av den obligatoriska information som utfärdas av byrån

Flera av synpunkterna på CRD-2 avser bestämmelserna i T.A.201.1 g som innehåller krav på att luftfartyg som registrerats i tredjeland ska uppfylla alla tillämpliga obligatoriska krav som utfärdats av registreringsstaten och obligatorisk säkerhetsinformation som lämnas av byrån, inklusive luftvärdighetsdirektiv. Byrån inser att det i vissa fall kan uppkomma konflikter mellan de obligatoriska krav som utfärdas av registreringsstaten och den obligatoriska säkerhetsinformation som lämnas av byrån. I sådana fall måste operatören överväga alternativa metoder för att lösa sådana konflikter.

IV. De viktigaste ändringarna av förordningen som föreslås i yttrandet

Ändringar av kommissionens grundförordning (EG) nr 2042/2003

Artikel 1 ändras så att den anger förordningens tillämpningsområde i enlighet med kraven i artikel 8.1 i grundförordningen.

Artikel 2 ändras genom tillägg av en definition som förklarar betydelsen av "kommersiell luftfart" i kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 och en förklaring om att definitionerna i artikel 2 är avsedda att användas inom tillämpningsområdet för kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003.

Artikel 3 ändras för att garantera överensstämmelsen med ändringarna som gjorts av artikel 1 och för att förklara vilka bestämmelser som är tillämpliga på varje kategori av luftfartyg. Eftersom förordning (EG) nr 1702/2003 har upphävts genom förordning (EU) nr 748/2012 uppdateras dessutom hänvisningen i punkt 3.

Artikel 4.1 ändras för att förtydliga vilka bestämmelser som bör användas för att utfärda godkännande av underhållsorganisationer.

Ändringar av Del-M

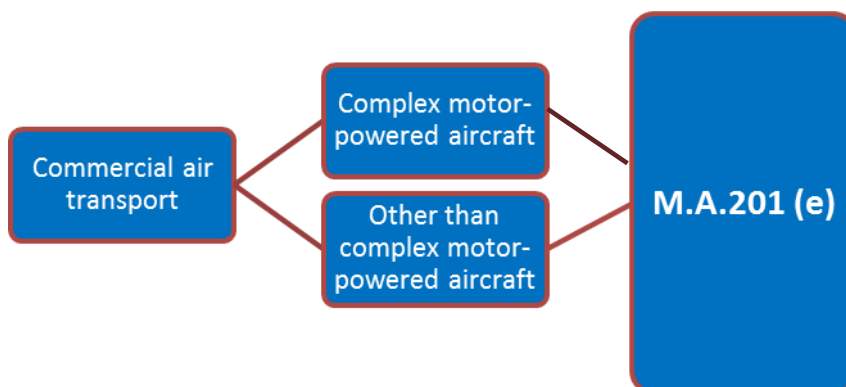
M.1 Behörig myndighet

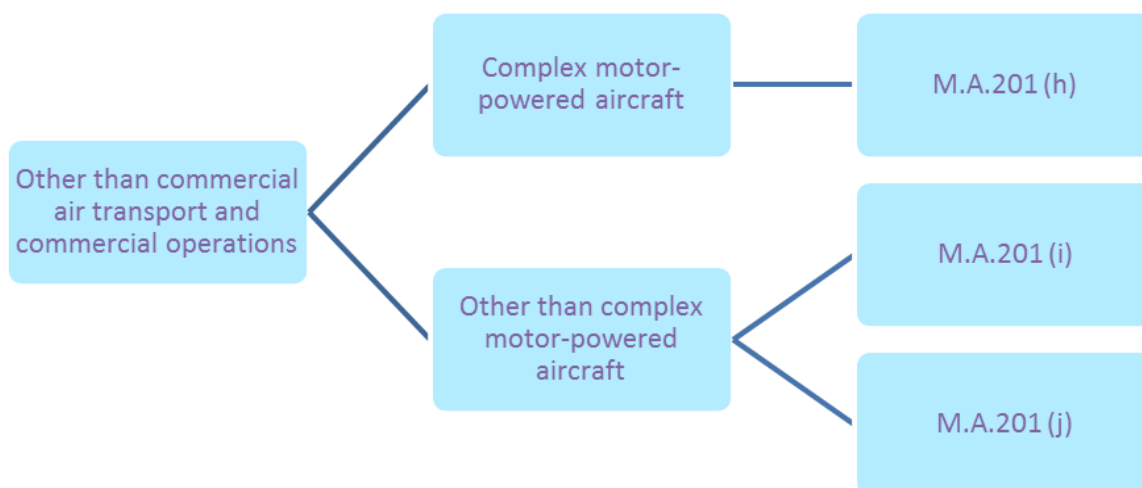
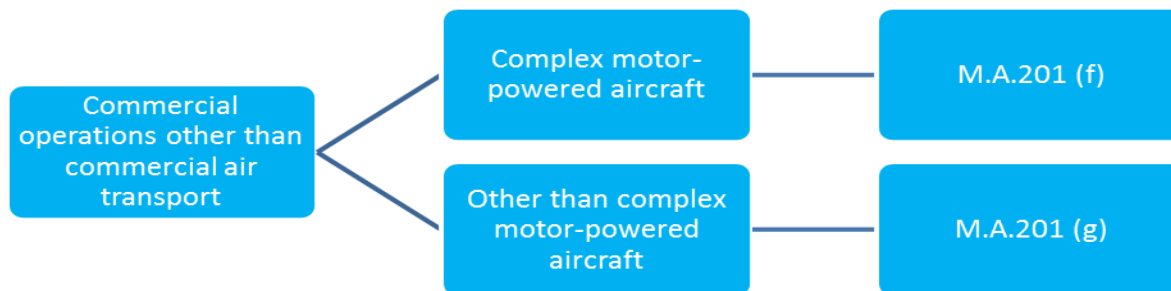
M.1.4 ändras för att förenkla bestämmelserna om utnämning av den behöriga myndigheten för godkännande av underhållsprogrammet.

M.A.201 Ansvarsområden

M.A.201 e-k ändras på följande sätt:

- Termen "stort luftfartyg" ersätts med "komplext motordrivet luftfartyg".
- Begreppet "kommersiell drift" införs,
- För varje kategori av luftfartyg och typ av drift anges krav för behov av en CAMO, ett avtal mellan CAMO och operatören/ägaren, krav för behov av en underhållsorganisation och för avtal med en sådan underhållsorganisation.





M.A.301 Uppgifter i samband med fortsatt luftvärdighet

M.A.301.2 ändras för att anpassas efter möjligheten att inrätta en förteckning över minimiutrustning, MEL, på frivillig grund för icke-kommersiell drift av andra luftfartyg än komplexa motordrivna luftfartyg vilket även nämns i tillämpningsföreskrifterna för flygdrift genom artikel NCO.GEN.155.

M.A.302.4 och M.A.302.7 ändras för att ersätta "stort luftfartyg" med "komplext motordrivet luftfartyg".

M.A.302 Underhållsprogram för luftfartyg

M.A.302 c ändras för att säkra överensstämmelsen med ändringarna som gjorts av M.1.

M.A.302 f ändras för att ersätta "stort luftfartyg" med "komplext motordrivet luftfartyg".

M.A.305 System för registrering av fortsatt luftvärdighet för luftfartyg

M.A.305 b ändras för att säkra överensstämmelsen med ändringarna som gjorts av M.A.306 a.

M.A.306 Operatörens tekniska journalsystem

Rubriken för denna punkt ändras från "operatörens tekniska journalsystem" till "luftfartygets tekniska journalsystem" för att garantera överensstämmelsen med den terminologi som används såväl i andra kapitel i denna förordning som i förordningen om flygdrift.

M.A.306 a ändras för att utöka kraven på tekniska journaler till luftfartyg som används i kommersiell drift. Byrån anser emellertid att operatören i samband med kommersiell drift ska tillhandahålla en teknisk journal för luftfartyget för att samla in och sprida viss information som är nödvändig för driften och för att hantera den fortsatta luftvärdigheten, såsom användningstider, utfärdande av underhållsintyg och uppskjutna fel.

M.A.403 Åtgärdande av fel

M.A.403 b ändras för att motsvara bestämmelserna i NCO.GEN.155 som omfattar möjligheten att upprätta en MEL på frivillig grund utan krav på godkännande från den behöriga myndigheten. Dessutom ändras texten för att

- förtydliga att en MEL även kan användas av auktoriserad certifieringspersonal för att skjuta upp brister, och
- ta bort bestämmelsen om "brister på luftfartyget som definierats som acceptabla av den behöriga myndigheten".

M.A.403 c ändras för att förtydliga att åtgärdande av kvarstående brister måste äga rum inom den period som anges i underhållsdata eller i MEL.

M.A.504 Kontroll av driftsodugliga komponenter

M.A.504 b ändras för att ersätta "stort luftfartyg" med "komplext motordrivet luftfartyg".

M.A.708 Underhåll av fortsatt luftvärdighet

M.A.708 c ändras och kraven delas upp i två punkter, M.A.708 c och M.A.708 d.

I M.A.708 c fastställs att ett avtal ska ingås mellan CAMO och en lämplig underhållsorganisation för komplexa motordrivna luftfartyg och luftfartyg som används i kommersiell drift, inklusive kommersiell luftfart. Denna ändring ligger i linje med ändringarna som föreslås för M.A.201.

M.A.708 d innehåller en bestämmelse som medger avvikelser från M.A.708 c i vissa fall.

M.A.801 Underhållsintyg för luftfartyg

M.A.801 c ändras för att ersätta "stort luftfartyg" med "komplext motordrivet luftfartyg".

M.A.803 Godkännande från pilot eller ägare

M.A.803 b ändras för att överensstämna med den terminologi som används genomgående i förordningen.

M.A.901 g Granskning av luftfartygets luftvärdighet

M.A.901 g ändras för att överensstämna med de ändringar som gjordes av M.A.201.

M.B.105 Ömsesidigt utbyte av information

M.B.105 ändras för att uppdatera hänvisningen till artikel 15 i grundförordningen.

Bilaga I Avtal om fortsatt luftvärdighet

Följande ändringar har gjorts till bilaga I:

- Termen "arrangemang" har ersatts av termen "avtal".
- Förkortningen CAMO införs som beteckning för en organisation som svarar för den fortsatta luftvärdigheten som godkänts enligt Del-M kapitel G.
- Hänvisningarna till förordning (EG) nr 1702/2003 ersätts av hänvisningar till förordning (EU) nr 748/2012.
- Punkt 3 ändras genom införande av kravet att typen av drift ska anges i avtalet.
- Punkt 4 ändras för att korrigera den terminologi som används när man hänvisar till den behöriga myndigheten.
- I punkt 4 ersätts ordet "certifierar" med "förklarar", eftersom begreppet certifiering inte används på ett sätt som stämmer överens med definitionen i artikel 3 e i grundförordningen.
- I punkt 5.1 har den sjunde posten omformulerats för att förtydliga ansvarsområdena för den CAMO som tecknar avtalet om granskning av luftvärdigheten.

Bilaga VI Godkännande av organisation som svarar för den fortsatta luftvärdigheten

Första sidan i godkännandeintyget ändras för att hänvisa till efterlevnaden av kraven i bilaga V (Del-T) för de organisationer som har förfaranden som godkänts av den behöriga myndigheten för att ansvara för den fortsatta luftvärdigheten för luftfartyg som registrerats i ett tredjeland.

Innehållet i den nya Del-T

Del-T utformas för att inkludera de krav på fortsatt luftvärdighet som gäller för luftfartyg som registrerats i ett tredjeland och som används av EU-operatörer. Som förklarades i NPA 2010-10 ligger strukturen för Del-T så nära som möjligt strukturen i Del-M, vilket innebär att den innehåller ett avsnitt A och ett avsnitt B.

Syftet med de viktigaste kraven i Del-T och de förändringar som gjorts i texten efter CRD-2 2010-10 beskrivs nedan.

T.1 Behörig myndighet

Detta avsnitt ingår i Del-T för att ange de behöriga myndigheterna som har ansvar för att övervaka efterlevnaden av kraven i denna Del-T.

Avsnitt A

Avsnitt A innehåller de viktigaste tekniska kraven för luftfartyg, operatörer, organisationer som svarar för den fortsatta luftvärdigheten och underhållsorganisationer, uppdelat på följande kapitel:

Kapitel A

I detta kapitel anges tillämpningsområdet för bilagan som är inriktad på luftfartyg registrerade i tredjeland som används av operatörer från EU.

Kapitel B

Detta kapitel innehåller två avsnitt, T.A.201 vari fastställs de allmänna krav som ska uppfyllas av alla luftfartyg som omfattas av denna del och T.A.205 vari beskrivs de ytterligare kraven för luftfartyg som används i kommersiell drift och för driften av komplexa motordrivna luftfartyg.

T.A.205 har ändrats enligt en kommentar som avsåg CRD-2 2012-10 och kravet på förklaring har tagits bort.

Kapitel C Underhållsprogram

I detta kapitel fastställs kraven som ska uppfyllas av underhållsprogrammet för luftfartyget inom ramen för denna bilaga.

Kapitel E Underhållsorganisation

I detta kapitel anges de krav som ska vara uppfyllda av organisationen som utför underhåll på komplexa motordrivna luftfartyg eller luftfartyg som används i kommersiell drift. Avsnitt T.A.501 har ändrats efter vissa synpunkter som mottagits på CRD-2 2010-10 för att förtydliga bestämmelserna om systemet för händelserapportering och de inslag som måste kontrolleras av organisationen som svarar för den fortsatta luftvärdigheten.

Kapitel G Ytterligare krav för organisationer som svarar för den fortsatta luftvärdigheten som godkänts enligt kapitel G (Del-M) i bilaga I

För komplexa motordrivna luftfartyg och luftfartyg som används i kommersiell drift krävs det enligt punkt 8 g i grundförordningens bilaga IV att en organisation ska ha ansvar för den fortsatta luftvärdigheten. En sådan organisation måste vara en CAMO, som förutom de krav som anges i kapitel G Del-M även uppfyller kraven i detta kapitel G.

I kapitlet anges kraven för att inkludera särskilda förfaranden i handboken för fortsatt luftvärdighet, kunskapskraven för organisationens personal, kraven på kvalitetssystem och dokumenteringskrav. Det innehåller också de behörigheter som en organisation kan ha om den uppfyller kraven i Del-T.

Dessutom anges i avsnitt T.A.708 vilka uppgifter som ska utföras av organisationen. Avsnittet har ändrats efter vissa synpunkter på CRD-2 2010-10 så att det nu inkluderar en bestämmelse om att ett avtal i enlighet med bilaga I till Del-T ska upprättas när en organisation som svarar för den fortsatta luftvärdigheten anlitas för att hantera luftfartygets fortsatta luftvärdighet.

Avsnitt B – Ytterligare förfaranden för behöriga myndigheter

Avsnitt B innehåller de ytterligare administrativa krav som ska gälla för behöriga myndigheter.

Ändringar av kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 om flygdrift

Ändringar av bilaga II (Del-ARO)

ARO.OPS.110 Hyresavtal

ARO.OPS.110 c ändras för att inkludera en bestämmelse om att den behöriga myndigheten ska upphäva eller återkalla ett avtal om inhyrning utan besättning när luftfartyget registrerats i en stat som omfattas av driftförbud.

Ändringar av bilaga II (Del-ARO)

ORO.AOC.100 c, ORO.AOC.110 b och ORO.AOC.110 d ändras för att garantera överensstämmelsen med ändringarna av kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 när det gäller luftfartyg som registrerats i ett tredjeland.

ORO.AOC.130 a och b ändras för att ersätta "system för övervakning av flyguppgifter" med "program för övervakning av flyguppgifter" för att begreppet ska överensstämma med den term som används i materialet om godtagbara sätt att uppfylla kraven och vägledande material till ORO.AOC.130 och ORO.FC.A.245. Begreppet "program för övervakning av flyguppgifter" har redan använts i bilagan till förordning (EG) nr 859/2008 (EU OPS) 1.037 a 4 och *Temporary Leaflet Guidance* nr 44 (JAR OPS 1 avsnitt 2). Termen "program för övervakning av flyguppgifter" är vanligt förekommande i vägledningar om övervakning av flygdata, till exempel CAP 739 som offentliggjorts av den brittiska civila luftfartsmyndigheten och förstås av alla intressenter.

Bilaga I "Operatörsförklaring" ändras för att få med information som är relevant för fortsatt luftvärdighet.

V. Ikraftträdande

När datum för ikraftträdande och tillämpning av ändringarna av såväl kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 som kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 fastställs bör man beakta behovet av att lämna tillräckligt med tid för flygindustrin och medlemsstaternas förvaltningar att anpassa sig efter det nya regelverket och säkra en synkronisering med tillämpningen av förordningen om flygdrift och de redan föreslagna ändringarna, nämligen Del-NCC. Mot bakgrund av detta föreslås följande tidsplan för genomförandet:

- Tillämpningen av ändringarna av Del-M, tillämpningen av Del-T för luftfartyg som används för kommersiell luftfart och ändringen av punkterna ARO.OPS.110 c, ORO.AOC.100, ORO.AOC.110 och ORO.AOC.130 i förordning (EU) nr 965/2012 fastställs till den 28 oktober 2014. Detta för att de ändringarna ska gälla när förordning (EU) nr 965/2012 har trätt i kraft i samtliga medlemsstater.
- Tillämpningen av Del-T för luftfartyg som inte används för kommersiell luftfart fastställs till den 28 oktober 2015.
- Ikraftträdandedatum för ändringarna av bilaga I–III till förordning (EU) nr 965/2012 bör samordnas med processen för antagande av förordningen om flygdrift för komplexa motordrivna luftfartyg som inte används i kommersiell drift (yttrande 04/2011).

Köln den 27 november 2012

P. Goudou
Verkställande direktör