

Conform §4.4 din TIP (Proceduri tehnice de implementare pentru navigabilitate și certificare de mediu) referite în articolul 5 și anexa 1 la Acordul dintre Statele Unite ale Americii (SUA) și Uniunea Europeană (UE) privind cooperarea în reglementarea siguranței în aviația civilă (BASA USA-EU):

4.4 Metode alternative de conformare (AMOC) pentru AD

4.4.1.

4.4.2. AMOC-urile aprobate de FAA pentru produsele proiectate în SUA sunt considerate automat aprobate de EASA în următoarele condiții:

4.4.2.1. Directiva de Navigabilitate (AD) aferentă a fost adoptată de EASA sau EASA a emis o Directivă de Navigabilitate fără deviații de la Directiva de Navigabilitate emisă de FAA, și

4.4.2.2. Deținătorul aprobării AMOC-ului este deținătorul aprobării proiectului produsului, sau a modificării proiectului, sau a componentei sau a piesei, după cum este aplicabil, la care se referă directiva de navigabilitate.

Până în prezent, interpretarea punctului 4.4.2.2. era următoarea: În cazul în care deținătorul aprobării AMOC nu era deținătorul certificatului de tip, dar era o organizație din SUA deținătoare a aprobării de modificare a proiectului, pentru acceptarea automată a AMOC-ului aprobat de FAA, modificarea proiectului trebuia să fie și subiectul (ca scop și aplicabilitate) directivei de navigabilitate.

Această interpretare a condus la un număr mare de cereri la EASA pentru AMOC-uri, deși soluția tehnică asociată era acceptată automat sub alte paragrafe din acordul bilateral BASA și TIP (ex: STC clasificat drept de bază). În aceste cazuri, în procesarea validării unui AMOC nu era adăugată nicio altă valoare tehnică.

După consultările avute cu FAA privind subiectul mai sus menționat, EASA a revizuit această interpretare și a trimis o informare autorităților aeronautice din statele membre UE, cu următoarea interpretare a punctului 4.4.2.2 din TIP.

Un AMOC la o directivă de navigabilitate emisă de FAA este automat acceptat când:

- 1) Directiva de Navigabilitate este emisă pentru un proiect aprobat de SUA și EASA a adoptat această directivă de navigabilitate,**
- 2) AMOC a fost emis unui deținător al aprobării de modificare a proiectului, din SUA,**
- 3) conformarea cu directiva de navigabilitate este afectată de aprobarea de modificare a proiectului,**
- 4) Intenția AMOC-ului este de a asigura adaptarea necesară a metodei de conformare cu directiva de navigabilitate**

Un exemplu specific este cel al deținătorului de certificat suplimentar de tip (STC) pentru conversia aeronavelor de pasageri în aeronave cargo, care necesită un AMOC pentru avionul modificat, pentru aplicarea directivelor de navigabilitate emise

pentru avionul de bază (nemodificat). În trecut, AMOC-ul emis pentru un deținător de STC din SUA era considerat că nu îndeplinea cerințele paragrafului 4.4.2.2. deoarece conversia prin STC nu era subiectul directivei de navigabilitate.

Prin interpretarea revizuită, directiva de navigabilitate este aplicabilă avionului modificat prin STC și AMOC-ul emis pentru deținătorul de STC din SUA poate fi considerat că îndeplinește condițiile paragrafului 4.4.2.2. și în consecință este automat acceptat când vizează adaptarea metodei de conformare cu directiva de navigabilitate, pentru aeronave modificate.

De menționat este faptul că interpretarea revizuită nu schimbă faptul că aprobările FAA pentru AMOC la o directiva de navigabilitate emisă de FAA sau pentru proiectarea de reparații, acordate organizațiilor care nu sunt situate în SUA, **nu sunt automat acceptate de EASA** (ex: deținători de STC din Israel).