



**OPINIA NR 06/2012**

**EUROPEJSKIEJ AGENCJI BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO**

**z dn. 27 listopada 2012 r.**

**do rozporządzenia Komisji zmieniającego rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 z dn. 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatości do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania**

**oraz**

**do rozporządzenia Komisji zmieniającego rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dn. 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008**

**„Dostosowanie przepisów rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 do przepisów rozporządzenia (WE) nr 216/2008 oraz wymogu zawartego w załączniku 6 ICAO w zakresie zasad dotyczących czynnika ludzkiego obowiązujących w procesie tworzenia i stosowania programu obsługi technicznej statku powietrznego”**

## Streszczenie

Przyjęcie rozporządzenia podstawowego przyniosło potrzebę dokonania przeglądu rozporządzenia (WE) nr 2042/2003, które zawiera przepisy wykonawcze dotyczące nieprzerwanej zdatności do lotu. Celem tego przeglądu jest sprawdzenie spójności przepisów obydwu rozporządzeń i zapewnienie, by rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 zawierało odpowiednie środki pozwalające na wdrożenie zasadniczych wymogów określonych w rozporządzeniu podstawowym.

Niniejsza opinia zawiera zmiany przepisów wykonawczych dotyczących zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu statków powietrznych zarejestrowanych w państwach członkowskich UE (część M) oraz zbiór nowych wymogów dotyczących zarządzania zdatnością do lotu statków powietrznych zarejestrowanych w kraju trzecim i użytkowanych przez operatorów z UE (część T). Ponadto niniejsza opinia zawiera również zmiany rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 w sprawie operacji lotniczych.

Zmiany w części M dotyczą:

- zastąpienia pojęcia „duży statek powietrzny” pojęciem „złożony statek powietrzny z napędem silnikowym” oraz
- wprowadzenia wymogów dotyczących operacji wykonywanych w celach zarobkowych. W tym zakresie Agencja przyjmuje do wiadomości stanowisko grupy ds. strategii bezpieczeństwa europejskiego lotnictwa ogólnego oraz fakt, iż działania zalecane w tym dokumencie strategicznym mogą mieć wpływ na treść niniejszej opinii.

Celem wymogów zawartych w części T jest zapewnienie, by nieprzerwana zdatność do lotu statków powietrznych zarejestrowanych w krajach trzecich i użytkowanych przez operatorów z UE lub operatorów posiadających miejsce pobytu w UE była utrzymywana zgodnie z zasadniczymi wymogami rozporządzenia podstawowego. Najważniejsze cechy nowej części T są następujące:

- Wymogi zawarte w części T mają zastosowanie tylko do tych statków powietrznych, które są zarejestrowane w krajach trzecich:
  - użytkowane przez operatorów, na których zgodnie z przepisami części ORO lub ORA spoczywa obowiązek posiadania certyfikatu, z wyjątkiem statków powietrznych użytkowanych w ramach umowy przyjęcia w leasing z załogą lub umowy o dzieleniu oznakowania linii bądź
  - wlatują lub wylatują z UE albo są użytkowane w granicach UE w służbie operatora, którego siedziba lub miejsce pobytu znajduje się w UE.
- Wymogi części T stosuje się do poszczególnych statków powietrznych dodatkowo do wymogów państwa rejestracji.

Zmiany w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 965/2012 w sprawie operacji lotniczych są niezbędne do zapewnienia spójności ze zmianami wprowadzonymi do części M i części T. W szczególności zmiany te mają wpływ na:

- przepisy dotyczące leasingu bez załogi statków powietrznych zarejestrowanych w krajach trzecich, zawarte w ARO.OPS.100 i ORO.AOC.110 oraz
- treści deklaracji dotyczących operacji niezarobkowych wykonywanych przy użyciu złożonych statków powietrznych (NCC) ustanowionych na mocy dodatku I do części ORO

## I. Informacje ogólne

1. Celem niniejszej opinii jest zaproponowanie Komisji zmian w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 2042/2003<sup>1</sup>, rozporządzeniu Komisji (UE) nr 965/2012<sup>2</sup> w sprawie operacji lotniczych. Zakres niniejszego działania regulacyjnego zarysowano w zakresie zadań (dalej ToR – Terms of Reference) RMT.0244 MDM.047. Jego bardziej szczegółowy opis znajduje się poniżej.
2. Opinia została przyjęta zgodnie z procedurą określoną przez Zarząd Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (zwaną dalej „Agencją”)<sup>3</sup>, zgodnie z przepisami art. 19 rozporządzenia (WE) nr 216/2008<sup>4</sup> (zwanego dalej rozporządzeniem podstawowym).
3. Proponowane przepisy uwzględniają rozwój Unii Europejskiej i prawa międzynarodowego (ICAO) oraz harmonizację z przepisami innych organów głównych partnerów Unii Europejskiej, zgodnie z celami określonymi w art. 2 rozporządzenia podstawowego.

## II. Konsultacje

4. Zawiadomienie o proponowanej zmianie (NPA) 2010-10<sup>5</sup> zawierające projekt opinii do rozporządzenia Komisji zmieniającego rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 opublikowano na stronie internetowej Agencji w dniu 10 sierpnia 2010 r.
5. Do daty zamknięcia dokumentu, czyli do 10 grudnia 2010 r., Agencja otrzymała 131 uwag od 34 władz krajowych, organizacji zawodowych oraz przedsiębiorstw prywatnych.
6. NPA 2010-10 dotyczył czterech różnych zagadnień:
  - Zagadnienie 1: Zmiana rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 w celu jego dostosowania do dodatkowych wymogów rozporządzenia podstawowego dotyczących nieprzerwanej zdatności do lotu złożonych statków powietrznych z napędem silnikowym.
  - Zagadnienie 2: Zmiana rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 w celu jego dostosowania do dodatkowych wymogów rozporządzenia podstawowego dotyczących nieprzerwanej zdatności do lotu w odniesieniu do operacji wykonywanych w celach zarobkowych.
  - Zagadnienie 3: Zmiana rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 uwzględniająca wymogi dotyczące statków powietrznych, o których mowa w art. 4 ust. 1 lit. c) rozporządzenia podstawowego.
  - Zagadnienie 4: Zmiana rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 uwzględniająca wymogi w zakresie zasad dotyczących czynnika ludzkiego obowiązujących w procesie tworzenia i stosowania programu obsługi technicznej statku powietrznego.

---

<sup>1</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz.U. L 315 z 28.11.2003, s. 1). Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem Komisji (UE) nr 593/2012 z dnia 5 lipca 2012 r. (Dz.U. L 176 z 6.07.2012, s. 38)

<sup>2</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1-148)

<sup>3</sup> Decyzja Zarządu EASA 01-2012 z dnia 13 marca 2012 r. zmieniająca i zastępująca Decyzję Zarządu 08-2007 dotyczącą procedury stosowanej przez Agencję do wydawania opinii, specyfikacji certyfikacyjnych i wytycznych („Procedura działań regulacyjnych”)

<sup>4</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz.U. L 79 z 19.03.2008, s. 1)

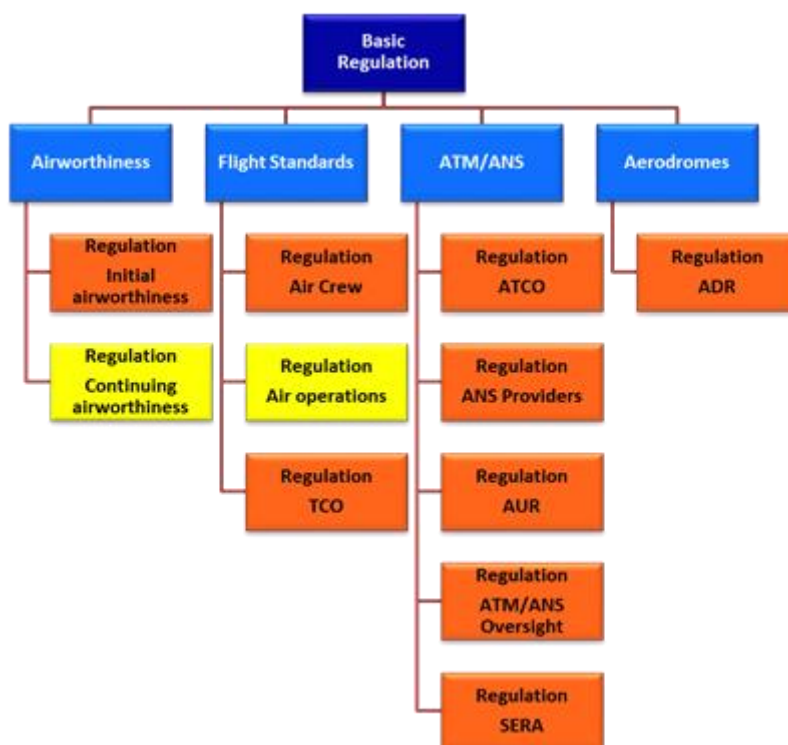
<sup>5</sup> Patrz archiwum działań regulacyjnych [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php)

7. Wszystkie otrzymane uwagi zostały przyjęte i wprowadzone do treści dwóch dokumentów reakcji na uwagi (CRD) w następujący sposób:
- CRD-1 dotyczył uwag związanych z zagadnieniami 1, 2 i 4;
  - CRD-2 dotyczył uwag związanych z zagadnieniem 3.
8. CRD-1 opublikowano na stronie internetowej Agencji w dniu 15 grudnia 2011 r., a CRD-2 w dniu 20 marca 2012 r. Obydwa dokumenty CRD zawierają wykaz wszystkich osób i/lub organizacji, które zgłosiły uwagi, a także odpowiedzi udzielone przez Agencję.

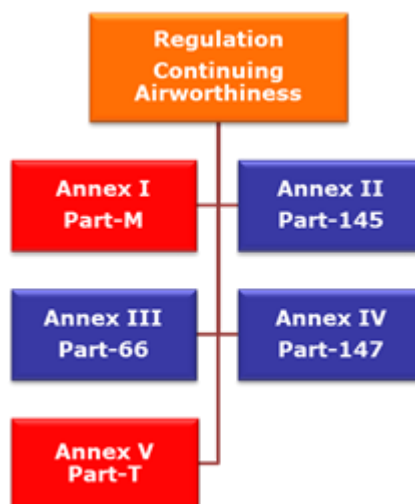
### III. Przegląd reakcji

#### a) Wstęp

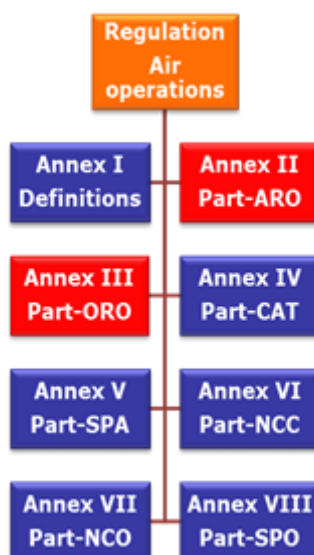
9. W niniejszej opinii zaproponowano zmiany w przepisach rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 w zakresie nieprzerwanej zdatności do lotu, rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 w zakresie operacji lotniczych.



10. Odnośnie do rozporządzenia dotyczącego nieprzerwanej zdatności do lotu niniejsza opinia zawiera:
- zmiany do załącznika I (część M) oraz
  - nowy załącznik V (część T)



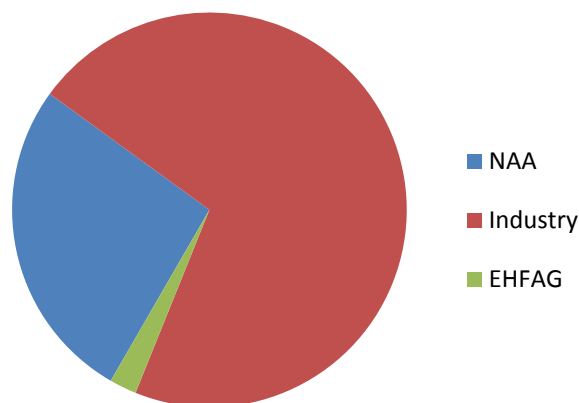
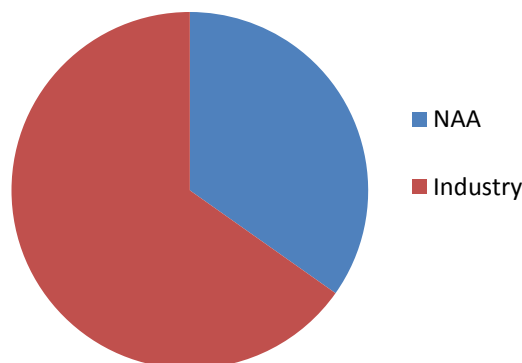
11. Odnośnie do rozporządzenia dotyczącego operacji lotniczych niniejsza opinia zawiera zmiany do części ORO i części ARO.



## b) Przegląd reakcji

Agencja otrzymała łącznie 67 reakcji od różnych zainteresowanych stron i właściwych organów. Oprócz nich europejska grupa doradcza ds. czynnika ludzkiego (EHFAG) zgłosiła dodatkową reakcję do CRD-1 dotyczącą wymogów w zakresie czynnika ludzkiego, znajdujących się w propozycji.

Rozkład uwag przedstawia się następująco:

**CRD-1 total: 44****CRD-2 total: 23****c) Reakcje do CRD-1**

W narzędziu odpowiedzi na uwagi (CRT) zamieszczono 44 reakcje zgłoszone przez następujące 14 podmiotów zainteresowanych i właściwych organów: Aeroklub Szwajcarii, Europejscy Producenci Szybowców, LAMA Europe, Czeskie Stowarzyszenie Lotnictwa Lekkiego, p. Ralf Keil, Europe Air Sports, p. Graham Hallet, SVFB/ SAMA, p. Werner Scholz, AOPA Sweden, Brytyjski Klub Balonowy i Sterowcowy, DGAC-France, Szwedzka Agencja Transportu oraz UK CAA. Dodatkowo jedna reakcja została zgłoszona przez EHFAG.

Reakcje pogrupowano według poniższych tematów.

**1. Operacje zarobkowe i zarobkowy transport lotniczy**

Większość reakcji na CRD-1 do NPA 2010-10 dotyczy definicji operacji zarobkowych i sugeruje, że operacje wykonywane przy użyciu pewnych kategorii statków powietrznych nie powinny być uznawane za operacje zarobkowe. Reakcje te zostały odnotowane, ale nie uwzględnione, ponieważ celem niniejszej opinii nie jest klasyfikowanie poszczególnych działań jako zarobkowych lub niezarobkowych. Termin „operacja zarobkowa” zdefiniowano w art. 3 rozporządzenia podstawowego i nie można go zmienić przez przepis wykonawczy niższej rangi.

Ponadto Agencja przyjmuje do wiadomości dokument wydany przez grupę ds. strategii bezpieczeństwa europejskiego lotnictwa ogólnego oraz działania w nim zalecane. W szczególności działanie A.1 zachęca państwa członkowskie do udzielania informacji o czynnościach, których nie klasyfikują w swoich wewnętrznych systemach jako operacji zarobkowych, a Agencję i Komisję do rozważenia zmian w definicji z rozporządzenia podstawowego wykorzystujących te informacje.

Według jednej z reakcji definicję zarobkowego transportu lotniczego zawartą w niniejszej propozycji należy zharmonizować z definicją zawartą w mającym się ukazać rozporządzeniu dotyczącym operacji lotniczych. Reakcję tę odnotowano, ale jej nie uwzględniono. Jak wyjaśniono w CRD-1, zmiana definicji zarobkowego transportu lotniczego miałaby wpływ na

odstępstwa wprowadzone na mocy rozporządzenia Komisji (WE) nr 1056/2008<sup>6</sup> w odniesieniu do sektora lotnictwa ogólnego.

## 2. System kontroli jakości małej organizacji CAMO

Kilka reakcji na CRD-1 do NPA 2010-10 dotyczyło wymogu posiadania systemów kontroli jakości przez małe organizacje zarządzające nieprzerwaną zdolnością do lotu (Continuing Airworthiness Management Organisation, CAMO), zajmujące się złożonymi statkami powietrznymi z napędem silnikowym lub statkami powietrznymi uczestniczącymi w operacjach zarobkowych. Reakcje te uwzględniono.

Ust. 8 lit. a) pkt 4 załącznika IV do rozporządzenia podstawowego nakłada na organizacje kontrolujące nieprzerwaną zdolność do lotu bądź wykonujące obsługę techniczną złożonych statków powietrznych z napędem silnikowym lub statków powietrznych uczestniczących w operacjach zarobkowych obowiązek posiadania systemu zarządzania. System taki nie może zostać zastąpiony systemem kontroli jakości.

Elementy systemu zarządzania zostaną wprowadzone do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 za sprawą zadania MDM.055<sup>7</sup>, którego publikacja NPA jest spodziewana przed końcem 2012 r.

Co do zasady, podstawę projektowanych zmian do 2042/2003 będą stanowić elementy ORO.GEN sekcja II oraz, w szczególności, ORO.GEN.200. Zapewni to przyjęcie takiego samego podejścia do wdrażania systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) w odniesieniu do zatwierdzonych organizacji szkolących pilotów, ośrodków medycyny lotniczej, operatorów, organizacji obsługowych (część M, podczęść F oraz część 145, organizacje CAMO i organizacje prowadzące szkolenia w zakresie obsługi technicznej zatwierdzone zgodnie z częścią 147).

W celu wdrożenia wymogów dotyczących systemu zarządzania proponowanych w części ORO konieczny będzie przegląd i dostosowanie obowiązujących wymogów w zakresie systemu zarządzania, systemu kontroli jakości, ram organizacyjnych, oceny organizacji itp. Oznacza to wprowadzenie wymogów dotyczących systemu zarządzania obejmującego między innymi zarządzanie bezpieczeństwem i monitoring przestrzegania przepisów. Jeżeli chodzi o monitoring przestrzegania przepisów w najmniejszych organizacjach, zakłada się zaproponowanie proporcjonalnego programu monitoringu pozwalającego zachować zasadę niezależności (tzn. przeprowadzanie audytów przy wykorzystaniu personelu zewnętrznego).

Proponowaną zmianę w M.A.712 lit. f) anulowano.

## 3. Umowa o obsługę techniczną

Kilka reakcji na CRD-1 do NPA 2010-10 dotyczyło potrzeby wyjaśnienia, w jakich sytuacjach wymagane jest zawarcie umowy z organizacją CAMO lub operatorem, a także jakie są wymagania wobec organizacji obsługowej podpisującej umowę. W reakcjach w szczególności podnoszono, iż:

- należy wyjaśnić przepisy dotyczące sytuacji, w których konieczne jest zawarcie pisemnej umowy z organizacją obsługową;
- obowiązek uzyskania zatwierdzenia umowy między CAMO i organizacją obsługową przez właściwy organ stanowi niepotrzebne obciążenie.

Obydwie reakcje rozważono, a proponowany tekst zmieniono. Ponieważ specyfikacje techniczne umowy między CAMO a organizacją obsługową należy włączyć do charakterystyki zarządzania nieprzerwaną zdolnością do lotu (CAME), są one zatwierdzane razem z CAME i nie ma potrzeby uzyskiwania oddzielnego zatwierdzenia od właściwego organu.

<sup>6</sup> [Rozporządzenie Komisji \(WE\) nr 1056/2008](#) z dnia 27 października 2008 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2042/2003 (Dz.U. L 283 z 28.10.2008, s. 5)

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

#### 4. Dziennik techniczny

W dwóch reakcjach na CRD-1 stwierdzono, iż wymóg posiadania dziennika technicznego stanowi obciążenie w niektórych rodzajach operacji zarobkowych. Jednakże Agencja uważa, iż system dziennika technicznego zapewnia możliwość systematycznego gromadzenia i ujawniania pewnych informacji, niezbędnych do użytkowania statku powietrznego i zarządzania jego nieprzerwaną zdatnością do lotu, takich jak czas użytkowania, dopuszczenia do eksploatacji i zaplanowane na później naprawy usterek. System dziennika technicznego nie musi być skomplikowany i powinien być dostosowany do typu statku powietrznego i wykonywanych operacji.

#### 5. Czynniki ludzkie w programie obsługi technicznej

EHFAG zwróciła uwagę, iż zasady dotyczące czynnika ludzkiego należy wprowadzić do części M w sposób skonsolidowany i zaproponowała przesunięcie wprowadzenia wymogów w zakresie czynnika ludzkiego do czasu realizacji zadania regulacyjnego MDM.055. Zgodnie z powyższymi uwagami, proponowaną zmianę w M.A.302 lit. h) anulowano.

##### d) Reakcje na CRD-2

W narzędziu CRT zamieszczono 23 reakcje zgłoszone przez 5 następujących zainteresowanych podmiotów i właściwych organów: IACA, CAA-NL, DGAC-France, Szwedzka Agencja Transportu oraz UK CAA. Kilka z nich to uwagi popierające propozycję zawartą w CRD-2. Główne tematy podniesione w reakcjach to:

##### 1. Stosowanie rozporządzenia

Dwie reakcje na CRD-2 dotyczyły stosowania przepisów rozporządzenia do statków powietrznych zarejestrowanych w kraju trzecim i użytkowanych przez operatorów, których główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się na terytorium UE. Jedna z tych reakcji popiera proponowane przepisy, natomiast w drugiej stwierdza się, iż rozporządzenia nie należy stosować do statków powietrznych zarejestrowanych w kraju trzecim i użytkowanych poza terytorium UE przez operatorów z UE, takich jak organizacje szkolące pilotów, które prowadzą szkolenia poza UE na statkach powietrznych zarejestrowanych w kraju trzecim czy operatorzy wykonujący operacje zarobkowego transportu lotniczego poza terytorium UE z wykorzystaniem obcych statków powietrznych.

Ostatniej wspomnianej reakcji nie uwzględniono. Sposób stosowania niniejszego rozporządzenia został ustalony w wyniku stosowania przepisu art. 4 pkt 1 lit. c) rozporządzenia podstawowego i uwzględnia przepisy dotyczące leasingu z załogą i dzielenia oznakowania linii ustanowione w załączniku III (część ORO) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012. Oznacza to, że zakres rozporządzenia obejmuje:

- statki powietrzne zarejestrowane w kraju trzecim i użytkowane przez operatorów podlegających obowiązkowi certyfikacji na mocy załącznika III (część ORO) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 lub załącznika VII (część ORA) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, z wyjątkiem statków powietrznych użytkowanych w ramach leasingu z załogą lub uzgodnień w sprawie dzielenia oznakowania linii, niezależnie od miejsca użytkowania statku powietrznego, oraz
- statki powietrzne zarejestrowane w kraju trzecim, wlatujące lub wylatujące z UE lub użytkowane w granicach UE w służbie operatora, który ma siedzibę lub miejsce prowadzenia działalności w UE. Nie dotyczy to statków powietrznych zarejestrowanych w kraju trzecim, użytkowanych wyłącznie poza terytorium UE przez operatorów, którzy mają siedzibę lub miejsce prowadzenia działalności w UE.

##### 2. Wdrażanie przepisów rozporządzenia

W jednej z reakcji na CRD-2 stwierdzono, że nadzór nad wdrażaniem przepisów rozporządzenia w odniesieniu do statków powietrznych zarejestrowanych w kraju trzecim, innych niż złożone statki powietrzne z napędem silnikowym, będzie bardzo trudny, ponieważ ich operatorzy nie



mają obowiązek zgłaszania swojej działalności właściwemu organowi, a poza tym, skutki ekonomiczne dla właściwych organów będą niewspółmierne do korzyści w obszarze bezpieczeństwa. Podmiot zgłaszający uwagę sugeruje, by do nadzoru nad tymi statkami powietrznymi stosować program oceny bezpieczeństwa obcych statków powietrznych (SAFA).

Reakcję tę częściowo uwzględniono. Celem niniejszego rozporządzenia jest spełnienie wyrażonej w rozporządzeniu podstawowym potrzeby skutecznego zapewnienia bezpieczeństwa statków powietrznych zarejestrowanych w kraju trzecim i użytkowanych w UE. W ramach programu nadzoru nad tymi statkami powietrznymi można stosować inspekcje SAFA.

### **3. Leasing bez załogi statku powietrznego zarejestrowanego w kraju trzecim**

Trzy reakcje na CRD-2 zamieszczono w związku z przyjmowaniem przez operatorów z UE w leasing bez załogi statków powietrznych zarejestrowanych w kraju trzecim.

W jednej z tych reakcji wyrażono poparcie dla faktu, że propozycja pozwala operatorom z UE uczestniczącym w zarobkowym transporcie lotniczym na dalszy leasing bez załogi statków powietrznych zarejestrowanych w kraju trzecim. Reakcję tę odnotowano.

W drugiej reakcji zaproponowano zmianę treści ARO.OPS 110 lit. c) mającą uniemożliwić branie przez operatorów z UE w leasing bez załogi statków powietrznych zarejestrowanych w państwie objętym zakazem prowadzenia operacji na mocy rozporządzenia Komisji (WE) nr 2111/2005. Reakcję tę uwzględniono.

W trzeciej reakcji zgłaszający domaga się wyjaśnienia przepisów T.A.205 pkt 1 w odniesieniu do operatorów z UE uczestniczących w zarobkowym transporcie lotniczym, biorących w leasing bez załogi statki powietrzne zarejestrowane w kraju trzecim. Reakcję tę odnotowano, a wyjaśnienie włączono do treści AMC/GM.

### **4. Zgłoszenie operatora**

Jedna z reakcji na CRD-2 dotyczy wymogu zgłaszania przez operatorów złożonych statków powietrznych z napędem silnikowym zarejestrowanych w kraju trzecim i nieużytkowanych w operacjach zarobkowych. Podmiot zgłaszający reakcję uważa, iż zgłoszenie takie byłoby dla tych operatorów obciążeniem w porównaniu z operatorami użytkującymi statki powietrzne zarejestrowane w UE. Reakcję tę uwzględniono, biorąc pod uwagę, że opinia 04/2011 już obejmowała:

- przepisy dotyczące zgłaszania operatorów złożonych statków powietrznych z napędem silnikowym nieużytkowanych w operacjach zarobkowych (ORO.DEC.100) oraz
- wzór zgłoszenia składanego właściwemu organowi (załącznik I do części ORO).

W niniejszej opinii 06/2012 proponuje się zmianę tego wzoru i uwzględnienie informacji odpowiednich dla nieprzerwanej zdatości do lotu.

### **5. Przestrzeganie obowiązkowych informacji wydawanych przez Agencję**

Kilka reakcji na CRD-2 dotyczyło przepisów T.A.201 pkt 1 lit. g) wymagających od statków powietrznych zarejestrowanych w kraju trzecim przestrzegania wszelkich stosownych obowiązkowych wymogów wydanych przez państwo rejestracji oraz obowiązkowych informacji bezpieczeństwa wydanych przez Agencję, w tym dyrektyw zdatości do lotu. Agencja przyjmuje do wiadomości, że w konkretnych przypadkach może istnieć konflikt między obowiązkowymi wymogami wydawanymi przez państwo rejestracji i obowiązkowymi informacjami bezpieczeństwa wydawanymi przez Agencję. W takich przypadkach operator musiałby rozważyć rozwiązanie takiego konfliktu przez zastosowanie alternatywnych środków.

#### IV. Najważniejsze zmiany wprowadzone do rozporządzenia przez niniejszą opinię.

##### **Zmiany w ramowym rozporządzeniu Komisji (WE) nr 2042/2003**

W art. 1 wprowadza się zmiany precyzujące zakres rozporządzenia zgodnie z wymogami art. 8 ust. 1 rozporządzenia podstawowego.

W art. 2 dodaje się definicję wyjaśniającą znaczenie terminu „zarobkowy transport lotniczy” stosowanego w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 2042/2003 oraz precyzuje się, iż definicjami zawartymi w art. 2 należy się posługiwać w ramach rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003.

W art. 3 wprowadza się zmiany zapewniające spójność ze zmianami wprowadzonymi w art. 1 oraz wyjaśnia się, które przepisy mają zastosowanie do każdej kategorii statku powietrznego. Ponieważ rozporządzenie (WE) nr 1702/2003 zostało zastąpione rozporządzeniem (UE) nr 748/2012, zaktualizowano ponadto odniesienie w pkt 3.

W art. 4 ust. 1 wprowadza się zmiany wyjaśniające, które przepisy stosuje się do wydawania zatwierdzeń dla organizacji obsługowych.

##### **Zmiany w części M**

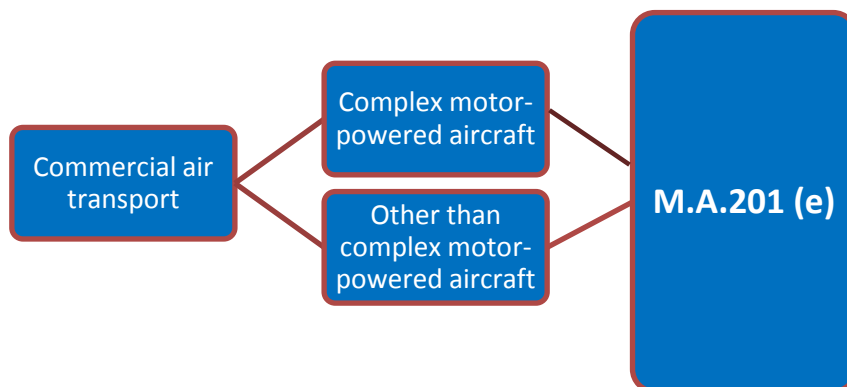
###### **M.1 Właściwy organ**

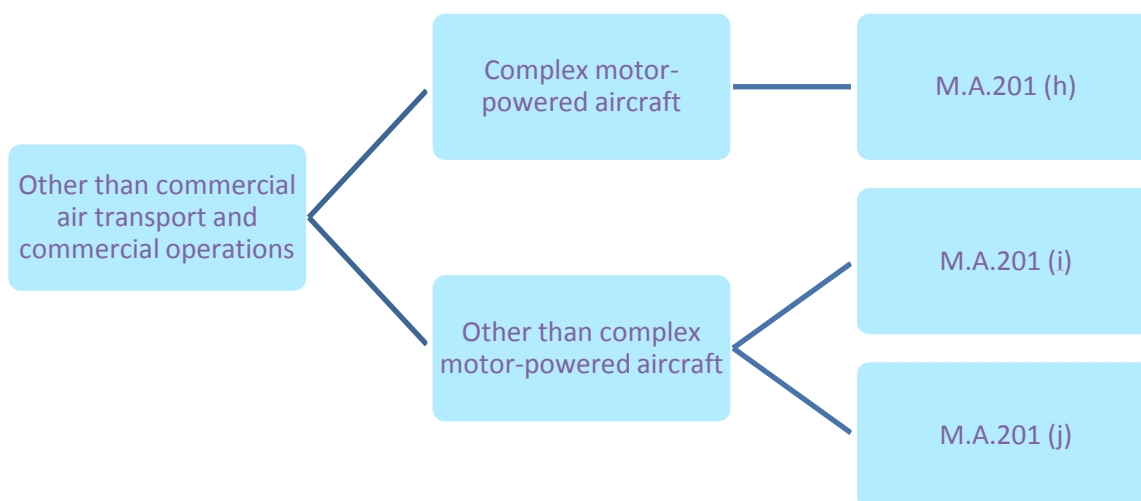
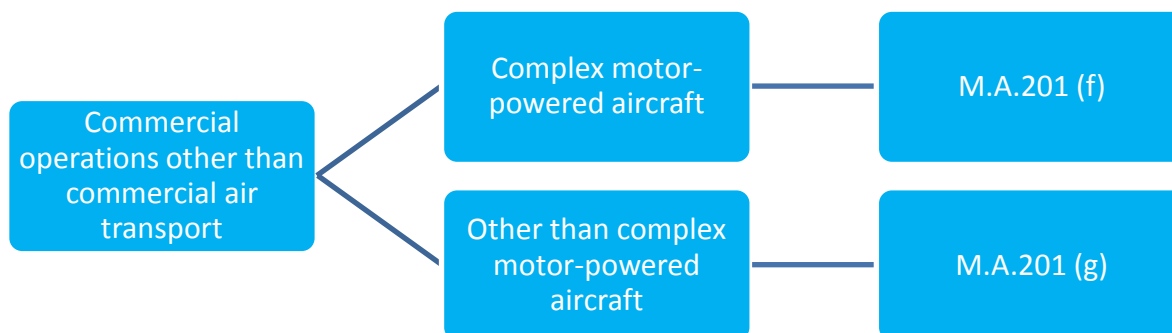
W treści M.1 pkt 4 wprowadza się zmiany upraszczające przepisy dotyczące wyznaczania organu właściwego do zatwierdzania programu obsługi technicznej.

###### **M.A.201 Obowiązki**

W treści M.A.201 lit. e)-k) wprowadza się następujące zmiany:

- termin „duży statek powietrzny” zastępuje się terminem „złożony statek powietrzny z napędem silnikowym”;
- wprowadza się pojęcie „operacji zarobkowych”;
- dla każdej kategorii statku powietrznego i rodzaju operacji określa się wymogi dotyczące potrzeby istnienia organizacji CAMO, umowy między CAMO a operatorem/właścicielem, a także wymogi dotyczące potrzeby istnienia organizacji obsługowej oraz umowy z taką organizacją.





### **M.A.301 Zadania z zakresu nieprzerwanej zdatności do lotu**

W treści M.A.301 pkt 2 wprowadza się zmiany dostosowujące ten przepis do możliwości dobrowolnego ustanowienia MEL dla operacji niezarobkowych wykonywanych przy użyciu samolotów innych niż złożone samoloty z napędem silnikowym, co przewidziano w przepisach wykonawczych dotyczących operacji lotniczych w art. NCO.GEN.155.

W treści M.A.302 pkt 4 oraz M.A.302 pkt 7 termin „duży statek powietrzny” zastępuje się terminem „złożony statek powietrzny z napędem silnikowym”.

### **M.A.302 Program obsługi technicznej statku powietrznego**

W treści M.A.302 lit. c) wprowadza się zmiany zapewniające spójność ze zmianami wprowadzonymi w M.1.

W treści M.A.302 lit. f) termin „duży statek powietrzny” zastępuje się terminem „złożony statek powietrzny z napędem silnikowym”.

**M.A.305 System dokumentacji nieprzerwanej zdatności do lotu statku powietrznego**

W treści M.A.305 lit. b) wprowadza się zmiany zapewniające spójność ze zmianami wprowadzonymi w M.A.306 lit. a).

**M.A.306 System dziennika technicznego operatora**

Tytuł tego punktu zmienia się z „System dziennika technicznego operatora” na „System dziennika technicznego statku powietrznego” w celu zapewnienia spójności z terminologią używaną zarówno w innych podczęściach tego rozporządzenia, jak i w rozporządzeniu w sprawie operacji lotniczych.

W treści M.A.306 lit. a) wprowadza się zmiany rozszerzające zakres wymogów dotyczących dziennika technicznego na statki powietrzne użytkowane w operacjach zarobkowych. Agencja uważa, iż w przypadku operacji zarobkowych operator powinien zapewniać istnienie dziennika technicznego statku powietrznego w celu gromadzenia i ujawniania pewnych informacji, niezbędnych do użytkowania statku powietrznego i zarządzania jego nieprzerwaną zdatnością do lotu, takich jak czas użytkowania, dopuszczenia do eksploatacji i zaplanowane na później naprawy usterek.

**M.A.403 Naprawa usterek**

W treści M.A.403 lit. b) wprowadza się zmiany dostosowujące do przepisów NCO.GEN.155, które przewidują możliwość dobrowolnego ustanowienia MEL bez konieczności zatwierdzenia przez właściwy organ. Ponadto wprowadza się następujące dalsze zmiany:

- wyjaśnia się, że MEL może być również wykorzystywany przez upoważniony personel certyfikujący do wyznaczania późniejszych terminów napraw usterek oraz
- usuwa się przepis dotyczący „usterek statku powietrznego określonych jako akceptowane przez właściwy organ”.

W treści M.A.403 lit. c) wprowadza się zmiany wyjaśniające, że wykonanie zaplanowanych na później napraw usterek musi nastąpić w terminie określonym w danych obsługi technicznej lub MEL.

**M.A.504 Kontrola nad podzespołami niezdatnymi do użytku**

W treści M.A.504 lit. b) termin „duży statek powietrzny” zastępuje się terminem „złożony statek powietrzny z napędem silnikowym”.

**M.A.708 Zarządzanie nieprzerwaną zdatnością do lotu**

W treści M.A.708 lit. c) wprowadza się zmiany i rozdziela wymogi na dwie litery, mianowicie M.A.708 lit. c) i M.A.708 lit. d).

M.A.708 lit. c) określa, że w przypadku złożonych statków powietrznych z napędem silnikowym oraz statków powietrznych uczestniczących w operacjach zarobkowych, w tym w zarobkowym transporcie lotniczym, zawierana jest umowa między CAMO a odpowiednią organizacją obsługową. Zmiana jest zgodna ze zmianami wprowadzonymi w M.A.201.

M.A.708 lit. d) zawiera przepis zezwalający na odstępstwa od M.A.708 lit. c) w pewnych przypadkach.

**M.A.801 Poświadczenie obsługi statku powietrznego**

W treści M.A.801 lit. c) termin „duży statek powietrzny” zastępuje się terminem „złożony statek powietrzny z napędem silnikowym”.

**M.A.803 Upoważnienie pilota-właściciela**

W treści M.A.803 lit. b) wprowadza się zmiany zapewniające spójność z terminologią używaną w rozporządzeniu.

**M.A.901 lit. g) Przegląd zdatności do lotu statku powietrznego**

W treści M.A.901 lit. g) wprowadza się zmiany dostosowujące do zmian wprowadzonych w M.A.201

**M.B.105 Wzajemna wymiana informacji**

W treści M.B.105 aktualizuje się odniesienie do art. 15 rozporządzenia podstawowego.

**Dodatek I Umowa o utrzymanie nieprzerwanej zdatności do lotu**

W treści dodatku I wprowadza się następujące zmiany:

- termin „uzgodnienie” zastępuje się terminem „umowa”;
- wprowadza się akronim CAMO odnoszący się do organizacji zarządzającej nieprzerwaną zdatnością do lotu zatwierdzonej zgodnie z przepisami części M podczęść G;
- odniesienia do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003 zastępuje się odniesieniami do rozporządzenia (UE) nr 748/2012;
- w pkt 3 wprowadza się zmiany wymagające określenia rodzaju operacji w umowie;
- w pkt 4 wprowadza się zmiany poprawiające terminologię stosowaną w odniesieniu do właściwego organu;
- w pkt 4 słowo „poświadcza” zastępuje się słowem „oświadcza”, ponieważ użycie koncepcji certyfikacji w tym zdaniu jest niezgodne z definicją zawartą w art. 3 lit. e) rozporządzenia podstawowego;
- w pkt 5.1 usunięto ppkt 7 w celu wyjaśnienia obowiązków zakontraktowanej organizacji CAMO w odniesieniu do przeglądu zdatności do lotu.

**Dodatek VI Certyfikat zatwierdzający dla organizacji zarządzającej nieprzerwaną zdatnością do lotu**

Na str. 1 certyfikatu zatwierdzającego wprowadza się odniesienie do zgodności z wymogami załącznika V (część T) dla tych organizacji, które posiadają zatwierdzone przez właściwy organ procedury zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu statku powietrznego zarejestrowanego w kraju trzecim.

**Treść nowej części T**

Część T przygotowano z myślą o wymogach dotyczących nieprzerwanej zdatności do lotu stosowanych wobec statków powietrznych zarejestrowanych w kraju trzecim i użytkowanych przez operatorów z UE. Jak wyjaśniono w NPA 2010-10, starano się utrzymać jak największe podobieństwo między strukturą części T i części M, dlatego część T również składa się z sekcji A i B.

Cel głównych wymogów części T oraz zmian wprowadzonych w jej treści po CRD-2 2010-10 przedstawiono poniżej.

## **T.1 Właściwy organ**

Ten artykuł włączono do części T, aby określić właściwe organa odpowiedzialne za monitoring przestrzegania wymogów ustanowionych w części T.

### **Sekcja A**

Sekcja A zawiera wymogi techniczne mające zastosowanie do statków powietrznych, operatorów, organizacji zarządzających nieprzerwaną zdatnością do lotu i organizacji obsługowych. Została podzielona na następujące podczęści:

#### **Podczęść A**

W tej podczęści ustanowiono zakres tego załącznika, który dotyczy statków powietrznych zarejestrowanych w kraju trzecim i użytkowanych przez operatorów z UE.

#### **Podczęść B**

Ta podczęść zawiera dwa artykuły – T.A.201 (który ustanawia wymogi wspólne dla wszystkich statków powietrznych w zakresie części T) oraz T.A.205 (który zawiera dodatkowe wymogi dotyczące statków powietrznych uczestniczących w operacjach zarobkowych oraz użytkowania złożonych statków powietrznych z napędem silnikowym).

Treść T.A.205 zmieniono zgodnie z zamieszczonymi reakcjami do CRD-2 2012-10 i usunięto wymóg zgłoszenia.

#### **Podczęść C Program obsługi technicznej**

W tej podczęści ustanowiono wymogi dotyczące programu obsługi technicznej statku powietrznego w zakresie objętym treścią tego załącznika.

#### **Podczęść E Organizacja obsługowa**

W tej podczęści ustanowiono wymogi dotyczące organizacji wykonujących obsługę techniczną złożonych statków powietrznych z napędem silnikowym lub statków powietrznych uczestniczących w operacjach zarobkowych. W treści art. T.A.501 wprowadzono zmiany uwzględniające niektóre z reakcji na CRD-2 2010-10, wyjaśniające przepisy dotyczące systemu raportowania zdarzeń oraz elementy, jakie mają być sprawdzane przez organizację zarządzającą nieprzerwaną zdatnością do lotu.

#### **Podczęść G – Wymogi dodatkowe w stosunku do organizacji zarządzających nieprzerwaną zdatnością do lotu zatwierdzonych zgodnie z przepisami załącznika I (część M) podczęść G**

Zgodnie z wymogiem pkt 8.g załącznika V do rozporządzenia podstawowego, zarządzanie nieprzerwaną zdatnością do lotu złożonych statków powietrznych z napędem silnikowym i statków powietrznych uczestniczących w operacjach zarobkowych jest wykonywane przez organizację. W tym przypadku jest to organizacja CAMO, która oprócz wymogów zawartych w części M podczęść G, spełnia wymogi zawarte w omawianej podczęści G.

W tej podczęści określono wymogi dotyczące procedur, które należy włączyć do charakterystyki zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu, wymogi dotyczące wiedzy posiadanej przez personel organizacji, a także wymogi dotyczące dokumentacji i systemu kontroli jakości. Zawiera ona również uprawnienia przysługujące organizacji, jeżeli dotrzyma warunków części T.

Ponadto w art. T.A.708 omawianej podczęści G określono zadania wykonywane przez organizację. W tym artykule wprowadzono zmiany uwzględniające niektóre reakcje na CRD-2 2010-10, wprowadzające przepis, na mocy którego, w przypadku gdy organizacji zarządzającej nieprzerwaną zdatnością do lotu zleca się zarządzanie nieprzerwaną zdatnością do lotu statku powietrznego, zawsze wymagane jest zawarcie umowy zgodnej z załącznikiem I do części T.

### **Sekcja B – Procedury stosowane przez właściwe organy**

Sekcja B zawiera dodatkowe wymogi administracyjne dotyczące właściwych organów.

**Zmiany w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 965/2012 w sprawie operacji lotniczych****Zmiany w załączniku II (część ARO)****ARO.OPS.110 Umowy leasingu**

Do treści ARO.OPS.110 lit. c) wprowadza się przepis umożliwiający właściwemu organowi zawieszenie lub unieważnienie umowy o przyjęcie w leasing bez załogi, jeżeli statek powietrzny jest zarejestrowany w państwie objętym zakazem prowadzenia operacji.

**Zmiany w załączniku III (część ORO)**

W treści ORO.AOC.100 lit. c), ORO.AOC.110 lit. b) i ORO.AOC.110 lit. d) wprowadza się zmiany zapewniające spójność ze zmianami wprowadzonymi w rozporządzeniu Komisji nr 2042/2003 w zakresie statków powietrznych zarejestrowanych w kraju trzecim.

W treści ORO.AOC.130 lit. a) i lit. b) termin „system monitorowania parametrów lotu” zastępuje się terminem „program monitorowania parametrów lotu” w celu ujednoczenia go z terminem stosowanym w akceptowalnych sposobach spełnienia wymagań i wytycznymi do ORO.AOC.130 i ORO.FC.A.245. Termin „program monitorowania parametrów lotu” został już użyty w załączniku do rozporządzenia nr 859/2008 (EU OPS) art. 1.037 lit. a) pkt 4 oraz druku wytycznych tymczasowych nr 44 (JAR OPS 1 sekcja 22). Termin „program monitorowania parametrów lotu” jest powszechnie stosowany w wytycznych dotyczących monitorowania parametrów lotu, np. CAP 739, wydanych przez krajowy organ lotnictwa cywilnego Wielkiej Brytanii; jest też zrozumiały dla wszystkich zainteresowanych stron.

W treści dodatku I „Zgłoszenie operatora” wprowadza się zmiany uwzględniające informacje odpowiednie dla nieprzerwanej zdolności do lotu.

**V. Wejście w życie**

Proponuje się, aby planując wejście w życie i stosowanie zmian do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 i rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 uwzględniono fakt, iż branży lotniczej i administracji państw członkowskich należy zapewnić wystarczającą ilość czasu na dostosowanie się do nowych ram regulacyjnych, a także potrzebę zapewnienia synchronizacji ze stosowaniem rozporządzenia w sprawie operacji lotniczych i już zaproponowanych zmian, mianowicie części NCC. W tym świetle proponuje się następujący schemat stosowania:

- Początek stosowania zmian w części M, stosowania przepisów części T wobec statków powietrznych użytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym oraz stosowania zmian w ARO.OPS.110 lit. c), ORO.AOC.100, ORO.AOC.110 ORO.AOC.130 rozporządzenia (UE) nr 965/2012 wyznacza się na dzień 28 października 2014 r. Ma to zapewnić, że zmiany te zostaną uwzględnione w chwili rozpoczęcia stosowania rozporządzenia (UE) nr 965/2012 we wszystkich państwach członkowskich.
- Początek stosowania przepisów części T wobec statków powietrznych nieużytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym wyznacza się na dzień 28 października 2015 r.
- Datę rozpoczęcia stosowania zmian w dodatku I do załącznika III do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 należy skoordynować z procesem przyjmowania rozporządzenia w sprawie operacji lotniczych dla złożonych statków powietrznych z napędem silnikowym nieuczestniczących w operacjach zarobkowych (opinia 04/2011).

Kolonia, dnia 27 listopada 2012 r.

P. GOUDOU  
Dyrektor Generalny