РЕГЛАМЕНТ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2022/410 НА КОМИСИЯТА

от 10 март 2022 година

за изменение на Регламент (ЕС) № 1321/2014 по отношение на управлението на поддържането на летателната годност в рамките на една бизнес група от въздушни превозвачи

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз и за изменение на регламенти (ЕО) № 2111/2005, (ЕО) № 1008/2008, (ЕС) № 996/2010, (ЕС) № 376/2014 и на директиви 2014/30/ЕС и 2014/53/ЕС на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на регламенти (ЕО) № 552/2004 и (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета и Регламент (ЕИО) № 3922/91 на Съвета ([1]), и по-специално член 17, параграф 1 и член 62, параграфи 14 и 15 от него,

като има предвид, че:

(1) С Регламент (ЕС) № 1321/2014 на Комисията ([2]) се определят изискванията за поддържане на летателната годност на въздухоплавателните средства, включително изискванията за неговото управление.

(2) Съгласно приложение I (част-M) към Регламент (ЕС) № 1321/2014 в случай на въздухоплавателни средства, използвани от въздушни превозвачи, лицензирани в съответствие с Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета ([3]), операторът отговаря за поддържането на летателната годност на експлоатираното от него въздухоплавателно средство и като част от свидетелството си за авиационен оператор трябва да бъде одобрен като организация за управление на поддържането на летателната годност (CAMO) съгласно приложение Vв (част CAMO).

(3) Когато въздушните превозвачи представляват част от една бизнес група, това изискване създава определени пречки пред създаването и прилагането на обща система за управление на поддържането на летателната годност (CAW) за всички въздухоплавателни средства, експлоатирани от групата. Липсата на такава обща система за управление на CAW води както до дублиране на задачи, тъй като организациите не се възползват от наличието на сходни цели и процедури, така и до невъзможност в краткосрочен план различните притежатели на свидетелства за авиационен оператор (CAO) взаимно да си предоставят въздухоплавателни средства за експлоатация.

(4) Освен това секторът счита, че настоящата ситуация създава неблагоприятно конкурентно положение в сравнение с други авиационни оператори извън ЕС, които не са обект на такива правни ограничения.

(5) Поради това Регламент (ЕС) № 1321/2014 следва да бъде изменен, за да се даде възможност на въздушните превозвачи, лицензирани в съответствие с Регламент (ЕО) № 1008/2008, които са включени в една бизнес група от въздушни превозвачи, да сключат договор с CAMO в рамките на тази група за управлението на поддържането на летателната годност на въздухоплавателните средства, експлоатирани от тях.

(6) Мерките, предвидени в настоящия регламент, се основават на Становище № 04/2021 ([4]) на Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз в съответствие с член 75, параграф 2, буква б) и член 76, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/1139.

(7) Мерките, предвидени в настоящия регламент, са в съответствие със становището на комитета, създаден по силата на член 127, параграф 1 от Регламент (ЕС) 2018/1139,

([1]) ОВ L 212, 22.8.2018 г., стр. 1.

([2]) Регламент (ЕС) № 1321/2014 на Комисията от 26 ноември 2014 г. относно поддържането на летателната годност на въздухоплавателните средства и авиационните продукти, части и устройства и относно одобряването на организациите и персонала, изпълняващи тези задачи (ОВ L 362, 17.12.2014 г., стр. 1).

([3]) Регламент (ЕО) № 1008/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 24 септември 2008 г. относно общите правила за извършване на въздухоплавателни услуги в Общността (преработен) (ОВ L 293, 31.10.2008 г., стр. 3).

([4]) https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Регламент (ЕС) № 1321/2014 се изменя, както следва:

(1) в член 2 се добавя следната буква y:

„y) „хармонизиране на системите за управление“ означава координираният процес, чрез който системите за управление на две или повече организации си взаимодействат и обменят информация и методи за постигане на общи или съгласувани цели в областта на безопасността и наблюдението на съответствието.“;

(2) приложение I (част-M) се изменя в съответствие с приложение I към настоящия регламент;

(3) приложение Vв (част CAMO) се изменя в съответствие с приложение II към настоящия регламент.

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 10 март 2022 година.

За Комисията
Председател
Ursula VON DER LEYEN

ПРИЛОЖЕНИЕ I

Приложение I (част-M) към Регламент (ЕС) № 1321/2014 се изменя, както следва:

(1) в точка M.A.201 се вмъкват следните букви да) и дб):

„да) Чрез дерогация от буква д), подточка 2 двама или повече оператори, които представляват част от една бизнес група от въздушни превозвачи, могат да използват една и съща CAMO, която да отговоря за управлението на поддържането на летателната годност на всички експлоатирани от тях въздухоплавателни средства, при условие че са изпълнени всички посочени по-долу изисквания:

1) CAMO е одобрена в съответствие с приложение Vв (част CAMO) за въздухоплавателните средства, които ще се управляват;

2) CAMO представлява част от същата бизнес група от въздушни превозвачи като съответните оператори;

3) в съответствие с допълнение I към настоящото приложение е сключен договор между CAMO и притежателя на CAO, който не е одобрен като CAMO;

4) основното място на стопанска дейност на CAMO е на територията, за която се прилагат Договорите;

5) индивидуалните системи за управление на организациите, сключващи договор, са хармонизирани помежду си.

дб) Чрез дерогация от буква д), подточка 2, когато прекратяването или анулирането на свидетелство за авиационен оператор води до ситуация, в която въздушен превозвач, лицензиран в съответствие с Регламент (ЕО) № 1008/2008 и който представлява част от бизнес група от въздушни превозвачи, вече не отговаря на изискванията на точка M.A.201, буква да), въпросният лицензиран въздушен превозвач определя и въвежда план за действие, удовлетворяващ компетентния орган, за да изпълни изискванията на точка M.A.201, буква д), подточка 2 във възможно най-кратък срок.“;

(2) допълнение I се изменя, както следва:

а) точка 4 се заменя със следното:

„4. В споразумението се записва следното:

„Собственикът или операторът поверява на CAMO или CAO управлението на поддържането на летателната годност на въздухоплавателното средство, включително, но не само, разработването на програма за техническо обслужване, която да бъде одобрена от посочения в точка M.1. компетентен орган, и организирането на техническото обслужване на въздухоплавателното средство в съответствие с посочената програма за техническо обслужване.

Според този договор двете подписали го страни се задължават да спазват съответните задължения по него.

Собственикът или операторът декларира, че доколкото му е известно, цялата информация, предоставена на CAMO или CAO по отношение на поддържането на летателната годност на въздухоплавателното средство, е и ще продължи да бъде точна, както и че въздухоплавателното средство няма да бъде поправяно или модифицирано без предварителното съгласие на CAMO или CAO.

В случай на неспазване на този договор от някоя от подписалите го страни, CAMO или CAO и собственикът или операторът оценяват дали това оказва въздействие върху продължаването на договора и информират компетентния(ите) орган(и) на тези организации. При оценката, извършена от организациите, се взема предвид значимостта на неспазването по отношение на безопасността и дали то е с повтарящ се характер. Ако след тази оценка някоя от подписалите страни стигне до заключението, че не може да изпълни задълженията си поради свои собствени ограничения или поради пропуски на подписалата страна, договорът се анулира и компетентният(ите) орган(и) на организациите се уведомява(т) незабавно. В този случай собственикът или операторът запазва пълната отговорност за всяка задача, свързана с поддържането на летателната годност на въздухоплавателното средство, като в срок от 2 седмици той уведомява компетентните органи в държавата членка на регистрация относно неспазването на договора. В случай на договор, сключен в съответствие с точка M.A.201, буква да), компетентният орган на държавата членка на регистрация се уведомява незабавно.““;

б) в точка 5 встъпителната част се заменя със следното:

„Когато собственик или оператор сключи договор с CAMO или CAO в съответствие с точка M.A.201, задълженията на двете страни се посочват в договора, както следва:“;

в) в точка 5.1, подточка 2 буква д) се заменя със следното:

„д) да определи и разпореди необходимото техническо обслужване, което да позволи плавен преход от предишната програма за техническо обслужване на въздухоплавателното средство;“;

г) в точка 5.1, подточка 2 буква и) се заменя със следното:

„и) да координира извършването на планово техническо обслужване, включително инспектиране на компоненти, подмяна на части с ограничен срок на експлоатация и изпълнение на всички приложими УЛГ, и да осигурява съответствие с оперативните изисквания, оказващи въздействие върху поддържането на летателната годност, изискванията за поддържане на летателната годност, определени от Агенцията, и мерките, изисквани от компетентния орган като незабавна реакция на проблем, свързан с безопасността;“;

д) в точка 5.1, подточка 2 букви й), к) и л) се заменят със следното:

„й) да информира собственика или оператора всеки път, когато въздухоплавателното средство трябва да бъде предадено на одобрена организация за техническо обслужване;

к) да управлява и архивира документацията във връзка с поддържането на летателната годност на въздухоплавателното средство;

л) да координира с оператора или собственика всяко искане до съответния компетентен орган за всяко отклонение от програмата за техническо обслужване на въздухоплавателното средство;“;

е) в точка 5.1, подточка 2 се добавя следната буква м):

„м) да подпомага оператора или пилота собственик по отношение на поддържането на летателната годност на въздухоплавателното средство, когато той извършва полети за проверка на техническото обслужване.“;

ж) в точка 5.2 се добавят следните подточки 13, 14 и 15:

„13. да осигурява съответствие с одобрената програма за техническо обслужване и да координира с CAMO или CAO всяко искане до съответния компетентен орган за всяко еднократно удължаване на период от програмата за техническо обслужване;

14. да информира CAMO или CAO за всяко несъответствие с оперативните изисквания, което може да засегне поддържането на летателната годност на въздухоплавателното средство;

15. да информира CAMO или CAO за всички оперативни изисквания (например специални одобрения), които трябва да бъдат изпълнени, за да се поддържа въздухоплавателното средство в необходимата конфигурация.“;

з) добавя се следната точка 7:

„7. Допълнителни изисквания в случай на прилагане на точка M.A.201, буква да)

В допълнение към изискванията и задълженията, посочени по-горе в точки 5.1 и 5.2, когато между CAMO и оператора е сключен договор в съответствие с точка M.A.201, буква да), договорът за управление на поддържането на летателната годност трябва да отговаря и на изискванията на точки 7.1—7.3.

Преди подписването на договора операторът оценява CAMO, за да гарантира, че тя има способността и капацитета да изпълни договора.

7.1. Допустимост

Договорът за поддържане на летателната годност в съответствие с точка M.A.201, буква да) се сключва само ако съответният въздушен превозвач е лицензиран в съответствие с Регламент (ЕО) № 1008/2008 и CAMO представлява част от същата бизнес група от въздушни превозвачи. Договорът за управление на поддържането на летателната годност съдържа ясно описание на начина, по който са изпълнени условията, описани в точка M.A.201, буква да). По-специално в него се описва как индивидуалните системи за управление на организациите са хармонизирани помежду си.

7.2. Допълнителни задължения на CAMO:

1. да е запозната с процедурата на оператора, свързана с мониторинга на договора;
2. да получи съгласието на оператора, преди да възложи на подизпълнители задачи по поддържане на летателната годност;
3. да информира незабавно компетентния орган на държавата членка на регистрация, когато въздухоплавателното средство не е представено на одобрената организация за техническо обслужване от оператора, както се изисква от CAMO, когато настоящият договор не се спазва или когато една от страните го денонсира;
4. да осигури обучение за персонала на оператора, за да се гарантира, че той разбира:
   а) политиките и процедурите, отговорностите, задълженията, задачите и областите на взаимодействие на CAMO;
   б) каналите за комуникация на CAMO (например документация на въздухоплавателното средство, своевременен обмен на точна информация за летателната годност, включително извън нормалното работно време);
   в) процедурите, отнасящи се конкретно до CAMO, като например използване на персонализиран софтуер, наблюдение на надеждността, използване на техническия дневник на въздухоплавателното средство и разпоредби за оперативна съвместимост.

7.3. Допълнителни задължения на оператора:

1. да разработи процедури за взаимодействие с CAMO за решаване на въпроса с издаването и подновяването на удостоверението за преглед на летателната годност;
2. да информира незабавно CAMO в случай на неочаквани нужди от техническо обслужване на места, където няма сключен договор с организация за техническо обслужване, одобрена в съответствие с приложение II (част-145) към настоящия регламент;
3. да информира незабавно компетентния орган на държавата членка на регистрация, в случай че една от страните денонсира договора;
4. да осигури обучение за персонала на CAMO, за да се гарантира, че той разбира:
   а) политиките и процедурите, отговорностите, задълженията, задачите и областите на взаимодействие;
   б) каналите за комуникация на оператора;
   в) процедурите, отнасящи се конкретно до оператора, като например оперативни процедури, използване на персонализиран софтуер, използване на техническия дневник на въздухоплавателното средство и разпоредби за оперативна съвместимост.“

ПРИЛОЖЕНИЕ II

Приложение Vв (част CAMO) към Регламент (ЕС) № 1321/2014 се изменя, както следва:

(1) точка CAMO.A.105 се заменя със следното:

„CAMO.A.105 Компетентен орган

За целите на настоящото приложение компетентен орган е:

а) за организации, чието основно място на стопанска дейност е на територия, за която отговаря държава членка съгласно Чикагската конвенция — един от следните:

i) органът, определен от тази държавата членка, в която се намира основното място на стопанска дейност на организацията, ако одобрението не е включено в свидетелството за авиационен оператор или ако с CAMO е сключен договор в съответствие с точка M.A.201, буква да);

ii) органът, определен от държавата членка на оператора, ако одобрението е включено в свидетелството за авиационен оператор;

iii) органът, определен от държава членка, различен от подточка i) или ii), ако отговорността е била преразпределена на тази държава членка в съответствие с член 64 от Регламент (ЕС) 2018/1139;

iv) Агенцията, ако отговорността ѝ е преразпределена в съответствие с членове 64 или 65 от Регламент (ЕС) 2018/1139;

б) Агенцията, ако основното място на стопанска дейност на организацията се намира извън територия, за която отговаря държава членка съгласно Чикагската конвенция.“;

(2) в точка CAMO.A.125 буква б) се заменя със следното:

„б) Независимо от буква а), за въздушните превозвачи, лицензирани в съответствие с Регламент (ЕО) № 1008/2008, одобрението е част от свидетелството за авиационен оператор, издадено от компетентния орган за експлоатираните въздухоплавателни средства, освен когато в съответствие с точка M.A.201, буква да) от приложение I (част M) с CAMO е сключен договор от оператори, които представляват част от една бизнес група от въздушни превозвачи.“;

(3) в буква г) от точка CAMO.A.125 подточка 2 се заменя със следното:

„2) да управлява поддържането на летателната годност на въздухоплавателните средства, които се използват от въздушни превозвачи, лицензирани съгласно Регламент (ЕО) № 1008/2008, когато това е записано както в сертификата, така и в свидетелството за авиационен оператор, или когато се прилага точка M.A.201, буква да);“;

(4) в точка CAMO.A.135 буква в) се заменя със следното:

„в) Независимо от буква б), когато с CAMO е сключен договор от оператори, които представляват част от една бизнес група от въздушни превозвачи, в съответствие с точка M.A.201, буква да) от приложение I (част M), прекратяването, временното прекратяване или анулирането на свидетелството за авиационен оператор не обезсилва автоматично сертификата на CAMO. В този случай в съответствие с допълнение I към приложение I (част M) към настоящия регламент договорът става недействителен.“;

(5) в точка CAMO.A.135 се добавя следната буква г):

„г) След анулиране или оттегляне сертификатът на организацията незабавно се връща на компетентния орган.“;

(6) в точка CAMO.A.200 се добавя следната буква д):

„д) Когато в съответствие с точка M.A.201, буква да) от приложение I (част M) е сключен договор между CAMO и оператори, които представляват част от една бизнес група от въздушни превозвачи, CAMO гарантира, че нейната система за управление е хармонизирана със системите за управление на операторите, които представляват част от тази бизнес група.“;

(7) в точка CAMO.A.305 се вмъква следната буква ба):

„ба) Лицето или лицата, определени в съответствие с точка CAMO.A.305, буква а), подточка 3, не могат да бъдат наети от организация, одобрена в съответствие с приложение II (част-145), по договор с CAMO, ако те участват в дейности по управление на поддържането на летателната годност във връзка с договор, сключен в съответствие с точка M.A.201, буква да), освен ако това не е изрично договорено с компетентния орган.“;

(8) в точка CAMO.Б.300 се добавя следната буква ж):

„ж) Когато се сключва договор в съответствие с точка M.A.201, буква да) от приложение I (част M), компетентният орган, отговарящ за надзора над CAMO, и компетентните органи, отговарящи за надзора над съответните оператори, си сътрудничат, за да гарантират обмена на информацията, която е от значение за изпълнението на техните задачи. Това сътрудничество включва обмен на информация относно резултатите от надзорните дейности, извършвани от тези компетентни органи, и може да включва изпълнението на задачи по надзора над CAMO от компетентните органи, отговарящи за операторите.“;

(9) допълнение I се заменя със следното:

„Допълнение I

Сертификат за организация за управление на поддържането на летателната годност — Формуляр 14 на EASA

[ДЪРЖАВА ЧЛЕНКА (*)]

Държава членка на Европейския съюз (**)

СЕРТИФИКАТ ЗА ОРГАНИЗАЦИЯ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ПОДДЪРЖАНЕТО НА ЛЕТАТЕЛНАТА ГОДНОСТ

Код: [КОД НА ДЪРЖАВАТА ЧЛЕНКА*].CAMO.XXXX

(Код(ове): тук се включва(т) одобрението(ята) по CAO XX.XXXX)

Съгласно Регламент (ЕС) 2018/1139 на Европейския парламент и на Съвета от 4 юли 2018 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Агенция за авиационна безопасност на Европейския съюз, както и съгласно Регламент (ЕС) № 1321/2014 на Комисията и при спазване на долупосочените условия, с настоящото [КОМПЕТЕНТНИЯТ ОРГАН НА ДЪРЖАВАТА ЧЛЕНКА (*)] сертифицира:

[ИМЕ И АДРЕС НА ДРУЖЕСТВОТО]

като организация за управление на поддържането на летателната годност в съответствие с раздел A от приложение Vв (част CAMO) към Регламент (ЕС) № 1321/2014 на Комисията.

УСЛОВИЯ:

1. Настоящият сертификат се ограничава до указаното в раздела относно обхвата на дейностите от одобреното описание на управлението на поддържането на летателната годност (CAME), както е посочено в раздел A от приложение Vв (част CAMO) към Регламент (ЕС) № 1321/2014 на Комисията.
2. За целите на настоящия сертификат се изисква изпълнение на процедурите, посочени в CAME, одобрено в съответствие с приложение Vв (част CAMO) към Регламент (ЕС) № 1321/2014 на Комисията.
3. Настоящият сертификат е валиден, при условие че одобрената организация за управление на поддържането на летателната годност спазва изискванията от приложение I (част M), приложение Vб (част ML) и приложение Vв (част CAMO) към Регламент (ЕС) № 1321/2014 на Комисията.
4. Когато организацията за управление на поддържането на летателната годност възложи съгласно своята система за управление услугата на една (няколко) организация (организации) — подизпълнител (подизпълнители), настоящият сертификат е валиден, при условие че тази (тези) организация (организации) спазва (спазват) приложимите договорни задължения.
5. Ако са изпълнени горепосочените условия 1—4, настоящият сертификат е валиден за неограничен срок, освен ако преди това е бил оттеглен, заменен, временно прекратен или анулиран.

Ако настоящият формуляр се използва и за притежатели на свидетелство за авиационен оператор (CAO) (въздушни превозвачи, лицензирани в съответствие с Регламент (ЕО) № 1008/2008), номерът на CAO или, в съответствие с точка M.A.201, буква да) от приложение I (част M) към Регламент (ЕС) № 1321/2014 на Комисията, номерата на CAO се добавят към кода в допълнение към стандартния номер, а условие № 5 се заменя със следните допълнителни условия:

6. Настоящият сертификат не представлява разрешение за експлоатация на типовете въздухоплавателни средства, посочени в условие 1. Документът, с който се разрешава експлоатацията на въздухоплавателно средство, е CAO.
7. Прекратяването, временното прекратяване или анулирането на CAO на въздушен превозвач, лицензиран в съответствие с Регламент (ЕО) № 1008/2008, автоматично прави настоящия сертификат невалиден във връзка с регистрациите на въздухоплавателни средства, посочени в CAO, освен когато с CAMO е сключен договор в съответствие с точка M.A.201, буква да) от приложение I (част M) към Регламент (ЕС) № 1321/2014 на Комисията, освен ако компетентният орган изрично не е посочил друго.
8. Ако са изпълнени горепосочените условия, настоящият сертификат е валиден за неограничен срок, освен ако преди това е бил оттеглен, заменен, временно прекратен или анулиран.

Дата на първоначално издаване: .....

Подпис: .....

Дата на прегледа: ..... Преглед №: .....

За компетентния орган: [КОМПЕТЕНТЕН ОРГАН НА ДЪРЖАВАТА ЧЛЕНКА (*)]

Стр. … от …

Страница 2 от 2

ОРГАНИЗАЦИЯ ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА ПОДДЪРЖАНЕТО НА ЛЕТАТЕЛНАТА ГОДНОСТ

УСЛОВИЯ НА ОДОБРЕНИЕТО

Код: [КОД НА ДЪРЖАВАТА ЧЛЕНКА*].CAMO.XXXX

(Код(ове) на CAO XX.XXXX)

Организация: [ИМЕ И АДРЕС НА ДРУЖЕСТВОТО]

Въздухоплавателно средство тип/серия/група	Разрешен преглед на летателната годност	Дадени разрешения за полет	Организация подизпълнител (организации подизпълнители)
	[ДА/НЕ] ***	[ДА/НЕ] ***	
	[ДА/НЕ] ***	[ДА/НЕ] ***	
	[ДА/НЕ] ***	[ДА/НЕ] ***	
	[ДА/НЕ] ***	[ДА/НЕ] ***	

Условията на одобрението се ограничават до обхвата на дейностите, съдържащ се в одобреното CAME, раздел.....

Реф. № CAME: .....

Дата на първоначално издаване: .....

Подпис: .....

Дата на прегледа: ..... Преглед №: .....

За компетентния орган: [КОМПЕТЕНТЕН ОРГАН НА ДЪРЖАВАТА ЧЛЕНКА*]

Формуляр 14 на EASA, издание 6

(*) или EASA, ако EASA е компетентният орган.

(**) да се заличи за държави, които не членуват в ЕС, или за EASA.

(***) да се заличи според случая, ако организацията не е одобрена.“