

Wniosek dotyczący
ROZPORZĄDZENIA KOMISJI (WE) nr .../..
z dnia [...]

**zmieniającego rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 w sprawie nieprzerwanej
zdadności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części
i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi
zaangażowanym w takie zadania**
(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 216/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego i uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE¹ („rozporządzenie podstawowe”), w szczególności jego art. 5 i 6,

uwzględniając rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdadności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania²,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003, w art. 7 ust. 6, wymaga, aby Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (zwana dalej „Agencją”) dokonywała oceny skutków wywołanych przez stosowanie przepisów załącznika I (część M) do tego rozporządzenia.
- (2) Agencja ustaliła po przeprowadzeniu odpowiednich ocen skutków, że przepisy załącznika I (część M) są zbyt rygorystyczne w stosunku do statków powietrznych nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych, a w szczególności do statków powietrznych niezaliczonych do kategorii „złożonych statków powietrznych z napędem silnikowym”;
- (3) Agencja stwierdziła konieczność wprowadzenia poprawek do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003, w szczególności do załącznika I (część M), w celu dostosowania go do różnego stopnia złożoności różnych kategorii statków powietrznych i rodzajów eksploatacji.
- (4) Agencja uznała, że należy wprowadzić odpowiednie środki przejściowe dotyczące tych przepisów, których nie można z uzasadnionych powodów wprowadzić przed zakończeniem aktualnie obowiązującego okresu niestosowania przepisów (do dnia 28 września 2008 r.) ustalonego w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 2042/2003, art. 7 ust. 3 lit. a) w odniesieniu do statków powietrznych nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych.
- (5) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu oparte są na opinii wydanej przez Agencję³ zgodnie z art. 17 ust. 2 lit. b) oraz art. 19 ust. 1 rozporządzenia podstawowego.

¹ Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

² Dz.U. L 315 z 28.11.2003, s. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 376/2007 (Dz.U. L 94 z 4.4.2007, s. 18).

³ Opinia nr 02/2008.

- (6) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią⁴ Komitetu Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego ustanowionego na podstawie art. 65 ust. 3 rozporządzenia podstawowego.
- (7) W związku z powyższym należy odpowiednio zmienić rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu Komisji (WE) nr 2042/2003 wprowadza się następujące zmiany:

1) W art. 2 dodaje się lit. k) i l) w brzmieniu:

- k) „statek powietrzny ELA1” oznacza jeden z następujących statków powietrznych (skrót ELA oznacza „europejski lekki statek powietrzny”):
- samolot, szybowiec lub motoszybowiec o maksymalnej masie startowej poniżej 1 000 kg, który nie jest sklasyfikowany jako skomplikowany technicznie statek powietrzny z napędem silnikowym,
 - balon o maksymalnej nominalnej ilości gazu wznoszącego lub ogrzanego powietrza nie większej niż:
 - 3 400 m³ w przypadku balonów na ogrzane powietrze,
 - 1 050 m³ w przypadku balonów gazowych,
 - 300 m³ w przypadku balonów gazowych na uwięzi,
 - sterowiec zaprojektowany dla nie więcej niż dwóch pasażerów i o maksymalnej nominalnej ilości gazu wznoszącego lub ogrzanego powietrza nie większej niż:
 - 2 500 m³ w przypadku sterowców na ogrzane powietrze,
 - 1 000 m³ w przypadku sterowców gazowych.
- l) „statek powietrzny LSA” (LSA oznacza „lekki samolot sportowy”) oznacza każdy samolot posiadający:
- maksymalną masę startową nie większą niż 600 kg, i
 - maksymalną prędkość przeciągnięcia w konfiguracji do lądowania (VS0) nie większą niż 45 węzłów prędkości CAS (CAS – prędkość po uwzględnieniu poprawki na konfigurację samolotu) przy maksymalnej certyfikowanej masie startowej statku powietrznego i najbardziej krytycznym położeniu środka ciężkości, oraz
 - maksymalną liczbę miejsc nie większą niż dla dwóch osób, łącznie z pilotem, oraz
 - jeden silnik nieturbinowy wyposażony w śmigło, oraz
 - kabinę nieciśnieniową.

2) W art. 3 dodaje się punkty 4, 5 i 6 w brzmieniu:

4. W drodze odstępstwa od przepisów pkt. M.A.201 lit. e), pkt. M.A.201 lit. i) pkt. 1, pkt. M.A.901 oraz pkt. M.A.904 lit. a) pkt. 2, w przypadku statku powietrznego nieeksploatowanego w lotniczych przewozach handlowych innego niż duży statek powietrzny i wyłącznie do dnia 28 września 2009 r., zadania zarządzania nieprzerwaną zdolnością do lotu, oceny zdolności do lotu oraz wydawania i przedłużania ważności certyfikatów oceny zdolności do lotu mogą być wykonywane przez instytucję zarządzającą nieprzerwaną zdolnością do lotu odpowiednio uprawnioną zgodnie z wymogami państwa członkowskiego.
5. W drodze odstępstwa od przepisów pkt. M.A.901, w przypadku statku powietrznego nieeksploatowanego w lotniczych przewozach handlowych, certyfikat oceny zdolności do lotu lub dokument równoważny wystawiony zgodnie z wymogami

⁴ [Będzie opublikowana].

państwa członkowskiego i ważny w dniu 28 września 2008 r. zachowuje ważność do swojej daty wygaśnięcia lub do dnia 28 września 2009 r., w zależności od tego, która data będzie wcześniejsza.

Po upływie ważności tego certyfikatu, właściwy organ lub instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu odpowiednio uprawniona zgodnie z wymogami państwa członkowskiego może ponownie wystawić lub raz przedłużyć o jeden rok termin ważności certyfikatu oceny zdatności do lotu lub dokumentu równoważnego, o ile jest to dopuszczalne w ramach wymagań państwa członkowskiego.

Po kolejnym wygaśnięciu, właściwy organ może kolejny raz wystawić certyfikat oceny zdatności do lotu lub dokument równoważny bądź przedłużyć termin jego ważności o jeden rok, o ile jest to dopuszczalne w ramach wymagań państwa członkowskiego.

Dalsze wznowienie lub przedłużenie terminu ważności nie jest dopuszczalne.

W drodze odstępstwa od przepisów pkt. M.A.903 lit. b), w razie przekazywania w ramach UE statku powietrznego nieeksploatowanego w lotniczych przewozach handlowych, państwo członkowskie, w którym statek powietrzny będzie rejestrowany, może nie zaakceptować poprzedniego certyfikatu oceny zdatności do lotu lub dokumentu równoważnego, o ile był on wystawiony zgodnie z wskazanym wyżej odstępstwem od przepisów pkt. M.A.901. W takim przypadku wystawiany jest nowy certyfikat oceny zdatności do lotu zgodnie z pkt. M.A.904.

6. W drodze odstępstwa od przepisów pkt. M.A.302 lit. b)–e), w przypadku statku powietrznego nieeksploatowanego w lotniczych przewozach handlowych innego niż duży statek powietrzny i wyłącznie do dnia 28 września 2009 r., za zatwierdzone uznaje się również programy obsługi technicznej w przypadku, gdy są zgodne z odpowiednimi wymaganiami państwa członkowskiego:

1. Program obsługi technicznej zatwierdzony lub zaakceptowany przez właściwy organ, lub
2. Zalecony harmonogram wydany przez posiadacza certyfikatu typu, lub
3. Program obsługi technicznej wydany przez właściwy organ.

Uzupełnieniem tych dokumentów są odpowiednie zadania obsługi technicznej pilota-właściciela określone w pkt. M.A.803.

- 3) W art. 4 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

4. W drodze odstępstwa od przepisów pkt. M.A.201 lit. i) pkt. 2, pkt. M.A.502 oraz pkt. M.A.801 lit. b) pkt. 1, w przypadku statku powietrznego nieeksploatowanego w lotniczych przewozach handlowych innego niż duży statek powietrzny i wyłącznie do dnia 28 września 2009 r., obsługa techniczna i dopuszczenie do eksploatacji statku powietrznego i podzespołów mogą być dokonywane przez instytucję obsługi technicznej odpowiednio uprawnioną zgodnie z wymogami państwa członkowskiego. Certyfikaty dopuszczenia do eksploatacji i certyfikaty zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji wydane w dniu 28 września 2009 r. lub przed tą datą przez instytucję obsługi technicznej uprawnioną zgodnie z wymogami państwa członkowskiego, uznaje się za równoważne z dokumentami wymaganymi odpowiednio zgodnie z przepisami pkt. M.A.801 i M.A.802.

- 4) Art. 5 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

1. Personel certyfikujący zostaje uprawniony zgodnie z przepisami załącznika III, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w przepisach pkt. M.A.606 lit. h), pkt. M.A.607 lit. b), pkt. M.A.801 lit. d) i pkt. M.A.803 załącznika I oraz przepisach pkt. 145.A.30 lit. j) załącznika II i dodatku IV do tego załącznika.

Ponadto w przypadku statku powietrznego nieeksploatowanego w lotniczych przewozach handlowych innego niż duży statek powietrzny, personel certyfikujący może być uprawniony zgodnie z odpowiednimi wymaganiami państwa członkowskiego do dnia 28 września 2009 r.

5) Art. 7 ust. 3 lit. a) otrzymuje brzmienie:

- 3 a) przepisów załącznika I w odniesieniu do statków powietrznych nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych, do dnia 28 września 2008 r., z wyjątkiem:
- przepisów pkt. M.A.201 lit. f) mających zastosowanie do dużych statków powietrznych eksploatowanych przez przewoźnika z kraju trzeciego, do dnia 28 września 2009 r.,
 - przepisów pkt. M.A.201 lit. i) ust. 1 i 2, do dnia 28 września 2009 r.

Artykuł 2

W załączniku I (część M) do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 wprowadza się następujące zmiany:

1) W pkt. M.1 dodaje się ust. 4 ppkt (iii) w brzmieniu:

- 4(iii) w drodze odstępstwa od przepisów pkt. 4 ppkt. (i) w przypadku, gdy statek powietrzny nieeksploatowany w lotniczych przewozach handlowych jest zarządzany przez instytucję określoną w części M sekcja A podsekcja G niepozostającą pod nadzorem państwa członkowskiego rejestracji i jedynie pod warunkiem dokonania uzgodnień z państwem członkowskim rejestracji przed udzieleniem zezwolenia na program obsługi technicznej:
- organ wyznaczony przez państwo członkowskie odpowiedzialne za nadzór nad instytucją określoną w części M sekcja A podsekcja G, lub
 - Agencja, jeśli instytucja określona w części M sekcja A podsekcja G mieści się w kraju trzecim.

2) Pkt M.A.201 lit. e) otrzymuje brzmienie:

- e) W celu wypełnienia obowiązków nałożonych przepisami lit. a), właściciel statku powietrznego może zlecić zadania związane z zapewnieniem nieprzerwanej zdatności do lotu uprawnionej instytucji zarządzającej nieprzerwaną zdatnością do lotu, określonej w części M sekcja A podsekcja G zgodnie z dodatkiem I. Wówczas odpowiedzialność za prawidłowe wykonanie tych zadań przejmuje instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu. Właściciel, który na własną odpowiedzialność postanawia zarządzać nieprzerwaną zdatnością do lotu, bez zawierania umowy zgodnie z dodatkiem I, może jednak zawrzeć z instytucją określoną w części M sekcja A podsekcja G ograniczoną umowę o opracowanie programu obsługi technicznej i, jeżeli instytucja ta posiada właściwie zatwierdzone procedury, jego zatwierdzenie w ramach procedury zatwierdzania pośredniego określonej w pkt. M.A.302 lit. c). Ta ograniczona umowa przenosi odpowiedzialność za opracowanie i udzielenie zezwolenia na program obsługi technicznej na instytucję określoną w części M sekcja A podsekcja G, będącą stroną umowy.

3) W pkt. M.A.201 lit. i) wyrazy „jego działalnością eksploatacyjną” zastępuje się wyrazami „użytkowaniem komercyjnym”.

4) W pkt. M.A.202 lit a) wyrazy „składa sprawozdania państwu rejestracji” zastępuje się wyrazami „składa sprawozdania właściwemu organowi państwa rejestracji”.

5) Pkt M.A.302 otrzymuje brzmienie:

M.A.302 Program obsługi technicznej

- a) Każdy statek powietrzny jest objęty obsługą techniczną zgodnie z programem obsługi technicznej.
- b) Program obsługi technicznej i wszelkie jego dalsze zmiany są zatwierdzane przez właściwy organ określony w pkt. M.1 ust. 4.

- c) W przypadku, gdy nieprzerwana zdatność do lotu statku powietrznego jest zarządzana przez instytucję określoną w części M sekcja A podsekcja G, program obsługi technicznej i wszelkie jego zmiany mogą być zatwierdzane w drodze procedury zatwierdzania (zwanej dalej „procedurą zatwierdzania pośredniego”). Procedura jest ustalana przez instytucję określoną w części M sekcja A podsekcja G, zostaje uwzględniona w warunkach zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu i zatwierdzona przez właściwy organ odpowiadający za tę instytucję określoną w części M sekcja A podsekcja G. Instytucja określona w części M sekcja A podsekcja G nie stosuje procedury zatwierdzania pośredniego w przypadku, gdy ta instytucja nie pozostaje pod nadzorem państwa członkowskiego rejestracji, chyba że istnieją odpowiednie uzgodnienia określone w pkt. M.1 ust. 4 ppkt (ii) lub ust. 4 ppkt (iii), przenoszące odpowiedzialność za udzielenie zezwolenia na program obsługi technicznej na państwo członkowskie instytucji określonej w części M sekcja A podsekcja G.
- d) Program obsługi technicznej musi wykazywać zgodność z:
1. instrukcjami w zakresie nieprzerwanej zdatności do lotu wydanymi przez posiadaczy certyfikatu typu lub dodatkowego certyfikatu typu oraz innej instytucji publikującej takie dane zgodnie z przepisami części 21, lub
 2. instrukcjami wydanymi przez właściwy organ, jeżeli różnią się one od tych ujętych w ust. 1 bądź w przypadku braku szczególnych zaleceń.
- Właściciel lub użytkownik może proponować właściwemu organowi alternatywne i/lub dodatkowe instrukcje w stosunku do instrukcji określonych w ust. 1 i 2. Te alternatywne i/lub dodatkowe instrukcje można włączyć do programu obsługi technicznej po ich zatwierdzeniu zgodnie z przepisami pkt. M.A.302 lit. b) lub M.A.302 lit. c).
- e) Program obsługi technicznej zawiera szczegółowe informacje na temat całości obsługi, w tym także częstotliwości, jaka ma być przeprowadzana, łącznie ze specjalnymi zadaniami związanymi ze szczególnym rodzajem eksploatacji.
- f) W przypadku dużego statku powietrznego, gdy program obsługi technicznej oparty jest:
1. na procedurze grupy kierującej obsługą techniczną; lub
 2. głównie na monitorowaniu stanów zagrożeń, program ten musi obejmować program zapewniania wiarygodności.
- g) Program obsługi technicznej musi podlegać okresowym ocenom i w razie potrzeby musi być modyfikowany. Okresowe oceny zapewnią zachowanie ważności programu w świetle doświadczenia eksploatacyjnego, z uwzględnieniem nowych i/lub zmodyfikowanych instrukcji ogłoszonych przez posiadaczy certyfikatu typu i dodatkowego certyfikatu typu oraz innej instytucji publikującej tego rodzaju dane zgodnie z przepisami części 21.
- h) Program obsługi technicznej musi odzwierciedlać odpowiednie obowiązkowe wymagania regulacyjne ujęte w dokumentach wydanych przez posiadacza certyfikatu typu, w ograniczonym certyfikacie typu, uzupełniającym certyfikacie typu, zatwierdzeniu projektu poważnej naprawy, zezwoleniu ETSO lub innym odpowiednim zatwierdzeniu, jakie uznane jest za wydane zgodnie z rozporządzeniem Komisji 1702/2003 w celu uzyskania zgodności z wymaganiami wydania instrukcji w odniesieniu do nieprzerwanej zdatności do lotu określonymi w części 21.

6) Pkt M.A.305 lit. b) otrzymuje brzmienie:

- b) Dokumentacja nieprzerwanej zdatności do lotu statku powietrznego składa się odpowiednio z dziennika pokładowego statku powietrznego, rejestru pracy silników lub kart rejestracyjnych zespołów silnikowych, rejestru pracy śmigieł i kart rejestrujących dla wszystkich urządzeń o ograniczonej żywotności oraz, gdy wymaga tego pkt M.A.306 w odniesieniu do lotniczych przewozów handlowych lub państwo członkowskie w przypadku użytkowania komercyjnego innego niż lotnicze przewozy handlowe, rejestru technicznego przewoźnika.

7) W pkt. M.A.401 lit. b) na końcu pozycji 1, 2 i 3 dodaje się wyraz „oraz”.

8) W pkt. M.A.403 lit. b) wyrazy „zgodnie z przepisami pkt. M.A.801 lit. b) pkt 1, pkt M.A.801 lit. b) pkt 2 lub części 145” zastępuje się wyrazami „zgodnie z przepisami pkt. M.A.801 lit. b) pkt 1, pkt M.A.801 lit. b) pkt 2, pkt. M.A.801 lit. c), pkt. M.A.801 lit. d) lub części 145”.

9) W pkt. M.A.501 lit. a) wyrazy „ustalono inaczej w przepisach części 145 i podsekcji F” zastępuje się wyrazami „ustalono inaczej w przepisach części 21, części 145 lub części M sekcja A podsekcja F”.

10) Pkt M.A.502 otrzymuje brzmienie:

M.A.502 Obsługa techniczna podzespołu

- a) Obsługa techniczna podzespołów prowadzona jest przez odpowiednio uprawnione instytucje obsługi technicznej zgodnie z przepisami części M sekcja A podsekcja F lub części 145.
- b) W drodze odstępstwa od przepisów pkt. M.A.502 lit. a) obsługa techniczna dowolnego podzespołu zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej statku powietrznego lub, za specjalną zgodą właściwego organu, zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej podzespołów, może być prowadzona przez posiadającą kategorię A instytucję określoną w części M sekcja A podsekcja F lub w części 145, jak również przez personel certyfikujący zgodnie z przepisami pkt. M.A.801 lit. b) pkt 2 wyłącznie wtedy, gdy takie podzespoły są zainstalowane w statku powietrznym. Niemniej jednak taka posiadająca kategorię A instytucja określona w części M sekcja A podsekcja F lub w części 145 lub personel certyfikujący zgodnie z przepisami pkt. M.A.801 lit. b) pkt 2 mogą tymczasowo wymontować ten podzespół na czas obsługi technicznej, aby ułatwić do niego dostęp, z wyjątkiem przypadku, gdy tego rodzaju demontaż powoduje konieczność dodatkowej obsługi technicznej niekwalifikującej się w kontekście przepisów niniejszego podpunktu. Obsługa techniczna podzespołów prowadzona zgodnie z przepisami niniejszego podpunktu nie uprawnia do wydania formularza 1 EASA i podlega wymogom dopuszczenia statku powietrznego do eksploatacji zgodnie z przepisami pkt. M.A.801.
- c) W drodze odstępstwa od przepisów pkt. M.A.502 lit. a) obsługa techniczna podzespołu silnika/pomocniczego zespołu silnikowego zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej silnika/pomocniczego zespołu silnikowego lub za specjalną zgodą właściwego organu, zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej podzespołów, może być prowadzona przez posiadającą kategorię B instytucję określoną w części M sekcja A podsekcja F lub w części 145 wyłącznie wtedy, gdy takie podzespoły są zainstalowane w silniku/pomocniczym zespole silnikowym. Niemniej jednak taka posiadająca kategorię B instytucja określona w części M sekcja A podsekcja F lub w części 145 może tymczasowo wymontować ten podzespół na czas obsługi technicznej, aby ułatwić do niego dostęp, z wyjątkiem przypadku, gdy tego rodzaju demontaż powoduje konieczność dodatkowej obsługi technicznej niekwalifikującej się w kontekście przepisów niniejszego podpunktu.
- d) W drodze odstępstwa od przepisów pkt. M.A.502 lit. a) obsługa techniczna podzespołu, gdy jest zainstalowany w statku powietrznym ELA1 lub gdy jest czasowo wymontowany z tego statku nieeksploatowanego w lotniczych przewozach handlowych, prowadzona zgodnie z danymi obsługi technicznej podzespołów, może być prowadzona przez personel certyfikujący określony w pkt. M.A.801 lit. b) pkt 2, z wyjątkiem:
1. generalnego przeglądu podzespołów innych niż silniki i śmigła.
 2. generalnego przeglądu silników i śmigieł w przypadku statków powietrznych innych niż CS-VLA, CS-22 i LSA.
 3. generalnego przeglądu silników i śmigieł statków powietrznych CS-VLA, CS-22 i LSA oraz zadań z zakresu kompleksowej obsługi technicznej podzespołów wymienionych w dodatku VII, chyba że właściciel statku powietrznego uzgodnił program prac z właściwym organem przed rozpoczęciem wykonywania tych zadań i w przypadku stwierdzenia przez właściwy organ, że personel certyfikujący określony w pkt. M.A.801 lit. b) pkt 2 posiada odpowiednie kwalifikacje i aktualne doświadczenie, stosowne dane dotyczące podzespołu, narzędzia, wyposażenie i materiały oraz ma dostęp do odpowiednich obiektów.
- Obsługa techniczna podzespołów prowadzona zgodnie z przepisami pkt. M.A.502 lit. d) nie uprawnia do wydania formularza 1 EASA i podlega wymogom dopuszczenia statku powietrznego do eksploatacji zgodnie z przepisami pkt. M.A.801.

11) Pkt M.A.503 otrzymuje brzmienie:

M.A.503 Podzespoły o ograniczonej żywotności

Podzespoły o ograniczonej żywotności nie mogą być montowane po upływie zatwierdzonego okresu zdatności do użytku, określonego w zatwierdzonym programie obsługi technicznej i dyrektyw zdatności do lotu, z wyjątkiem przypadku określonego w pkt. M.A.504 lit c).

12) Pkt M.A.504 lit. b) otrzymuje brzmienie:

b) Podzespoły niezdatne do użytku są identyfikowane i magazynowane w bezpiecznym miejscu pod kontrolą uprawnionej instytucji do czasu podjęcia decyzji w sprawie przyszłego statusu takiego podzespołu. Niemniej jednak w przypadku statku powietrznego nieeksploatowanego w lotniczych przewozach handlowych innego niż duży statek powietrzny osoba lub instytucja, która stwierdziła niezdatność podzespołu do użytku, może przekazać nadzór nad nim właścicielowi statku powietrznego pod warunkiem, że tego rodzaju przekazanie jest ujęte w dzienniku pokładowym statku powietrznego/rejestrze pracy silników/karcie rejestracyjnej podzespołu.

13) W pkt. M.A.601, wyrazy „niewymienionych w pkt. M.A.201 lit. f) i g)” zastępuje się wyrazami „niewymienionych w pkt. M.A.201 lit. g)”.

14) Pkt M.A.604 lit. a) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

a) 5. wykaz personelu certyfikującego wraz z posiadanym przez niego zakresem zatwierdzenia; oraz

15) W pkt. M.A. 606 dodaje się lit. h) w brzmieniu:

h) W drodze odstępstwa od przepisów lit. g) instytucja może wykorzystać personel certyfikujący zgodnie z następującymi przepisami w przypadku zapewniania obsługi technicznej użytkownikom prowadzącym działalność komercyjną:

1. W przypadku powtarzającej się dyrektywy zdatności do lotu przed lotem, która stanowi w szczególności, że członkowie załogi statków powietrznych mogą wykonać tego rodzaju dyrektywę zdatności do lotu, instytucja może wydać ograniczone zezwolenie dotyczące personelu certyfikującego dla kapitana statku powietrznego na podstawie licencji posiadanych przez członków załogi statku powietrznego. Jednakże instytucja sprawdza, czy zostało przeprowadzone wystarczające szkolenie praktyczne w celu upewnienia się, że taki kapitan statku powietrznego może wykonać dyrektywę zdatności do lotu zgodnie z wymaganymi normami.
2. W przypadku statku powietrznego eksploatowanego poza miejscem wsparcia, instytucja może wydać ograniczone zezwolenie dotyczące personelu certyfikującego dla kapitana statku powietrznego na podstawie licencji posiadanych przez członków załogi statku powietrznego. Jednakże organizacja sprawdza, czy zostało przeprowadzone wystarczające szkolenie praktyczne w celu upewnienia się, że taki kapitan statku powietrznego może wykonać zadanie zgodnie z wymaganymi normami. Przepisy niniejszego ustępu są szczegółowo określone w specyfikacji procedury.

16) Pkt M.A.607 lit. a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

a)1. personel certyfikujący może zademonstrować, że spełnia wymagania pkt. 66.A.20 lit. b), z wyjątkiem przypadku, w którym część 66 odnosi się do regulacji państwa członkowskiego i wówczas personel certyfikujący wykazuje, że spełnia wymagania tej regulacji; oraz

17)Pkt M.A.607 lit. c) otrzymuje brzmienie:

- c) Uprawniona instytucja obsługi technicznej rejestruje wszelkie informacje szczegółowe dotyczące personelu certyfikującego i prowadzi na bieżąco wykaz całego personelu certyfikującego, z uwzględnieniem posiadanego przez niego zakresu zatwierdzenia.

18)Pkt M.A.608 lit. a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

- a) 1. ma wyposażenie i narzędzia określone w danych dotyczących obsługi technicznej określonych w pkt. M.A.609 lub sprawdzone zamienniki wymienione w podręczniku instytucji obsługi technicznej, niezbędne do wykonania bieżącej obsługi w ramach posiadanego zezwolenia; oraz

19)W pkt. M.A.610, wyraz „klient” zastępuje się wyrazem „organizacja żądająca obsługi technicznej”.

20)Pkt M.A.613 lit. a) otrzymuje brzmienie:

- a) Po zakończeniu całości obsługi technicznej podzespołu zgodnie z niniejszą podsekcją wystawiany jest certyfikat dopuszczenia podzespołu do eksploatacji zgodnie z pkt. M.A.802. Wystawiany jest formularz 1 EASA, z wyjątkiem podzespołów podlegających obsłudze technicznej zgodnie z przepisami M.A.502 lit. b) i pkt. M.A.502 lit. d) oraz podzespołów wytwarzanych zgodnie z przepisami pkt. M.A.603 lit. b).

21)Pkt M.A.615 otrzymuje brzmienie:

M.A.615 Prawa instytucji

Instytucja może:

1. prowadzić obsługę techniczną statku powietrznego i/lub podzespołu, na które posiada zezwolenie, w miejscu określonym w zaświadczeniu o zezwoleniu i w podręczniku.
2. dokonywać uzgodnień w sprawie wykonania usług specjalistycznych w innej organizacji posiadającej odpowiednie przygotowanie i pod kontrolą instytucji określonej w części M sekcja A podsekcja F zgodnie z procedurami określonymi w podręczniku instytucji obsługi technicznej jako bezpośrednio zatwierdzonej przez właściwy organ. Odnosi się to do prac wykonanych przez organizację świadczącą usługi specjalistyczne, która na wykonywanie tego rodzaju zadań nie posiada odpowiedniego zezwolenia na podstawie przepisów części M sekcja A podsekcja F lub części 145.
3. prowadzić obsługę statku powietrznego i/lub podzespołu, na które posiada zezwolenie, w dowolnym innym miejscu, pod warunkiem że taka obsługa jest niezbędna ze względu na niezdatność statku powietrznego do lotu lub z powodu konieczności doraźnej obsługi, z zastrzeżeniem warunków określonych w specyfikacji.
4. wydawać certyfikaty dopuszczenia do eksploatacji po zakończeniu obsługi serwisowej, zgodnie z pkt. M.A.612 lub pkt M.A.613.

22)Pkt M.A.703 lit. a) otrzymuje brzmienie:

- a) Udzielenie zezwolenia jest potwierdzane przez właściwy organ wydaniem zaświadczenia zawartego w dodatku VI. Warunki zatwierdzonego zarządzania nieprzerwaną zdadnością do lotu zgodnie z pkt. M.A.704 muszą określać zakres prac, które obejmuje zezwolenie, łącznie z odniesieniem do:
 1. zatwierdzonego programu obsługi technicznej; lub
 2. „bazowego” i/lub „rodzajowego” programu obsługi technicznej określonego w pkt. M.A.709, w przypadku statku powietrznego nieeksploatowanego w lotniczych przewozach handlowych.

23)Pkt M.A.704 lit. a) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

- a) 3. tytuł(-y) i nazwisko(-a) osoby (osób) określonej(-ych) w pkt. M.A.706 lit. b) i pkt. M.A.706 lit. c), identyfikujący(-e), w stosownych przypadkach, osoby

uprawnione do przedłużania ważności certyfikatu oceny zdatności do lotu zgodnie z pkt. M.A.711 lit. a) pkt 4 i pkt. M.A.901 lit. f); oraz

24) Pkt M.A.706 lit. c) otrzymuje brzmienie:

- c) Wyznacza się osobę lub zespół osób odpowiadających za zapewnienie, że instytucja działa zawsze zgodnie z przepisami niniejszej podsekcji. Takie osoby ponoszą ostateczną odpowiedzialność przed dyrektorem jako osobą odpowiedzialną. W warunkach zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu dana instytucja określa, która z tych osób, o ile ma to miejsce, jest uprawniona do przedłużania ważności certyfikatu oceny zdatności do lotu zgodnie z przepisami pkt. M.A.711 lit. a) pkt 4 i pkt. M.A.901 lit. f). Osoba ta (osoby) otrzymuje (otrzymują) upoważnienie po formalnym zaakceptowaniu przez właściwy organ.

25) Pkt M.A.707 lit. a) otrzymuje brzmienie:

- a) Aby uzyskać zezwolenie na prowadzenie oceny zdatności do lotu, uprawniona instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu posiada odpowiedni personel ds. oceny zdatności do lotu w celu wydawania certyfikatów oceny zdatności do lotu określonych w części M sekcja A podsekcja I lub zaleceń.

1. W przypadku

- wszystkich statków powietrznych eksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych; oraz
- statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 2 730 kg, z wyjątkiem balonów, członkowie personelu:
 - a. mają co najmniej pięć lat doświadczenia w zapewnianiu nieprzerwanej zdatności do lotu; oraz
 - b. posiadają odpowiednią licencję określoną w części 66 lub kwalifikacje w zakresie obsługi technicznej uznane przez państwo członkowskie i właściwe dla danej kategorii statków powietrznych (gdy część 66 odnosi się do regulacji państwa członkowskiego) bądź odpowiedni stopień lotnictwa lub równoważny; oraz
 - c. posiadają formalne przeszkolenie w zakresie lotniczej obsługi technicznej; oraz
 - d. zajmują w uprawnionej instytucji stanowisko wiążące się z właściwymi obowiązkami.

Niezależnie od powyższego wymóg podany w pkt. M.A.707 lit. a) pkt 1 lit. b) może zostać zastąpiony przez wymóg posiadania dodatkowych pięciu lat doświadczenia w zapewnianiu nieprzerwanej zdatności do lotu poza doświadczeniem już wymaganym w pkt. M.A.707 lit. a) pkt 1 lit. a).

2. W przypadku

- statku powietrznego o maksymalnej masie startowej nie większej niż 2 730 kg; oraz
- balonów, nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych, członkowie personelu:
 - a. mają co najmniej trzy lata doświadczenia w zapewnianiu nieprzerwanej zdatności do lotu; oraz
 - b. posiadają odpowiednią licencję określoną w części 66 lub kwalifikacje personelu w zakresie obsługi technicznej uznane na poziomie krajowym właściwe dla danej kategorii statków powietrznych (gdy część 66 odnosi się do regulacji krajowych) bądź odpowiedni stopień lotnictwa lub równoważny; oraz
 - c. posiadają formalne przeszkolenie w zakresie lotniczej obsługi technicznej; oraz
 - d. zajmują w uprawnionej instytucji stanowisko wiążące się z właściwymi obowiązkami.

Niezależnie od powyższego wymóg podany w pkt. M.A.707 lit. a) pkt 2 lit. b) może zostać zastąpiony przez wymóg posiadania dodatkowych czterech lat doświadczenia w zapewnianiu nieprzerwanej zdatności do lotu poza doświadczeniem już wymaganym w pkt. M.A.707 lit. a) pkt 2 lit. a).

26) Pkt M.A.708 lit. b) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

- b) 2. przedstawia program obsługi technicznej statku powietrznego i jego zmiany właściwemu organowi do zatwierdzenia (chyba że dany statek jest objęty procedurą zatwierdzenia pośredniego zgodnie z pkt. M.A.302) i dostarcza kopię programu właścicielowi statku powietrznego eksploatowanego w celach niehandlowych,

27) Pkt M.A.709 otrzymuje brzmienie:

M.A.709 Dokumentacja

Wykonując zadania zapewniania nieprzerwanej zdatności do lotu wymienione w pkt. M.A.708 uprawniona instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu przechowuje i wykorzystuje aktualne dane dotyczące obsługi technicznej określone w pkt. M.A.401. W przypadku danych dotyczących obsługi technicznej dostarczanych przez klienta konieczne jest posiadanie tego rodzaju danych wyłącznie wówczas, gdy istnieje umowa z takim klientem, z wyjątkiem konieczności zachowania zgodności z przepisami pkt. M.A.714.

W przypadku statku powietrznego nieeksploatowanego w lotniczych przewozach handlowych, aby umożliwić początkowe zatwierdzenie i/lub rozszerzenie zakresu istniejącego zatwierdzenia organizacji zarządzającej zdatnością do lotu bez posiadania klientów związanych umową obejmującą żądany zakres prac, dopuszczalne jest opracowanie „bazowego” i/lub „rodzajowego” programu obsługi technicznej, jak następuje:

- **„Bazowy” program obsługi technicznej:** jest to program obsługi technicznej opracowany dla konkretnego typu statku powietrznego – w stosownych przypadkach – w oparciu o proces MRBR (maintenance review board report), dokument dotyczący planowania obsługi technicznej sporządzony przez posiadacza certyfikatu typu, stosowne rozdziały podręcznika obsługi technicznej lub wszelkie inne dane dotyczące obsługi technicznej zawierające informacje na temat harmonogramu.
- **„Rodzajowy” program obsługi technicznej:** jest to program obsługi technicznej, który można opracować w celu objęcia nim podobnych typów statków powietrznych. Programy te oparte są na tym samym rodzaju instrukcji co bazowy program obsługi technicznej.

Odniesienie odpowiednio do „bazowych” i „rodzajowych” programów obsługi technicznej zostaje włączone do opisu zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu (CAME) zgodnie z wymogami pkt. M.A.703.

28) Pkt M.A.711 otrzymuje brzmienie:

M.A.711 Prawa instytucji

- a) Instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu może:
1. zarządzać nieprzerwaną zdatnością do lotu statków powietrznych eksploatowanych w lotniczych przewozach niehandlowych, wymienionych w zaświadczeniu o zezwoleniu.
 2. zarządzać nieprzerwaną zdatnością do lotu statków powietrznych eksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych w przypadku, gdy zostaną one wymienione zarówno w zaświadczeniu o zezwoleniu, jak i w certyfikacie przewoźnika lotniczego.
 3. zorganizować przeprowadzenie zadania związanego z nieprzerwaną zdatnością do lotu w ramach swojego zezwolenia wspólnie z inną instytucją będącą podwykonawcą, która działa zgodnie z jej systemem zapewniania jakości.
 4. przedłużyć, na warunkach określonych w pkt. M.A.901 lit. f), ważność certyfikatu oceny zdatności do lotu wydanego przez właściwy organ lub przez inną instytucję określoną w części M sekcja A podsekcja G.
- b) Ponadto uprawniona instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu może zostać upoważniona do przeprowadzania ocen zdatności do lotu określonych w pkt. M.A.710 oraz:
1. wystawiania związanego z tym certyfikatu oceny zdatności do lotu i następnie przedłużania jego ważności zgodnie z warunkami pkt. M.A.901 lit. c) pkt 2 lub pkt. M.A.901 lit. e) pkt 2, oraz

2. wydawania zaleceń w sprawie oceny zdatności do lotu właściwemu organowi w państwie członkowskim rejestracji. W szczególnym przypadku balonów i wszelkich innych statków powietrznych o maksymalnej masie startowej nie większej niż 2 730 kg, nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych, zalecenia można wydawać jedynie odnośnie do przywozu statku powietrznego z kraju trzeciego zgodnie z częścią 21 i pkt. M.A.904.
- c) W celu uzyskania praw na podstawie lit. b) instytucja podlega rejestracji w jednym z państw członkowskich.

29) Pkt M.A.712 lit. f) otrzymuje brzmienie:

- f) W przypadku małej instytucji określonej w części M sekcja A podsekcja G niezajmującej się statkami powietrznymi eksploatowanymi w lotniczych przewozach handlowych, system zapewniania jakości może być zastąpiony regularnymi przeglądami instytucji, z wyjątkiem przypadku, w którym instytucja wystawia certyfikaty oceny zdatności do lotu dla statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 2 730 kg innych niż balony.
Jednakże instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu, która nie posiada systemu jakości, nie zleca zadań z zakresu zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu innym instytucjom.

30) Pkt M.A.714 lit. b) otrzymuje brzmienie:

- b) Instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu przechowuje kopie wszystkich certyfikatów oceny zdatności do lotu przedłużonych na podstawie prawa określonego w pkt. M.A.711 lit. a) pkt 4. Ponadto jeśli instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu ma prawo określone w pkt. M.A.711 lit. b), przechowuje kopie wszystkich wydanych lub, stosownie do przypadku, przedłużonych certyfikatów oceny zdatności do lotu i zaleceń wraz ze wszystkimi towarzyszącymi dokumentami.

31) Pkt M.A.801 otrzymuje brzmienie:

M.A.801 Certyfikat dopuszczenia statku powietrznego do eksploatacji

- a) Z wyjątkiem statków powietrznych dopuszczonych do eksploatacji przez instytucję określoną w części 145, wydawany jest certyfikat dopuszczenia do eksploatacji zgodnie z niniejszą podsekcją.
- b) Certyfikat dopuszczenia do eksploatacji wydawany jest przed lotem, każdorazowo po zakończeniu obsługi technicznej. Po stwierdzeniu, że całość wymaganej obsługi technicznej została przeprowadzona prawidłowo, certyfikat dopuszczenia do eksploatacji zostaje wystawiony przez:
 1. odpowiedni personel certyfikujący w imieniu uprawnionej instytucji obsługi technicznej określonej w części M sekcja A podsekcja F; lub
 2. z wyjątkiem kompleksowych zadań obsługi technicznej wymienionych w dodatku VII, personel certyfikujący zgodnie z wymaganiami części 66; lub
 3. pilota-właściciela określonego w pkt. M.A.803.
- c) W przypadku statków powietrznych ELA1 nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych kompleksowa obsługa techniczna podzespołów określona w dodatku VII może być dopuszczona przez personel certyfikujący określony w pkt. M.A.801 lit. b) pkt 2, pod warunkiem uzgodnienia programu prac przez właściciela statku powietrznego z właściwym organem przed rozpoczęciem wykonywania tych zadań i stwierdzenia przez właściwy organ, że personel certyfikujący określony w pkt. M.A.801 lit. b) pkt 2 posiada odpowiednie kwalifikacje i aktualne doświadczenie, stosowne dane dotyczące obsługi technicznej, narzędzia, wyposażenie i materiały oraz ma dostęp do odpowiednich obiektów.
- d) W drodze odstępstwa od przepisów pkt. M.A.801 lit. b), w przypadku nieprzewidzianych okoliczności, gdy statek powietrzny ląduje w miejscu, gdzie brak jest zatwierdzonej instytucji obsługi technicznej lub właściwego personelu certyfikującego, właściciel może upoważnić dowolną osobę, posiadającą co najmniej 3 lata odpowiedniego doświadczenia w zakresie obsługi technicznej i właściwe kwalifikacje, do przeprowadzenia obsługi

technicznej zgodnie z normami ustalonymi w podsekcji D i do dopuszczenia statku powietrznego do eksploatacji, pod warunkiem że w danej lokalizacji nie funkcjonuje instytucja odpowiednio uprawniona zgodnie z przepisami niniejszej części lub części 145.

Właściciel:

1. uzyskuje szczegółowe dane dotyczące wszelkich wykonanych prac oraz kwalifikacji osoby wystawiającej zaświadczenie i przechowuje te dane w dokumentacji statku powietrznego, oraz
 2. zapewnia sprawdzenie i dopuszczenie do eksploatacji wszelkiej tego rodzaju obsługi technicznej przez posiadającą odpowiednie zezwolenie osobę określoną w pkt. M.A.801 lit. b) bądź instytucję określoną w podsekcji F lub w części 145, jak najszybciej, lecz w terminie nieprzekraczającym 7 dni, oraz
 3. powiadamia instytucję określoną w podsekcji G odpowiedzialną za zarządzanie nieprzerwaną zdatnością do lotu, jeżeli zawarł umowę zgodnie z pkt. M.A.201 lit. e) lub w razie braku tego rodzaju umowy, właściwy organ, w terminie 7 dni od wystawienia tego rodzaju upoważnienia do certyfikacji.
- e) W przypadku dopuszczenia do eksploatacji na podstawie przepisów pkt. M.A.801 lit. b) 2 lub pkt. M.A.801 lit. c), w wykonaniu zadań obsługi technicznej personelowi certyfikującemu może pomagać jedna lub więcej osób pozostających pod bezpośrednią i stałą kontrolą tego personelu certyfikującego.
- f) Certyfikat dopuszczenia do eksploatacji zawiera podstawowe informacje na temat przeprowadzonej obsługi technicznej, datę jej zakończenia oraz:
1. dane identyfikacyjne, łącznie z numerem referencyjnym zezwolenia instytucji obsługi technicznej określonej w części M sekcja A podsekcja F i personelu certyfikującego, który wystawia taki certyfikat; lub
 2. w przypadku certyfikatu dopuszczenia do eksploatacji określonego w pkt. M.A.801 lit. b) pkt 2 lub pkt. M.A.801 lit. c), dane identyfikacyjne i, w stosownych przypadkach, numer licencji personelu certyfikującego, który wystawia taki certyfikat.
- g) Bez względu na przepisy lit. b), w przypadku niekompletnej obsługi technicznej fakt taki jest rejestrowany w certyfikacie dopuszczenia do eksploatacji statku powietrznego przed wydaniem takiego certyfikatu.
- h) Certyfikat dopuszczenia do eksploatacji nie jest wydawany w przypadku istnienia jakiegokolwiek wiadomego braku zgodności, który poważnie zagraża bezpieczeństwu lotu.

32) Pkt M.A.802 otrzymuje brzmienie:

M.A.802 Certyfikat dopuszczenia podzespołu do eksploatacji

- a) Certyfikat dopuszczenia do eksploatacji jest wydawany każdorazowo po zakończeniu obsługi technicznej podzespołu statku powietrznego przeprowadzonej zgodnie z pkt. M.A.502.
- b) Dla państw członkowskich certyfikat dopuszczenia podzespołu do eksploatacji stanowi certyfikat zezwolenia na dopuszczenie podzespołu do eksploatacji określany jako formularz 1 EASA, z wyjątkiem przypadku, gdy tego rodzaju obsługa techniczna podzespołów statku powietrznego została przeprowadzona zgodnie z pkt. M.A.502 lit. b) lub pkt. M.A.502 lit. d) i wówczas obsługa techniczna podlegać będzie procedurom dopuszczania do eksploatacji statku powietrznego zgodnie z pkt. M.A.801.

33) Pkt M.A.803 otrzymuje brzmienie:

M.A.803 Upoważnienie pilota-właściciela

- a) Aby kwalifikować się jako pilot-właściciel, dana osoba musi:
 1. posiadać ważną licencję pilota odpowiedniej kategorii (lub dokument równoważny), wystawioną lub zatwierdzoną przez państwo członkowskie na statki powietrzne odpowiedniego typu, oraz
 2. posiadać prawo własności statku powietrznego jako:
 - i) wyłączny właściciel, lub

- ii) współwłaściciel, który jest:
- jedną z osób fizycznych wskazanych w formularzu rejestracji, lub
 - członkiem podmiotu prawnego prowadzącego działalność rekreacyjną o charakterze niekomercyjnym w przypadku, gdy ten podmiot prawny jest wyszczególniony w dokumencie rejestracji jako właściciel oraz gdy dana osoba bezpośrednio uczestniczy w procesie podejmowania decyzji przez dany podmiot prawny i jest przez niego wyznaczona do przeprowadzania obsługi technicznej pilota-właściciela.
- b) W odniesieniu do każdego prywatnie eksploatowanego statku powietrznego o prostej konstrukcji i maksymalnej masie startowej nie większej niż 2 730 kg, szybowca, motoszybowca i balonu, pilot-właściciel może wystawić certyfikat dopuszczenia do eksploatacji po przeprowadzeniu ograniczonej obsługi technicznej pilota-właściciela określonej w dodatku VIII.
- c) Zakres ograniczonej obsługi technicznej pilota-właściciela określony jest w programie obsługi technicznej statku powietrznego zgodnie z pkt. M.A.302.
- d) Certyfikat dopuszczenia do eksploatacji należy wpisać do dziennika pokładowego. Musi on obejmować podstawowe szczegółowe informacje na temat przeprowadzonej obsługi technicznej, zastosowanych danych dotyczących obsługi, daty jej zakończenia oraz tożsamości, podpisu i numeru licencji pilota-właściciela wystawiającego taki certyfikat.

34) Pkt M.A.901 otrzymuje brzmienie:

M.A.901 Ocena zdatności do lotu statku powietrznego

W celu zagwarantowania ważności certyfikatu zdatności do lotu statku powietrznego należy okresowo przeprowadzać ocenę zdatności do lotu statku powietrznego i dokumentacji nieprzerwanej zdatności do lotu.

- a) Certyfikat oceny zdatności do lotu jest wydawany zgodnie z dodatkiem III (formularz 15a lub 15b EASA) na okres jednego roku po pomyślnym zakończeniu oceny zdatności do lotu.
- b) Statek powietrzny w kontrolowanym środowisku oznacza statek powietrzny stale zarządzany przez uprawnioną instytucję zarządzającą zdatnością do lotu, określoną w części M sekcja A podsekcja G, która nie zmieniała się przez ostatnie 12 miesięcy, a ponadto podlegający obsłudze uprawnionych instytucji obsługi technicznej. Obejmuje to obsługę określoną w pkt. M.A.803 lit. b) prowadzoną i dopuszczaną do eksploatacji zgodnie z pkt. M.A.801 lit. b) pkt 2 lub pkt. M.A.801 lit. b) pkt 3.
- c) W przypadku
- wszystkich statków powietrznych eksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych, oraz
 - statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 2 730 kg, z wyjątkiem balonów,
- które są eksploatowane w kontrolowanym środowisku, instytucja zarządzająca statkiem powietrznym określona w części M sekcja A podsekcja G może, mając odpowiednie uprawnienia:
1. wystawić certyfikat oceny zdatności do lotu zgodnie z pkt. M.A.710; oraz
 2. dla wydanego przez siebie certyfikatu oceny zdatności do lotu, jeżeli statek powietrzny pozostawał w kontrolowanym środowisku, przedłużyć dwukrotnie ważność certyfikatu oceny zdatności do lotu, każdorazowo na okres jednego roku. Certyfikat oceny zdatności do lotu nie jest przedłużany, jeżeli instytucja jest świadoma faktu lub ma powody sądzić, że statek powietrzny jest niezdatny do lotu.
- d) W przypadku
- wszystkich statków powietrznych eksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych, oraz
 - statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 2 730 kg, z wyjątkiem balonów,
- nieeksploatowanych w kontrolowanym środowisku lub zarządzanych przez uprawnioną instytucję zarządzającą nieprzerwaną zdatnością do lotu określoną w części M sekcja A podsekcja G, która nie może przeprowadzać oceny zdatności do lotu, certyfikat oceny zdatności do lotu jest wystawiany przez właściwy organ po wydaniu pozytywnej opinii

na podstawie zalecenia wydanego przez odpowiednio uprawnioną instytucję zarządzającą nieprzerwaną zdadnością do lotu określoną w części M sekcja A podsekcja G, przesłanego wraz z wnioskiem właściciela lub użytkownika. Zalecenie to opiera się na ocenie zdadności do lotu przeprowadzonej zgodnie z pkt. M.A.710.

e) W przypadku

- statku powietrznego o maksymalnej masie startowej nie większej niż 2 730 kg, oraz

- balonów,

nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych,

każda instytucja wyznaczona przez właściciela/użytkownika określona w części M sekcja A podsekcja G może, mając odpowiednie uprawnienia:

1. wystawić certyfikat oceny zdadności do lotu zgodnie z pkt. M.A.710; oraz
2. dla wydanego przez siebie certyfikatu oceny zdadności do lotu w przypadku, gdy statek powietrzny pozostawał pod jej zarządem w kontrolowanym środowisku, przedłużyć dwukrotnie ważność certyfikatu oceny zdadności do lotu, każdorazowo na okres jednego roku. Certyfikat oceny zdadności do lotu nie jest przedłużany, jeżeli instytucja jest świadoma faktu lub ma powody sądzić, że statek powietrzny jest niesprawny.

f) W drodze odstępstwa od przepisów pkt. M.A.901 lit. c) pkt 2 i pkt. M.A.901 lit. e) pkt 2, w przypadku statku powietrznego, który jest eksploatowany w kontrolowanym środowisku, instytucja zarządzająca statkami powietrznymi określona w części M sekcja A podsekcja G może przedłużyć dwukrotnie, każdorazowo na okres jednego roku ważność certyfikatu oceny zdadności do lotu, wydanego przez właściwy organ lub przez inną instytucję określoną w części M sekcja A podsekcja G. Certyfikat oceny zdadności do lotu nie jest przedłużany, jeżeli instytucja jest świadoma faktu lub ma powody sądzić, że statek powietrzny jest niesprawny.

g) W drodze odstępstwa od przepisów pkt. M.A.901 lit. e) i pkt. M.A.901 lit. h) pkt 2, w przypadku statku powietrznego ELA1 nieeksploatowanego w lotniczych przewozach handlowych i niepodlegającego przepisom pkt. M.A.201 lit. i), certyfikat oceny zdadności do lotu może być również wystawiany przez właściwy organ po wydaniu pozytywnej opinii na podstawie zalecenia wydanego przez personel certyfikujący, który spełnia wymagania części 66 i pkt. M.A.707 lit. a) pkt 2 lit a), przesłanego wraz z wnioskiem właściciela lub użytkownika. Zalecenie to opiera się na ocenie zdadności do lotu przeprowadzonej zgodnie z pkt. M.A.710.

Odstępstwa nie stosuje się dłużej niż przez dwa kolejne lata, przy czym wymagane jest, aby co trzy lata certyfikat oceny zdadności do lotu był wystawiany przez właściwy organ lub przez odpowiednio zatwierdzoną instytucję określoną w części M sekcja A podsekcja G, po przeprowadzeniu oceny zdadności do lotu zgodnie z pkt. M.A.710.

We wszystkich przypadkach oraz w celu stosowania niniejszego odstępstwa, właściwy organ musi formalnie zaakceptować personel certyfikujący po sprawdzeniu kwalifikacji i pomyślnym przeprowadzeniu oceny zdadności do lotu pod nadzorem właściwego organu.

Personel certyfikujący, który będzie dokonywać oceny zdadności do lotu, musi otrzymać niezbędną dokumentację i odpowiednie pomieszczenie w stosownej lokalizacji.

h) Właściwy organ przeprowadza ocenę zdadności do lotu i samodzielnie wystawia certyfikat oceny zdadności do lotu w następujących przypadkach:

1. w każdym przypadku, gdy okoliczności wskazują na istnienie potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa, lub
2. w każdym przypadku, gdy tego żąda właściciel w odniesieniu do wszystkich balonów i wszelkich innych statków powietrznych o maksymalnej masie startowej nie większej niż 2 730 kg, nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych.

i) Poza okolicznościami wskazanymi w przepisach lit. h), właściwy organ może również przeprowadzać ocenę zdadności do lotu i samodzielnie wystawiać certyfikat oceny zdadności do lotu w przypadku statku powietrznego nieeksploatowanego w lotniczych przewozach handlowych w sytuacji, gdy statek jest zarządzany przez

instytucję określoną w części M sekcja A podsekcja G mieszczącą się w kraju trzecim.

- j) W przypadku gdy właściwy organ przeprowadza ocenę zdatości do lotu i samodzielnie wystawia certyfikat oceny zdatości do lotu, właściciel lub użytkownik zapewnia właściwemu organowi:
- dokumentację wymaganą przez ten organ,
 - odpowiednie pomieszczenia w stosownej lokalizacji dla jego personelu, oraz
 - w miarę potrzeb wsparcie odpowiednio uprawnionego personelu zgodnie z częścią 66 lub równorzędnego z personelem określonym w 145.A.30 lit. j) pkt 1 i 2.
- k) W przypadku nowego statku powietrznego wyprodukowanego w UE, początkowy certyfikat oceny zdatości do lotu jest wystawiany wraz z wstępnym certyfikatem zdatości do lotu zgodnie z pkt. 21A.183 ust. 1. Ocena zdatości do lotu nie jest wymagana.

35) Pkt M.A.904 lit. a) i b) otrzymują brzmienie:

- a) W przypadku wprowadzania do rejestru państwa członkowskiego statku powietrznego państwa trzeciego, wnioskodawca:
1. występuje do państwa członkowskiego rejestracji o wydanie nowego certyfikatu zdatości do lotu zgodnie z przepisami części 21; oraz
 2. dba o przeprowadzenie oceny zdatości do lotu przez odpowiednio uprawnioną instytucję zarządzającą nieprzerwaną zdatością do lotu lub, w przypadku statku powietrznego ELA1, przez właściwy organ; oraz
 3. dba o przeprowadzenie całości obsługi przez odpowiednio uprawnioną instytucję zarządzającą nieprzerwaną zdatością do lotu lub, w przypadku statku powietrznego ELA1, przez właściwy organ, w razie potrzeby, w celu uzyskania zgodności z zatwierdzonym programem obsługi technicznej określonym w pkt. M.A.302.
- b) Po stwierdzeniu, że statek powietrzny spełnia odpowiednie wymagania, instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatością do lotu, w stosownych przypadkach, przesyła udokumentowane zalecenie państwu członkowskiemu rejestracji w celu wydania certyfikatu oceny zdatości do lotu.

36) W pkt. M.B.301 lit. b) wyrazy „M.A.302 lit. e)” zastępuje się wyrazami „M.A.302 lit. c)”.

37) W pkt. M.B.301 lit. d) wyrazy „M.A.302 lit. c) i d)” zastępuje się wyrazami „M.A.302 lit. d), e) i f)”.

38) W pkt. M.B.303 lit. a) wyrazy „Każdy właściwy organ” zastępuje się wyrazami „Właściwy organ”.

39) W pkt. M.B.303 dodaje się lit. i) w brzmieniu:

- i) W celu ułatwienia odpowiedniego działania wdrażającego, właściwe organy wymieniają informacje na temat niezgodności stwierdzonych zgodnie z przepisami lit. h) powyżej.

40) Pkt M.B.606 otrzymuje brzmienie:

M.B.606 Zmiany

Właściwy organ dostosowuje się do odpowiednich elementów zawartych w ustępach dotyczących procesu wstępnego w odniesieniu do wszelkich zmian w instytucji zgłaszanych zgodnie z pkt. M.A.617.

Właściwy organ może nałożyć warunki, na jakich uprawniona instytucja obsługi technicznej, określona w części M sekcja A podsekcja F, może działać podczas dokonywania takich zmian, o ile nie zdecyduje o zawieszeniu zezwolenia.

W przypadku każdej zmiany w podręczniku instytucji obsługi technicznej:

- a) W przypadku bezpośredniego zatwierdzania zmian w podręczniku instytucji obsługi technicznej, właściwy organ sprawdza, czy procedury w niej określone są zgodne

z przepisami części M, zanim uprawniona instytucja zostanie formalnie powiadomiona o zatwierdzeniu.

- b) W przypadku pośredniego zatwierdzania zmian w podręczniku instytucji obsługi technicznej, właściwy organ zapewnia odpowiednią kontrolę nad zatwierdzaniem wszelkich takich zmian.

41) Pkt M.B.706 otrzymuje brzmienie:

M.B.706 Zmiany

Właściwy organ dostosowuje się do odpowiednich elementów zawartych w ustępach dotyczących procesu wstępnego w odniesieniu do wszelkich zmian w instytucji zgłaszanych zgodnie z pkt. M.A.713.

Właściwy organ może nałożyć warunki, na jakich uprawniona instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu, określona w części M sekcja A podsekcja G, może działać podczas dokonywania takich zmian, o ile nie zdecyduje o zawieszeniu zezwolenia.

W przypadku każdej zmiany w warunkach instytucji zarządzającej nieprzerwaną zdatnością do lotu:

- a) W przypadku bezpośredniego zatwierdzenia zmian w warunkach zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu, właściwy organ sprawdza, czy procedury określone w warunkach są zgodne z przepisami części M, zanim uprawniona instytucja zostanie formalnie powiadomiona o ich zatwierdzeniu.
- b) W przypadku pośredniego zatwierdzania zmian w warunkach zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu, właściwy organ zapewnia odpowiednią kontrolę nad zatwierdzaniem wszelkich takich zmian.

42) W pkt. M.B.901 wyrazy „M.A.902 lit. d)” zastępuje się wyrazami „M.A.901”.

43) Pkt M.B.902 otrzymuje brzmienie:

M.B.902 Ocena zdatności do lotu przez właściwy organ

a) W przypadku gdy właściwy organ przeprowadza ocenę zdatności do lotu i wydaje certyfikat oceny zdatności do lotu na formularzu 15a EASA (dodatek III), przeprowadza on ocenę zdatności do lotu zgodnie z zaleceniami pkt. M.A.710.

b) Właściwy organ posiada odpowiedni personel ds. oceny zdatności do lotu w celu przeprowadzania ocen zdatności do lotu.

1. W przypadku

- wszystkich statków powietrznych eksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych, oraz
- statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 2 730 kg, z wyjątkiem balonów,

członkowie personelu:

- a. mają co najmniej pięć lat doświadczenia w zapewnianiu nieprzerwanej zdatności do lotu; oraz
- b. posiadają odpowiednią licencję określoną w części 66 lub odpowiedni stopień lotnictwa bądź równoważny; oraz
- c. posiadają formalne przeszkolenie w zakresie lotniczej obsługi technicznej; oraz
- d. zajmują w uprawnionej instytucji stanowisko wiążące się z właściwymi obowiązkami.

Niezależnie od powyższego wymóg podany w pkt. M.B.902 lit. b) pkt 1 lit. b) może zostać zastąpiony przez wymóg posiadania dodatkowych pięciu lat doświadczenia w zapewnianiu nieprzerwanej zdatności do lotu poza doświadczeniem już wymaganym w pkt. M.B.902 lit. b) pkt 1 lit. a).

2. W przypadku

- statku powietrznego o maksymalnej masie startowej nie większej niż 2 730 kg, oraz
- balonów,

nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych,

członkowie personelu:

- a. mają co najmniej trzy lata doświadczenia w zapewnianiu nieprzerwanej zdatności do lotu; oraz
- b. posiadają odpowiednią licencję określoną w części 66 lub kwalifikacje w zakresie obsługi technicznej uznane przez państwo członkowskie i właściwe dla danej kategorii statków powietrznych (gdy część 66 odnosi się do regulacji państwa członkowskiego) bądź odpowiedni stopień lotnictwa lub równoważny; oraz
- c. posiadają odpowiednie przeszkolenie w zakresie lotniczej obsługi technicznej; oraz
- d. zajmują w uprawnionej instytucji stanowisko wiążące się z właściwymi obowiązkami.

Niezależnie od powyższego wymóg określony w pkt. M.B.902 lit. b) pkt 2 lit. b) może zostać zastąpiony przez wymóg posiadania dodatkowych czterech lat doświadczenia w zapewnianiu nieprzerwanej zdatności do lotu poza doświadczeniem już wymaganym w pkt. M.B.902 lit. b) pkt 2 lit. a).

- c) Właściwy organ przechowuje kartoteki całego personelu ds. oceny zdatności do lotu, obejmujące szczegółowe informacje o odpowiednich kwalifikacjach i skrócony opis zdobytego doświadczenia w zakresie zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu oraz szkoleń.
- d) Właściwy organ ma dostęp do odpowiednich danych określonych w pkt. M.A.305, pkt. M.A.306 i pkt. M.A.401 podczas przeprowadzania oceny zdatności do lotu.
- e) Członkowie personelu, którzy przeprowadzają ocenę zdatności do lotu wystawiają formularz 15a po pomyślnym zakończeniu oceny zdatności do lotu.

44) W dodatku I „Umowa w sprawie zapewniania nieprzerwanej zdatności do lotu” ustępy 5.1 i 5.2 otrzymują brzmienie:

5.1. Obowiązki uprawnionej instytucji:

1. zapewnienie, że dany typ statku powietrznego wchodzi w zakres jego zezwolenia;
2. przestrzeganie warunków służących zachowaniu nieprzerwanej zdatności do lotu statku powietrznego, wymienionych poniżej:
 - opracowanie programu obsługi technicznej dla statku powietrznego, obejmującego opracowany program zapewniania wiarygodności, w stosownych przypadkach,
 - poinformowanie o możliwości wykonania zadań obsługi technicznej (w programie obsługi technicznej) zgodnie z pkt. M.A.803 lit. c),
 - zorganizowanie procesu zatwierdzenia programu obsługi technicznej statku powietrznego,
 - po jego zatwierdzeniu przesłanie kopii programu obsługi technicznej statku powietrznego właścicielowi,
 - zorganizowanie inspekcji pomostowej z wykorzystaniem poprzedniego programu obsługi technicznej statku powietrznego,
 - zorganizowanie prowadzenia całości obsługi technicznej przez uprawnioną instytucję obsługi technicznej,
 - podjęcie kroków w celu zastosowania wszystkich odpowiednich dyrektyw zdatności do lotu,
 - zorganizowanie dokonania napraw wszystkich usterek wykrytych podczas regularnej obsługi, oceny zdatności do lotu lub zgłoszonych przez właściciela przez uprawnioną instytucję obsługi technicznej,
 - koordynowanie wykonania regularnej obsługi, stosowania dyrektyw zdatności do lotu, wymiany części o ograniczonej żywotności oraz wymagań kontroli podzespołów,
 - każdorazowe informowanie właściciela o przekazaniu statku powietrznego do uprawnionej instytucji obsługi technicznej,
 - zarządzanie całą dokumentacją techniczną,
 - archiwizowanie całości dokumentacji technicznej;
3. zorganizowanie procesu zatwierdzenia wszelkich modyfikacji statku powietrznego, zgodnie z częścią 21, przed ich wprowadzeniem w życie;
4. zorganizowanie procesu zatwierdzenia wszelkich napraw statku powietrznego, zgodnie z częścią 21, przed ich przeprowadzeniem;

5. informowanie właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji w każdym przypadku, gdy statek powietrzny nie został przekazany do uprawnionej instytucji obsługi technicznej przez właściciela, jak wymaga tego uprawniona instytucja;
6. informowanie właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji w każdym przypadku, gdy niniejsza umowa nie jest przestrzegana;
7. w miarę potrzeb przeprowadzanie oceny zdatności do lotu statku powietrznego i wystawianie certyfikatu zdatności do lotu lub wydawanie zalecenia właściwemu organowi państwa członkowskiego rejestracji.
W przypadku wszystkich balonów i wszelkich innych statków powietrznych o maksymalnej masie startowej nie większej niż 2 730 kg, nieeksploatowanych w przewozach handlowych, zalecenia można wydawać jedynie odnośnie do przywozu statku powietrznego z kraju trzeciego zgodnie z częścią 21 i pkt. M.A.904.
8. przekazywanie w ciągu 10 dni każdego wystawionego lub przedłużonego certyfikatu oceny zdatności do lotu do właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji;
9. sporządzanie sprawozdań na temat wszelkich zdarzeń, nakazanych stosownymi regulacjami;
10. informowanie właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji w każdym przypadku, gdy niniejsza umowa została wypowiedziana przez którąkolwiek ze stron.

5.2. Obowiązki właściciela:

1. posiadanie ogólnej wiedzy na temat zatwierdzonego programu obsługi technicznej;
2. posiadanie ogólnej wiedzy na temat przepisów części M;
3. przekazywanie statku powietrznego do uprawnionej instytucji obsługi technicznej uzgodnionej z uprawnioną instytucją w planowanym terminie wyznaczonym na wniosek uprawnionej instytucji;
4. wykonywanie modyfikacji statku powietrznego wyłącznie po konsultacji z uprawnioną instytucją;
5. informowanie uprawnionej instytucji o wszystkich czynnościach obsługi technicznej przeprowadzonych na wyjątkowych zasadach bez wiedzy i kontroli uprawnionej instytucji;
6. zgłaszanie, za pośrednictwem dziennika pokładowego, uprawnionej instytucji wszystkich usterek wykrytych podczas eksploatacji;
7. informowanie właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji w każdym przypadku, gdy niniejsza umowa została wypowiedziana przez którąkolwiek ze stron.
8. każdorazowe informowanie właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji i uprawnionej instytucji o sprzedaży statku powietrznego.
9. sporządzanie sprawozdań o wszelkich zdarzeniach, nakazanych przez odpowiednie regulacje;
10. systematyczne informowanie uprawnionej instytucji o godzinach lotu statku powietrznego i innych danych użytkowych, stosownie do uzgodnień z uprawnioną instytucją;
11. wprowadzanie certyfikatu o dopuszczeniu do eksploatacji do dzienników pokładowych w sposób określony w pkt. M.A.803. lit. d) w przypadku wykonywania obsługi technicznej pilota-właściciela bez wykraczania poza wykaz zadań obsługi technicznej podany w zatwierdzonym programie obsługi technicznej [pkt 803 lit. c)];
12. informowanie uprawnionej instytucji zarządzającej nieprzerwaną zdatnością do lotu określonej w części M sekcja A podsekcja G nie później niż 30 dni po zakończeniu wszelkich zadań obsługi technicznej pilota-właściciela zgodnie z pkt. M.A.305 lit. a).

45) W dodatku II „Formularz 1 EASA” pkt 2 „WYPEŁNIANIE CERTYFIKATU DOPUSZCZENIA DO EKSPLOATACJI PRZEZ WYSTAWCĘ”, w polu 13 wyrazy „Odniesienie do zezwolenia określonego w części M sekcja A podsekcja F” zastępuje się wyrazami „Deklaracja certyfikatu dopuszczenia do eksploatacji określona w pkt. M.A.613”.

46) W dodatku II „Formularz 1 EASA” pkt 2 „WYPEŁNIANIE CERTYFIKATU DOPUSZCZENIA DO EKSPLOATACJI PRZEZ WYSTAWCĘ”, pole 19 otrzymuje brzmienie:

Pole 19 W przypadku całości obsługi technicznej wykonywanej przez uprawnione instytucje obsługi technicznej określone w części M sekcja A podsekcja F należy zaznaczyć pole „Zgodnie z innym przepisem określonym w polu 13” i potwierdzić deklarację certyfikatu dopuszczenia do eksploatacji w polu 13.

W polu 13 dodaje się deklarację dopuszczenia do eksploatacji określoną w pkt. M.A.613:

„Zaświadcza się, że, o ile nie określono inaczej w tym polu, prace wymienione w polu 12 i opisane w tym polu zostały przeprowadzone zgodnie z wymaganiami części M podsekcja F i w odniesieniu do tych prac uznaje się, że element ten może być dopuszczony do eksploatacji. NIE JEST TO DOPUSZCZENIE DO EKSPLOATACJI NA PODSTAWIE CZĘŚCI 145”.

Stwierdzenie zawarte w certyfikacie „o ile nie określono inaczej w tym polu” jest przeznaczone do wykorzystania w następujących sytuacjach:

- a) gdy obsługa techniczna nie mogła być zakończona.
 - b) gdy obsługa techniczna odbiegała od normy wymaganej w przepisach części M.
 - c) gdy obsługa techniczna została przeprowadzona zgodnie z wymaganiami nieujętych w części M. W tym przypadku w polu 13 należy podać konkretny przepis krajowy.
- Pole 13 określa, który z tych przypadków lub ich kombinacja wystąpiła.

47) W dodatku III „Certyfikat oceny zdadności do lotu”, pola dotyczące 1-szego i 2-giego przedłużenia otrzymują brzmienie:

1sze przedłużenie: W ciągu ubiegłego roku statek powietrzny był eksploatowany w kontrolowanym środowisku zgodnie z pkt. M.A.901. W chwili wydania certyfikatu statek powietrzny jest uznany za zdadny do lotu.

Data wydania: Data wygaśnięcia:

Podpis: Nr upoważnienia:

Nazwa przedsiębiorstwa: Kategoria zezwolenia:

2gie przedłużenie: W ciągu ubiegłego roku statek powietrzny był eksploatowany w kontrolowanym środowisku zgodnie z pkt. M.A.901. W chwili wydania certyfikatu statek powietrzny jest uznany za zdadny do lotu.

Data wydania: Data wygaśnięcia:

Podpis: Nr upoważnienia:

Nazwa przedsiębiorstwa: Kategoria zezwolenia:

48) W dodatku III „Certyfikat oceny zdadności do lotu”, w formularzu 15b wyrazy „rozporządzenie (WE) nr 1592/2002” zastępuje się wyrazami „rozporządzenie (WE) nr 216/2008”.

49) W dodatku III „Certyfikat oceny zdadności do lotu”, w formularzu 15a wyrazy „rozporządzenie (WE) nr 1592/2002” zastępuje się wyrazami „rozporządzenie (WE) nr 216/2008”.

50) W dodatku III „Certyfikat oceny zdadności do lotu”, w formularzu 15a zdanie „w chwili wydania certyfikatu jest uznany za zdadny do lotu” zastępuje się zdaniem „podczas przeprowadzania oceny jest uznany za zdadny do lotu”.

51) W dodatku III „Certyfikat oceny zdadności do lotu”, na końcu formularza 15a dodaje się dwa pola dotyczące 1-szego i 2-giego przedłużenia:

1sze przedłużenie ważności: W ciągu ubiegłego roku statek powietrzny był eksploatowany w kontrolowanym środowisku zgodnie z pkt. M.A.901. W chwili wydania certyfikatu statek powietrzny jest uznany za zdadny do lotu.

Data wydania: Data wygaśnięcia:

Podpis: Nr upoważnienia:

Nazwa przedsiębiorstwa: Kategoria zezwolenia:

2gie przedłużenie ważności: W ciągu ubiegłego roku statek powietrzny nie był eksploatowany w lotniczych przewozach handlowych i był eksploatowany

w kontrolowanym środowisku zgodnie z pkt. M.A.901. W chwili wydania certyfikatu statek powietrzny jest uznany za zdalny do lotu.

Data wydania: Data wygaśnięcia:

Podpis: Nr upoważnienia:

Nazwa przedsiębiorstwa: Kategoria zezwolenia:

52) W dodatku IV „Kategorie zezwolenia” punkty 4 i 5 otrzymują brzmienie:

4. Zaszeregowanie w kategorii klasy A oznacza, że uprawniona instytucja obsługi technicznej, określona w części M sekcja A podsekcja F, może prowadzić obsługę techniczną statku powietrznego, a także jego podzespołów (w tym silnika/pomocniczych zespołów silnikowych) zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej statku powietrznego, lub za specjalną zgodą właściwego organu, zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej podzespołów, jednak wyłącznie wtedy, gdy takie podzespoły są zainstalowane w statku powietrznym. Niemniej jednak taka posiadająca kategorię A uprawniona instytucja obsługi technicznej określona w części M sekcja A podsekcja F może tymczasowo wymontować ten podzespół na czas obsługi technicznej, aby ułatwić do niego dostęp, z wyjątkiem przypadku, gdy tego rodzaju demontaż powoduje konieczność dodatkowej obsługi technicznej niekwalifikującej się w kontekście przepisów niniejszego podpunktu. Podlega to procedurze kontrolnej ujętej w opisie instytucji obsługi technicznej akceptowanym przez państwo członkowskie. Sekcja ograniczeń określa zakres takiej obsługi technicznej, wskazując w ten sposób na zakres pozwolenia.
5. Zaszeregowanie w kategorii klasy B oznacza, że uprawniona instytucja obsługi technicznej, określona w części M sekcja A podsekcja F, może prowadzić obsługę techniczną niezamontowanego silnika/pomocniczego zespołu silnikowego, a także podzespołów silnika/pomocniczych zespołów silnikowych zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej silnika/pomocniczych zespołów silnikowych lub za specjalną zgodą właściwego organu, zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej podzespołów, jednak wyłącznie wtedy, gdy takie podzespoły są zamontowane w silniku/pomocniczym zespole silnikowym. Niemniej jednak taka posiadająca kategorię B uprawniona instytucja obsługi technicznej określona w części M sekcja A podsekcja F może tymczasowo wymontować ten podzespół na czas obsługi technicznej, aby ułatwić do niego dostęp, z wyjątkiem przypadku, gdy tego rodzaju demontaż powoduje konieczność dodatkowej obsługi technicznej niekwalifikującej się w kontekście przepisów niniejszego podpunktu. Sekcja ograniczeń określa zakres takiej obsługi technicznej, wskazując w ten sposób na zakres pozwolenia. Uprawniona instytucja obsługi technicznej, określona w części M sekcja A podsekcja F, zaszeregowana w kategorii klasy B, może także wykonywać obsługę techniczną zamontowanego silnika w trakcie obsługi technicznej „w bazie” i „na trasie”, z zastrzeżeniem procedury kontrolnej ujętej w opisie instytucji obsługi technicznej. Zakres prac zawarty w opisie instytucji obsługi technicznej odzwierciedla takie czynności w przypadku uzyskania pozwolenia od państwa członkowskiego.

53) Dodatek VI „Zaświadczenie o zezwoleniu dla instytucji zarządzającej nieprzerwaną zdalnością do lotu, określonej w części M sekcja A podsekcja G” otrzymuje brzmienie:

Dodatek VI

**Zaświadczenie o zezwoleniu dla instytucji zarządzającej nieprzerwaną
zdalnością do lotu, określonej w części M sekcja A podsekcja G**

Instytucja zarządzająca

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE*

Państwo członkowskie Unii Europejskiej**

ZAŚWIADCZENIE O ZEZWOLENIU

NUMER REFERENCYJNY: *XX.MG.XXX (ref. AOC XX.XXX)*

Na podstawie obowiązującego do tej pory rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 i zgodnie z warunkami określonymi poniżej, państwo członkowskie niniejszym zaświadcza, że

[NAZWA I ADRES FIRMY]

jako instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu, określona w przepisach części M sekcja A podsekcja G, posiada zezwolenie na zarządzanie nieprzerwaną zdatnością do lotu następujących statków powietrznych i na wydawanie zaleceń lub certyfikatów oceny zdatności do lotu po przeprowadzeniu oceny zdatności do lotu, wyszczególnionej w pkt. M.A.710, i ustaleniu następujących warunków:

WARUNKI

1. Zakres niniejszego zezwolenia jest ograniczony do zakresu ujętego w sekcji dotyczącej zezwolenia zatwierdzonych warunków zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu określonych w części M sekcja A podsekcja G.
2. Niniejsze zezwolenie wymaga zapewnienia zgodności z procedurami ujętymi w opisie uprawnionej instytucji zarządzającej nieprzerwaną zdatnością do lotu określonej w części M.
3. Niniejsze zezwolenie zachowuje ważność tak długo, jak długo uprawniona instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu działa zgodnie z przepisami części M.
4. Z zastrzeżeniem przestrzegania wyżej wymienionych warunków, niniejsze zezwolenie zachowuje ważność przez czas nieokreślony, o ile wcześniej nie dojdzie do jego zrzeczenia się, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia.

Jeżeli niniejszy formularz jest wykorzystywany także w odniesieniu do posiadaczy certyfikatu przewoźnika lotniczego, wówczas numer tego certyfikatu podaje się łącznie z numerem referencyjnym, jako uzupełnienie numeru standardowego, a warunek 4 zostaje zastąpiony przez następujące warunki uzupełniające:

5. Niniejsze zezwolenie nie upoważnia do eksploatacji typów statków powietrznych wymienionych powyżej. Upoważnieniem do eksploatacji statków powietrznych jest certyfikat przewoźnika lotniczego.
6. W przypadku, gdy w ramach własnego systemu kontroli jakości instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu zleca usługi innej instytucji/kilku instytucjom, niniejsze zezwolenie zachowuje ważność z zastrzeżeniem wypełniania przez tę instytucję/te instytucje odpowiednich zobowiązań umownych.
7. Wygaśnięcie, zawieszenie lub cofnięcie certyfikatu przewoźnika lotniczego powoduje automatycznie unieważnienie niniejszego zezwolenia w odniesieniu do wpisów do rejestru statków powietrznych wymienionych w certyfikacie przewoźnika lotniczego, o ile właściwy organ wyraźnie nie określi inaczej.
8. Z zastrzeżeniem przestrzegania wyżej wymienionych warunków, niniejsze zezwolenie zachowuje ważność przez czas nieokreślony, o ile wcześniej nie dojdzie do jego zrzeczenia się, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia.

Data pierwotnego wydania:

Podpis:

Data niniejszej zmiany:

Nr zmiany:

W imieniu właściwego organu:

Strona _ z _

„*Odpowiednio państwo niebędące członkiem UE lub EASA/**Skreślić w przypadku państwa niebędącego członkiem UE lub EASA”.

Harmonogram zatwierdzania

Nazwa instytucji: [NAZWA FIRMY]

Numer referencyjny:

Typ/seria/grupa statków powietrznych	Zatwierdzona ocena zdolności do lotu	Instytucja działa w ramach systemu zapewniania jakości
	Tak	
	Nie	

Niniejszy harmonogram zatwierdzania ogranicza się do planu wymienionego w sekcji dotyczącej zatwierdzania zawartej w opisie zarządzania nieprzerwaną zdolnością do lotu przedstawionym w części M sekcja A podsekcja G.

Numer referencyjny warunków zarządzania zdolnością do lotu:

Data pierwotnego wydania:

Podpis:

Data niniejszej zmiany:

Nr zmiany:

W imieniu właściwego organu:

Strona _ z _

54)W dodatku VII „Zadania kompleksowej obsługi technicznej” pierwsze zdanie otrzymuje brzmienie:

Następujące elementy składają się na zadania kompleksowej obsługi technicznej określonej w pkt. M.A.502 lit. d) pkt 3, pkt. M.A.801 lit. b) pkt 2 i pkt. M.A.801 lit. c):

55)W dodatku VII „Zadania kompleksowej obsługi technicznej” dodaje się następujące punkty w brzmieniu:

3. Wykonanie następującej obsługi technicznej silnika tłokowego:
 - a) Demontaż i następnie montaż silnika tłokowego inny niż:
 - i) w celu uzyskania dostępu do zespołów tłoków/cylindrów;
 - ii) w celu usunięcia osłony tylnych akcesoriów, umożliwiającego skontrolowanie i/lub wymianę zespołów pompy olejowej w przypadku, gdy tego rodzaju czynności nie są związane z demontażem i ponownym zamontowaniem kół zębatach wewnętrznych;
 - b) demontaż i ponowny montaż przekładni redukcyjnych;
 - c) spawanie i lutowanie twardych złączy inne niż drobne naprawy spawalnicze jednostek układu wydechowego przeprowadzane przez spawacza posiadającego odpowiednie uprawnienia lub zezwolenia, lecz z wyłączeniem wymiany podzespołów;
 - d) czynności zakłócające działanie poszczególnych części jednostek dostarczanych jako jednostki poddane próbie hamowania, z wyjątkiem przypadku wymiany lub regulacji elementów normalnie wymiennalnych lub podlegających regulacji w ramach obsługi.
4. Równoważenie śmigła, z wyjątkiem
 - a) równoważenia statycznego do celów certyfikacji, w przypadku gdy jest ono wymagane w podręczniku obsługi technicznej;
 - b) równoważenia dynamicznego na zamontowanych śmigłach, przy pomocy urządzeń elektronicznych służących do równoważenia w przypadku, gdy jest to dozwolone w podręczniku obsługi technicznej lub w innych zatwierdzonych danych dotyczących zdolności do lotu;
5. Każde dodatkowe zadanie, które wymaga:
 - a) specjalistycznego oprzyrządowania, wyposażenia lub obiektów, lub
 - b) szerokich procedur koordynacyjnych z uwagi na wydłużony czas wykonywania zadań i konieczność zaangażowania kilku osób.

56)Dodatek VIII „Ograniczona obsługa techniczna pilota-właściciela” otrzymuje brzmienie:

Dodatek VIII

Ograniczona obsługa techniczna pilota-właściciela

Przed przystąpieniem do wykonywania zadania w ramach obsługi technicznej pilota-właściciela należy przestrzegać następujących zasad podstawowych, niezależnie od wymagań określonych w części M:

Kompetencje i zakres obowiązków

- 1 Pilot-właściciel jest zawsze odpowiedzialny za całość obsługi technicznej, którą wykonuje.
- 2 Przed przystąpieniem do wykonywania zadań w ramach obsługi technicznej pilota-właściciela, pilot-właściciel musi upewnić się, że posiada kompetencje do wykonania danego zadania. Do obowiązków pilotów-właścicieli należy zapoznanie się ze standardowymi praktykami obsługi technicznej posiadanych przez nich statków powietrznych oraz z programem obsługi technicznej tych statków. Jeżeli pilot-właściciel nie jest przygotowany do wykonania danego zadania, pilot-właściciel nie może go dopuścić.

- 3 Pilot-właściciel (lub instytucja, z którą zawarł umowę, określona w części M sekcja A podsekcja G) odpowiada za ustalenie zadań pilota-właściciela zgodnie z niniejszymi zasadami podstawowymi w zakresie programu obsługi technicznej i za zapewnienie, że dokument ten jest systematycznie aktualizowany.
- 4 Zatwierdzenie programu obsługi technicznej musi być dokonane zgodnie z pkt. M.A.302.

Zadania:

Pilot-właściciel może przeprowadzać proste inspekcje wizualne lub proste czynności w celu sprawdzenia ogólnego stanu i oczywistych uszkodzeń oraz prawidłowego działania płatowca, silników, układów i podzespołów.

Pilot-właściciel nie wykonuje zadań obsługi technicznej, jeżeli zadanie:

- 1 ma decydujący wpływ na bezpieczeństwo, a nieprawidłowe wykonanie tego zadania radykalnie wpłynie na zdatność statku powietrznego do lotu lub jest zadaniem obsługi technicznej szczególnie wrażliwym z punktu widzenia bezpieczeństwa lotu określonym w pkt. M.A.402 lit. a); i/lub
- 2 wymaga demontażu głównych podzespołów lub głównego zespołu; i/lub
- 3 jest wykonywane zgodnie z dyrektywą zdatności do lotu lub z pozycją ograniczeń zdatności do lotu, o ile nie jest konkretnie dozwolone w tej dyrektywie lub w tej pozycji; i/lub
- 4 wymaga stosowania narzędzi specjalnych, narzędzi kalibrowanych (z wyjątkiem klucza dynamometrycznego i zagniataka); i/lub
- 5 wymaga stosowania urządzeń testujących lub przeprowadzania badań specjalnych (np. badania nieniszczące, testy systemu lub kontrole operacyjne automatycznego i elektronicznego wyposażenia pokładowego); i/lub
- 6 polega na nieplanowanych badaniach specjalnych (np. badanie trudnego lądowania); i/lub
- 7 rzutuje na układy o decydującym znaczeniu dla lotów według wskazań przyrządów (lotów IFR); i/lub
- 8 znajduje się w wykazie w dodatku VII lub jest zadaniem związanym z obsługą techniczną podzespołów zgodnie z pkt. M.A.502.

Wyżej wymienione kryteria nie mogą stracić priorytetowego charakteru w stosunku do mniej restrykcyjnych instrukcji wydanych zgodnie z „programem obsługi technicznej określonym w pkt. M.A.302 lit. d)”.

Każde zadanie wymienione w instrukcji użytkownika w locie jako przygotowujące statek powietrzny do lotu (przykład: montaż skrzydeł szybowca lub kontrola przed startem) uznaje się za zadanie pilota, a nie uznaje się za zadanie obsługi pilota-właściciela i dlatego nie wymaga ono certyfikatu dopuszczenia do eksploatacji.

Wykonywanie zadań obsługi technicznej pilota-właściciela i dokumentacja

Dane dotyczące obsługi technicznej określone w pkt. M.A.401 muszą być zawsze dostępne podczas prowadzenia obsługi technicznej pilota-właściciela i muszą być przestrzegane. Szczegółowe dane dotyczące informacji ujętych w przewodniku obsługi technicznej pilota-właściciela muszą być uwzględnione w certyfikacie dopuszczenia do eksploatacji zgodnie z pkt. M.A.803 lit. d).

Pilot-właściciel musi poinformować uprawnioną instytucję zarządzającą nieprzerwaną zdatnością do lotu określoną w części M sekcja A podsekcja G (w stosownych przypadkach) nie później niż w ciągu 30 dni po ukończeniu wykonywania zadania obsługi technicznej pilota-właściciela zgodnie z pkt. M.A.305 lit. a).

Artykuł 3

W załączniku II (część 145) do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 wprowadza się następujące zmiany:

1) W dodatku II „System uznawania i ratingu organizacji” pkt 4 i 5 otrzymują brzmienie:

4. Rating klasy A oznacza, że uprawniona instytucja obsługi technicznej, określona w części 145, może prowadzić obsługę techniczną statku powietrznego, a także jego podzespołów (w tym silnika/pomocniczych zespołów silnikowych) zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej statku powietrznego lub za specjalną zgodą właściwego organu, zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej podzespołów, jednak wyłącznie wtedy, gdy takie podzespoły są zainstalowane w statku powietrznym. Niemniej jednak taka posiadająca rating klasy A uprawniona instytucja obsługi technicznej określona w części 145 może tymczasowo wymontować ten podzespół na czas obsługi technicznej, aby ułatwić do niego dostęp, z wyjątkiem przypadku, gdy tego rodzaju demontaż powoduje konieczność dodatkowej obsługi technicznej niekwalifikującej się w kontekście przepisów niniejszego ustępu. Podlega to procedurze kontrolnej ujętej w opisie instytucji obsługi technicznej akceptowanym przez państwo członkowskie. Sekcja ograniczeń określa zakres takiej obsługi technicznej, wskazując w ten sposób na zakres pozwolenia.
5. Rating klasy B oznacza, że uprawniona instytucja obsługi technicznej określona w części 145 może prowadzić obsługę techniczną niezamontowanego silnika/pomocniczego zespołu silnikowego, a także podzespołów silnika/pomocniczych zespołów silnikowych zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej silnika/pomocniczych zespołów silnikowych lub za specjalną zgodą właściwego organu, zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej podzespołów, jednak wyłącznie wtedy, gdy takie podzespoły są zamontowane w silniku/pomocniczym zespole silnikowym. Niemniej jednak taka posiadająca rating klasy B uprawniona instytucja obsługi technicznej określona w części 145 może tymczasowo wymontować ten podzespół na czas obsługi technicznej, aby ułatwić do niego dostęp, z wyjątkiem przypadku, gdy tego rodzaju demontaż powoduje konieczność dodatkowej obsługi technicznej niekwalifikującej się w kontekście przepisów niniejszego ustępu. Sekcja ograniczeń określa zakres takiej obsługi technicznej, wskazując w ten sposób na zakres pozwolenia. Uprawniona instytucja obsługi technicznej, określona w części 145, zaszeregowana w kategorii klasy B, może także wykonywać obsługę techniczną zamontowanego silnika w trakcie obsługi technicznej „w bazie” i „na trasie”, z zastrzeżeniem procedury kontrolnej ujętej w opisie instytucji obsługi technicznej. Zakres prac zawarty w opisie instytucji obsługi technicznej odzwierciedla takie czynności w przypadku uzyskania pozwolenia od państwa członkowskiego.

Artykuł 4

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli

W imieniu Komisji

Członek Komisji