



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, XXX

Opinia EASA nr 06/2012

[...](2012) XXX projekt

ZAŁĄCZNIK DO OPINII EASA NR 06/2012

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) nr .../..

z dn. XXX

**zmieniające rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 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**

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) nr .../..

z dn. **XXX**

**zmieniające 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**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

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 oraz uchylając dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 oraz dyrektywę 2004/36/WE¹, a w szczególności jego art. 8 ust. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Eksploatacja statków powietrznych zarejestrowanych w państwie członkowskim musi być zgodna z odpowiednimi zasadniczymi wymogami określonymi w załączniku IV do rozporządzenia nr 216/2008, chyba że odpowiedzialność za nadzór nad spełnianiem przez nie wymogów wynikających z przepisów bezpieczeństwa została przeniesiona na państwo trzecie i że statki te nie są użytkowane przez operatora z UE.
- (2) Eksploatacja statków powietrznych zarejestrowanych w kraju trzecim i użytkowanych przez operatora, którego działalność podlega nadzorowi ze strony państwa członkowskiego, bądź wlatujących, wylatujących lub użytkowanych w granicach UE w służbie operatora, który ma siedzibę lub miejsce prowadzenia działalności w UE, musi być zgodna z odpowiednimi zasadniczymi wymogami określonymi w załączniku IV do rozporządzenia nr 216/2008.
- (3) Załącznik IV do rozporządzenia nr 216/2008 ustanawia wymogi dotyczące ciągłej zdadności do lotu statków powietrznych, w tym wymogi dotyczące organizacji zarządzających ciągłą zdadnością do lotu złożonych statków powietrznych z napędem silnikowym oraz statków powietrznych użytkowanych w celach zarobkowych.
- (4) Rozporządzenie (WE) nr 216/2008 nakazuje Komisji Europejskiej przyjęcie przepisów wykonawczych niezbędnych do stworzenia warunków dla bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych. Rozporządzenie (WE) nr 2042/2003 ustanawia te przepisy wykonawcze dla ciągłej zdadności do lotu.
- (5) Obecne rozporządzenie zmienia rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 w celu dopilnowania, aby statki powietrzne, o których mowa w motywie (1) i (2), spełniały wymogi dotyczące ciągłej zdadności do lotu określone w załączniku IV do rozporządzenia nr 216/2008.

- (6) Branży lotniczej i administracji państw członkowskich należy zapewnić wystarczającą ilość czasu na dostosowanie się do nowych ram regulacyjnych.
- (7) Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (zwana dalej „Agencją”) opracowała projekt przepisów wykonawczych i przedłożyła go Komisji Europejskiej jako opinię zgodnie z art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (8) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ustanowionego na mocy art. 65 rozporządzenia (WE) nr 216/2008,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

- 1) W art. 1 wprowadza się następujące zmiany:

„Artykuł 1

Cel i zakres

Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólne wymagania techniczne i procedury administracyjne w celu zapewnienia:

1. ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych zarejestrowanych w państwach członkowskich, w tym wszelkich podzespołów w nich montowanych, chyba że nadzór nad tymi statkami powietrznymi w zakresie bezpieczeństwa został przekazany krajowi trzeciemu i nie są one użytkowane przez operatora z UE;
2. zgodności z zasadniczymi wymogami określonymi w rozporządzeniu podstawowym w zakresie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych zarejestrowanych w kraju trzecim oraz wszelkich podzespołów w nich montowanych, które:
 - a) są użytkowane przez operatora podlegającego obowiązkowi posiadania certyfikatu 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 umowy leasingu z załogą lub umowy o dzieleniu oznakowania linii bądź
 - b) wlatują lub wylatują z UE lub są użytkowane w granicach UE w służbie operatora, który ma siedzibę lub miejsce prowadzenia działalności w UE”.

- 2) W art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

„W ramach zakresu niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

[...]

- n) „Zarobkowy transport lotniczy” oznacza użytkowanie statku powietrznego polegające na przewozie pasażerów, ładunku lub poczty za wynagrodzeniem lub w drodze wynajmu przez licencjonowanego przewoźnika lotniczego według definicji zawartej w rozporządzeniu (WE) nr 1008/2008”.

3) W art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

„Artykuł 3

Wymogi dotyczące ciągłej zdatności do lotu

1. Ciągła zdatność do lotu statków powietrznych, o których mowa w art. 1 ust. 1 lit. a), oraz podzespołów w nich montowanych jest zapewniana zgodnie z przepisami załącznika I.
2. Organizacje i personel zaangażowane w zapewnianie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych, o których mowa w art. 1 ust. 1, oraz podzespołów w nich montowanych, w tym w zapewnianie obsługi technicznej, postępują zgodnie z przepisami załącznika I oraz, w stosownych przypadkach, przepisami art. 4 i art. 5.
3. W drodze odstępstwa od przepisów ust. 1 ciągła zdatność do lotu statków powietrznych, o których mowa w art. 1 ust. 1, posiadających zezwolenie na loty, jest zapewniana na podstawie szczególnych porozumień dotyczących ciągłej zdatności do lotu określonych w tym zezwoleniu wydanym zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012.
4. Ciągła zdatność do lotu statków powietrznych, o których mowa w art. 1 ust. 2, oraz podzespołów w nich montowanych, jest zapewniana zgodnie z przepisami załącznika V”

4) W art. 4, ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:

1. Zatwierdzenia dla organizacji obsługowych wydaje się zgodnie z przepisami załącznika I, podczęść F lub załącznika II.

5) W art. 7 wprowadza się następujące zmiany:

„Artykuł 7

Wejście w życie

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej.
Jego przepisy stosuje się od dnia 28 października 2014 r.
2. W drodze odstępstwa od drugiego punktu ust. 1 w stosunku do statków powietrznych nieużytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym wymogi załącznika V stosuje się od dnia 28 października 2015 r.
3. W drodze odstępstwa od drugiego punktu ust. 1 państwa członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu:
 - a) do dnia 28 września 2014 r. wymogu w odniesieniu do obsługi technicznej samolotów z kabiną bez hermetyzacji wyposażonych w silnik tłokowy, o maksymalnej masie startowej nie większej niż 2000 kg, nieużytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym, aby personel certyfikujący posiadał kwalifikacje zgodne z załącznikiem III (część 66) określonego w następujących przepisach:
— M.A.606 lit. g) i M.A.801 lit. b) pkt 2 załącznika I (część M),

— 145.A.30 lit. g) i h) załącznika II (część 145);

b) w odniesieniu do obsługi technicznej samolotów ELA1 nieużytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym, do dnia 28 września 2015 r.:

(i) wymogu, aby właściwy organ wydawał licencje na obsługę techniczną statków powietrznych zgodnie z załącznikiem III (część 66) jako nowe lub poddane konwersji zgodnie z pkt 66.A.70 niniejszego załącznika;

(ii) wymogu, aby personel certyfikujący posiadał kwalifikacje zgodne z załącznikiem III (część 66), określonego w następujących przepisach:

— M.A.606 lit. g) i M.A.801 lit. b) pkt 2 załącznika I (część M),

— 145.A.30 lit. g) i h) załącznika II (część 145).”.

4. Jeżeli państwo członkowskie korzysta z przepisów ust. 3, o fakcie tym powiadamia Komisję i Agencję.
5. Na potrzeby ograniczeń czasowych określonych w pkt 66.A.25, 66.A.30 i dodatku III do załącznika III (część 66) związanych z egzaminami z zakresu podstawowej wiedzy, podstawowym doświadczeniem, szkoleniami teoretycznymi na typ i odpowiednimi egzaminami, szkoleniami praktycznymi i odpowiednią oceną, egzaminami na typ i szkoleniami w miejscu pracy zakończonymi przed datą stosowania niniejszego rozporządzenia podstawą wyliczeń jest data stosowania niniejszego rozporządzenia.
6. Agencja przedstawia Komisji opinię zawierającą propozycje prostego i proporcjonalnego systemu licencjonowania personelu certyfikującego zaangażowanego w obsługę techniczną samolotów ELA1, a także statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce.

Artykuł 2

Treść załącznika I (część M) zmienia się zgodnie z załącznikiem 1 do niniejszego rozporządzenia i dodaje nowy załącznik V (część T) zgodnie z załącznikiem 2 do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 3

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

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
2. Jego przepisy zaczynają obowiązywać [1 miesiąc po wejściu w życie].

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

Sporządzono w Brukseli,

*W imieniu Komisji
Przewodniczący*

ZAŁĄCZNIK 1

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

1. W spisie treści wprowadza się następujące zmiany:
[...]
M.A.306 Dziennik techniczny statku powietrznego
[...]
Dodatek I: Umowa o zarządzanie nieprzerwaną zdatnością do lotu
[...]
2. W treści M.1, ust. 4 zastępuje się w następujący sposób:
 4. w kwestii zatwierdzania programów obsługi technicznej,
 - (i) organ wyznaczony przez państwo członkowskie rejestracji lub
 - (ii) jeżeli uzgodniono to z państwem członkowskim rejestracji przed zatwierdzeniem programu obsługi technicznej:
 - a) organ wyznaczony przez państwo, na terytorium którego znajduje się główne miejsce prowadzenia działalności, siedziba lub miejsce pobytu operatora bądź
 - b) organ odpowiedzialny za nadzór nad organizacją zarządzającą ciągłą zdatnością do lotu danego statku powietrznego lub z którym właściciel zawarł ograniczoną umowę zgodnie z M.A.201 lit. e) ppkt (ii).
3. W M.A.201, w lit. e)-j) wprowadza się następujące zmiany i dodaje nową lit. k) o następującej treści:
 - e) W przypadku zarobkowego transportu lotniczego operator odpowiada za ciągłą zdatność do lotu użytkowanego przez siebie statku powietrznego oraz:
 1. dopilnuje, by nie wykonywano żadnych lotów, jeżeli warunki określone w lit. a) nie są spełnione;
 2. uzyskuje zatwierdzenie, w ramach posiadanego certyfikatu przewoźnika lotniczego, jako organizacja zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu użytkowanego przez siebie statku powietrznego zgodnie z M.A. podczęść G oraz
 3. uzyskuje zatwierdzenie zgodnie z przepisami części 145 lub zawiera umowę z taką organizacją zgodnie z M.A.708 lit. c).
 - f) W przypadku operacji zarobkowych innych niż zarobkowy transport lotniczy prowadzonych przy użyciu złożonych statków powietrznych z napędem silnikowym operator:

1. dopilnuje, by nie wykonywano żadnych lotów, jeżeli warunki określone w lit. a) nie są spełnione;
 2. uzyskuje zatwierdzenie jako organizacja zarządzająca ciągłą zdadnością do lotu użytkowanego przez siebie statku powietrznego zgodnie z przepisami M.A. podczęść G lub zawiera pisemną umowę z taką organizacją zgodnie z dodatkiem I oraz
 3. dopilnuje, by organizacja zarządzająca ciągłą zdadnością do lotu, o której mowa w pkt (2), uzyskała zatwierdzenie zgodnie z przepisami części 145 w zakresie obsługi technicznej tego statku powietrznego i montowanych w nim podzespołów lub zawiera z taką organizacją umowę zgodnie z M.A.708 lit. c).
- g) W przypadku operacji zarobkowych innych niż zarobkowy transport lotniczy, wykonywanych przy użyciu statków powietrznych innych niż złożone statki powietrzne z napędem silnikowym operator:
1. dopilnuje, by nie wykonywano żadnych lotów, jeżeli warunki określone w lit. a) nie są spełnione;
 2. uzyskuje zatwierdzenie jako organizacja zarządzająca ciągłą zdadnością do lotu użytkowanego przez siebie statku powietrznego zgodnie z przepisami M.A. podczęść G lub zawiera pisemną umowę z taką organizacją zgodnie z dodatkiem I oraz
 3. zapewnia, by organizacja zarządzająca ciągłą zdadnością do lotu, o której mowa w pkt (2), uzyskała zatwierdzenie zgodnie z przepisami części M podczęść F lub części 145 w zakresie obsługi technicznej tego statku powietrznego i montowanych w nim podzespołów lub zawiera z taką organizacją umowę zgodnie z M.A.708 lit. c).
- h) W celu wypełnienia obowiązków nałożonych przepisami lit. a) właściciel złożonego statku powietrznego z napędem silnikowym niepodlegającego przepisom lit. e) lub f) dopilnuje, by:
1. zadania związane z zapewnianiem ciągłej zdadności do lotu były wykonywane przez zatwierdzoną organizację zarządzającą ciągłą zdadnością do lotu. Odpowiednią pisemną umowę zawiera się zgodnie z przepisami dodatku I oraz
 2. organizacja zarządzająca ciągłą zdadnością do lotu, o której mowa w pkt (1), uzyskała zatwierdzenie zgodnie z przepisami części 145 w zakresie obsługi technicznej tego statku powietrznego i montowanych w nim podzespołów lub zawiera z taką organizacją umowę zgodnie z M.A.708 lit. c).
- (i) W celu wypełnienia obowiązków nałożonych przepisami lit. a) w przypadku statków powietrznych niepodlegających przepisom lit. e), f), g) lub h) właściciel może zlecić zadania związane z zapewnianiem ciągłej zdadności do lotu organizacji zarządzającej ciągłą zdadnością do lotu. Odpowiednią pisemną umowę zawiera się zgodnie z przepisami dodatku I.

- j) W przypadku statków powietrznych niepodlegających przepisom lit. e), f), g) lub h) właściciel, który zdecyduje się zarządzać ciągłą zdadnością do lotu statku powietrznego na własną odpowiedzialność, bez zawarcia umowy zgodnie z przepisami dodatku I, może mimo to zawrzeć ograniczoną umowę z organizacją zarządzającą ciągłą zdadnością do lotu na opracowanie i zatwierdzenie programu obsługi technicznej zgodnie z M.A.302. Na mocy takiej ograniczonej umowy, odpowiedzialność z tytułu opracowania i zatwierdzenia programu obsługi technicznej jest przenoszona na organizację zarządzającą ciągłą zdadnością do lotu, z którą umowa została zawarta.
 - k) W celu stwierdzenia zgodności z przepisami niniejszej części właściciel/operator zapewnia wszelkim osobom upoważnionym przez właściwy organ dostęp do wszystkich swoich pomieszczeń, statków powietrznych lub dokumentów dotyczących jego działalności, w tym czynności zleczanych podwykonawcom.
4. W treści M.A.301 pkt (2), (4) i (7) wprowadza się następujące zmiany:
- 2. naprawę zgodną z danymi określonymi w M.A.304 i/lub M.A.401, stosownie do przypadku, każdej usterki i uszkodzenia mających wpływ na bezpieczeństwo użytkowania, przy uwzględnieniu wykazu wyposażenia minimalnego (MEL) i wykazu odstępstw od konfiguracji,
 - 4. w odniesieniu do wszystkich złożonych statków powietrznych z napędem silnikowym i statków powietrznych użytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym, analizę skuteczności programu obsługi technicznej zatwierdzonego zgodnie z M.A.302;
 - 7. w przypadku nieobowiązkowych modyfikacji i/lub inspekcji, w odniesieniu do złożonych statków powietrznych z napędem silnikowym lub statków powietrznych użytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym, ustanowienie polityki wprowadzania ich w życie;
5. W treści M.A.302 lit. c) pkt (ii) wprowadza się następujące zmiany:
- (ii) Organizacja zarządzająca ciągłą zdadnością do lotu nie stosuje procedury pośredniego zatwierdzenia, w przypadku gdy nie podlega ona nadzorowi ze strony państwa członkowskiego rejestracji, chyba że obowiązuje umowa zawarta zgodnie z M.1 pkt 4 ppkt (ii), przenosząca odpowiedzialność za zatwierdzenie programu obsługi technicznej statku powietrznego na właściwy organ odpowiedzialny za tę organizację zarządzającą ciągłą zdadnością do lotu.
6. W treści M.A.302 lit. f) wprowadza się następujące zmiany:
- f) W odniesieniu do złożonych statków powietrznych z napędem silnikowym, w przypadku gdy program obsługi technicznej statku powietrznego jest oparty na procedurze grupy kierującej obsługą techniczną lub monitorowaniu stanów zagrożeń, program ten obejmuje program zapewniania wiarygodności.

7. W treści M.A.305 lit. b) pkt 2 wprowadza się następujące zmiany:
 2. W przypadku gdy jest to wymagane na mocy M.A.306 dziennik techniczny statku powietrznego.
8. Tytuł M.A.306 zmienia się w następujący sposób:

M.A.306 Dziennik techniczny statku powietrznego
9. W treści M.A.306 lit. a) wprowadza się następujące zmiany:
 - a) Poza wymogami określonymi w M.A.305 w przypadku operacji zarobkowych operator wykorzystuje dla każdego statku powietrznego dziennik techniczny zawierający następujące informacje:

(...)
10. W treści M.A.403 lit. b) i c) wprowadza się następujące zmiany:
 - b) Zgodnie z przepisami M.A.801 lit. b) pkt 1, M.A.801 lit. b) pkt 2, M.A.801 lit. c), M.A.801 lit. d lub załącznika II (części 145) wyłącznie uprawniony personel certyfikujący, wykorzystując dane dotyczące obsługi technicznej ujęte w przepisach M.A.401, może zdecydować, czy usterka statku powietrznego poważnie zagraża bezpieczeństwu lotu, a więc kiedy i jakie naprawy przeprowadzić przed kolejnym lotem, a które mogą zostać odłożone na później. Jednakże nie ma to zastosowania, gdy pilot lub uprawniony personel certyfikujący wykorzystuje wykaz wyposażenia minimalnego (MEL).
 - c) Każda usterka statku powietrznego, która nie stwarza poważnego zagrożenia dla bezpieczeństwa lotu, jest naprawiana w najkrótszym terminie po wykryciu po raz pierwszy, w terminach określonych w danych dotyczących obsługi technicznej lub MEL.
11. W treści M.A.504 lit. b) wprowadza się następujące zmiany:
 - b) Podzespoły niezdatne do użytku są identyfikowane i magazynowane w bezpiecznym miejscu pod kontrolą zatwierdzonej organizacji obsługowej do czasu podjęcia decyzji w sprawie przyszłego statusu takiego podzespołu. Niemniej jednak w przypadku statków powietrznych nieużytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym innym niż złożone statki powietrzne z napędem silnikowym osoba lub organizacja, która uznała podzespół za niezdatny do użytku, może przekazać opiekę nad nim, po uznaniu go za niezdatny do użytku, właścicielowi statku powietrznego, pod warunkiem że informacja o tym znajdzie się w dzienniku pokładowym statku powietrznego lub rejestrze pracy silnika lub rejestrze pracy podzespołu.
12. W treści M.A.601 wprowadza się następujące zmiany:

Niniejsza podczęść ustanawia wymagania, jakie powinna spełnić organizacja w celu zakwalifikowania się do otrzymania zezwolenia bądź uzyskania jego przedłużenia na obsługę techniczną statków powietrznych i podzespołów.

13. W treści M.A.706 lit. k) wprowadza się następujące zmiany:
- k) Dla wszystkich złożonych statków powietrznych z napędem silnikowym oraz statków powietrznych użytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym organizacja ustala i kontroluje kompetencje osób zaangażowanych w zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu, ocenę zdadności do lotu i/lub kontrolę jakości zgodnie z procedurą i normą ustaloną przez właściwy organ.
14. W treści M.A.708, w lit. c) wprowadza się następujące zmiany oraz dodaje nową lit. d) w następującym brzmieniu:
- c) W przypadku złożonych statków powietrznych z napędem silnikowym i operacji zarobkowych, jeżeli zatwierdzona organizacja zarządzająca ciągłą zdadnością do lotu nie ma odpowiednich zatwierdzeń zgodnie z częścią 145 lub częścią M.A. podczęść F, zawiera ona pisemną umowę na obsługę techniczną z organizacją zatwierdzoną zgodnie z przepisami części 145 lub części M.A. podczęść F lub innym operatorem, opisując szczegółowo funkcje wymienione w M.A.301-2, M.A.301-3, M.A.301-5 i M.A.301-6, zapewniając, że całość obsługi technicznej będzie ostatecznie prowadzona przez organizację obsługową zatwierdzoną zgodnie z przepisami części 145 lub części M.A. podczęść F, a także określając wsparcie funkcji zapewniania jakości wymienionych w M.A.712 lit. b).
 - (d) Niezależnie od lit. c) umowa może mieć formę indywidualnych zleceń dla organizacji obsługowej zatwierdzonej zgodnie z przepisami części 145 lub części M.A. podczęść F w przypadku:
 - 1. statku powietrznego wymagającego nieplanowanej liniowej obsługi technicznej,
 - 2. obsługi technicznej podzespołu, w tym obsługi technicznej silnika.
15. W treści M.A.801 lit. c) i lit. d) wprowadza się następujące zmiany:
- c) W drodze odstępstwa od przepisów M.A.801 lit. b) pkt 2, w przypadku statków powietrznych ELA1 nieużytkowanych w operacjach zarobkowych kompleksowe zadania obsługi technicznej statków powietrznych wymienione w dodatku VII mogą być zatwierdzane przez personel certyfikujący określony w M.A.801 lit. b) pkt 2;
 - d) W drodze odstępstwa od przepisów M.A.801 lit. b), w przypadku nieprzewidzianych okoliczności, gdy statek powietrzny zepsuł się w miejscu, gdzie brak jest organizacji obsługowej zatwierdzonej zgodnie z niniejszym załącznikiem lub załącznikiem II (część 145) 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 podczęści D niniejszego załącznika i do dopuszczenia statku powietrznego do eksploatacji. W takim przypadku właściciel:
 - 1. uzyskuje szczegółowe dane dotyczące wszelkich wykonanych prac oraz kwalifikacji osoby wystawiającej poświadczenie i przechowuje te dane w dokumentacji statku powietrznego oraz

2. zapewnia powtórne sprawdzenie i zatwierdzenie wszelkiej tego rodzaju obsługi technicznej przez odpowiednio upoważnioną osobę, o której mowa w M.A.801 lit. b), bądź organizację zatwierdzoną zgodnie z sekcją A podczęść F niniejszego załącznika (część M) lub załącznikiem II (część 145), jak najszybciej, lecz w terminie nieprzekraczającym 7 dni oraz
 3. powiadamia organizację odpowiedzialną za zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu statku powietrznego, jeżeli zawarł z nią umowę zgodnie z pkt M.A.201 lit. i) lub w razie braku takiej umowy właściwy organ – w terminie 7 dni od wystawienia takiego upoważnienia.
16. W treści M.A.803 lit. b) wprowadza się następujące zmiany:
- b) W przypadku każdego statku powietrznego o prostej konstrukcji z napędem silnikowym i maksymalnej masie startowej nie większej niż 2730 kg, szybowca, motoszybowca lub balonu, który nie jest użytkowany w operacjach zarobkowych, pilot-właściciel może wystawić poświadczenie obsługi po przeprowadzeniu ograniczonej obsługi technicznej przez pilota-właściciela określonej w dodatku VIII.
17. W treści M.A.901 lit. g) wprowadza się następujące zmiany:
- g) W drodze odstępstwa od przepisów M.A.901 lit. e) i M.A.901 lit. i) pkt 2, w przypadku statków powietrznych ELA1 nieużytkowanych w operacjach zarobkowych poświadczenie przeglądu zdadności do lotu może być również wystawiane przez właściwy organ po wydaniu pozytywnej opinii na podstawie zalecenia wydanego przez personel certyfikujący formalnie zatwierdzony przez właściwy organ i spełniający wymogi załącznika III (część 66), jak również wymogi określone w M.A.707 lit. a) pkt 2 lit. a), przesłanego wraz z wnioskiem właściciela lub operatora. Zalecenie to opiera się na przeglądzie zdadności do lotu przeprowadzonej zgodnie z M.A.710 i nie jest wydawane na dłużej niż dwa kolejne lata.
18. W treści M.B.105 lit. a) wprowadza się następujące zmiany:
- a) W celu przyczynienia się do poprawy bezpieczeństwa lotniczego właściwe organy uczestniczą w wymianie wszystkich niezbędnych informacji zgodnie z art. 15 rozporządzenia podstawowego.
19. W treści dodatku I wprowadza się następujące zmiany:
- Dodatek I: Umowa o zarządzanie nieprzerwaną zdadnością do lotu
1. W przypadku gdy właściciel statku powietrznego zleci, zgodnie z M.A.201, wykonywanie zadań z zakresu zarządzania ciągłą zdadnością do lotu organizacji zatwierdzonej w myśl przepisów części M, podczęść G (CAMO), po podpisaniu odpowiedniej umowy przez obydwie strony, na żądanie właściwego organu właściciel statku powietrznego wysyła jej kopię właściwemu organowi państwa członkowskiego rejestracji.

2. Umowa jest sporządzana z uwzględnieniem wymogów zawartych w części M i określa obowiązki podpisujących ją stron w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.
3. Umowa zawiera co najmniej następujące dane:
 - rejestrację statku powietrznego,
 - typ statku powietrznego,
 - numer seryjny statku powietrznego,
 - właściciela statku powietrznego bądź nazwisko lub dane przedsiębiorstwa zarejestrowanego leasingobiorcy, w tym adres,
 - dane organizacji CAMO, w tym adres,
 - rodzaj operacji.

4. Umowa zawiera następujące zapisy:

„Właściciel powierza organizacji CAMO zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego, opracowanie programu obsługi technicznej, który ma być zatwierdzony przez właściwy organ określony w M.1, oraz zorganizowanie obsługi technicznej statku powietrznego zgodnie ze wspomnianym programem obsługi technicznej.

Zgodnie z niniejszą umową, obydwie podpisujące ją strony zobowiązują się do wypełniania swoich obowiązków z niej wynikających.

Właściciel oświadcza, że w jego przekonaniu wszelkie informacje udzielane organizacji CAMO dotyczące ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego są i będą dokładne oraz że bez uprzedniej zgody CAMO w statku powietrznym nie zostaną dokonane zmiany.

W przypadku nieprzestrzegania postanowień niniejszej umowy przez którąkolwiek ze stron traci ona ważność. W takim przypadku właściciel zachowuje pełną odpowiedzialność za wszystkie zadania związane z nieprzerwaną zdatnością do lotu statku powietrznego i zobowiązuje się do poinformowania o tym właściwych organów państwa członkowskiego rejestracji w ciągu dwóch tygodni”.

5. W przypadku zawarcia umowy między właścicielem a organizacją CAMO zgodnie z M.A.201 obowiązki są dzielone między strony w następujący sposób:

5.1. Obowiązki organizacji CAMO:

1. zapewnienie, że dany typ statku powietrznego wchodzi w zakres jej zatwierdzenia;
2. przestrzeganie wymienionych poniżej warunków w celu utrzymania ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego:
 - a) stworzenie programu obsługi technicznej dla statku powietrznego, obejmującego, stosownie do przypadku, opracowany program zapewniania wiarygodności;

- b) określenie (w programie obsługi technicznej) zadań z zakresu obsługi technicznej, które mogą być wykonywane przez pilota-właściciela zgodnie z M.A.803 lit. c);
 - c) zorganizowanie procesu zatwierdzenia programu obsługi technicznej statku powietrznego;
 - d) po jego zatwierdzeniu przesłanie kopii programu obsługi technicznej statku powietrznego właścicielowi;
 - e) zorganizowanie inspekcji pomostowej z wykorzystaniem poprzedniego programu obsługi technicznej statku powietrznego;
 - f) zorganizowanie prowadzenia całości obsługi technicznej przez zatwierdzoną organizację obsługową;
 - g) podjęcie kroków w celu zastosowania wszystkich odpowiednich dyrektyw dotyczących zdolności do lotu;
 - h) zorganizowanie dokonania napraw wszystkich usterek wykrytych podczas planowej obsługi technicznej, przeglądu zdolności do lotu lub usterek zgłoszonych przez właściciela przez zatwierdzoną organizację obsługową;
 - i) koordynowanie wykonania regularnej obsługi technicznej, stosowania dyrektyw zdolności do lotu, wymiany części o ograniczonej żywotności oraz wymogów w zakresie kontroli podzespołów;
 - j) każdorazowe informowanie właściciela o przekazaniu statku powietrznego do zatwierdzonej organizacji obsługowej;
 - k) zarządzanie całą dokumentacją techniczną;
 - l) archiwizowanie całości dokumentacji technicznej;
3. przed wprowadzeniem w życie procesu zatwierdzenia wszelkich modyfikacji statku powietrznego, zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, ich zorganizowanie;
 4. przed wykonaniem wszelkich napraw statku powietrznego, zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (WE) nr 748/2012, zorganizowanie procesu ich zatwierdzenia;
 5. informowanie właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji w każdym przypadku gdy statek powietrzny nie został przekazany do zatwierdzonej organizacji obsługowej przez właściciela, jak wymaga tego zatwierdzona organizacja;
 6. informowanie właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji w każdym przypadku gdy niniejsza umowa nie jest przestrzegana;
 7. zapewnienie, by w miarę potrzeb przeprowadzono przegląd zdolności do lotu statku powietrznego i wystawiano poświadczenie przeglądu zdolności do lotu lub wysyłano zalecenia właściwemu organowi państwa członkowskiego rejestracji;

8. przekazywanie w ciągu 10 dni kopii każdego wystawionego lub przedłużonego poświadczenia przeglądu zdatności do lotu do właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji;
 9. sporządzanie sprawozdań na temat wszelkich zdarzeń nakazanych w mających zastosowanie przepisach;
 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 niniejszego załącznika (część M);
 3. przekazywanie statku powietrznego do zatwierdzonej organizacji obsługowej uzgodnionej z organizacją CAMO w planowanym terminie wyznaczonym na wniosek organizacji CAMO;
 4. wykonywanie modyfikacji wyłącznie po konsultacji z organizacją CAMO;
 5. informowanie organizacji CAMO o wszystkich czynnościach obsługi technicznej przeprowadzonych na wyjątkowych zasadach bez wiedzy i kontroli organizacji CAMO;
 6. za pośrednictwem dziennika pokładowego zgłaszanie organizacji CAMO 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 organizacji CAMO i właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji o sprzedaży statku powietrznego;
 9. sporządzanie sprawozdań na temat wszelkich zdarzeń nakazanych mającymi zastosowanie przepisami;
 10. regularne informowanie organizacji CAMO o godzinach wylatanych przez statek powietrzny oraz przekazywanie wszelkich pozostałych danych dotyczących wykorzystania statku powietrznego, zgodnie z ustaleniami z organizacją CAMO;
 11. wprowadzanie poświadczenia obsługi do dzienników pokładowych w sposób określony w 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 określonym w M.A. 803 lit. c);
 12. informowanie organizacji CAMO nie później niż 30 dni po zakończeniu wszelkich zadań obsługi technicznej pilota-właściciela zgodnie z M.A.305 lit. a).

20. Na stronie 1 dodatku VI wprowadza się następujące zmiany:

Dodatek VI

Certyfikat zatwierdzający dla organizacji zarządzającej ciągłą zdadnością do lotu,
o którym mowa w załączniku I (część M) podczęść G

[PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE*]

Członek Unii Europejskiej **

**CERTYFIKAT ZATWIERDZAJĄCY DLA ORGANIZACJI ZARZĄDZAJĄCEJ
CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU**

Numer referencyjny: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO *].MG.XXXX (ref. AOC
XX.XXXX)

Na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 na okres ich obowiązywania i zgodnie z warunkami określonymi poniżej [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO] niniejszym zaświadcza, że:

[NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

jako organizacja zarządzająca ciągłą zdadnością do lotu zgodnie z sekcją A podczęść G załącznika I (część M) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003 posiada zezwolenie na zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu statków powietrznych wymienionych w załączonym wykazie zatwierdzenia i - w stosownych przypadkach - na wydawanie zaleceń lub poświadczeń przeglądów zdadności do lotu po przeprowadzeniu przeglądu zdadności do lotu, zgodnie z M.A.710 załącznika I (część M), a także - w stosownych przypadkach - na wydawanie zezwoleń na lot zgodnie z M.A.711 lit. c) załącznika I (część M) tego samego rozporządzenia.

WARUNKI

1. Zakres niniejszego zezwolenia jest ograniczony do zakresu ujętego w sekcji dotyczącej zatwierdzenia znajdującej się w zatwierdzonej charakterystyce zarządzania ciągłą zdadnością do lotu określonej w sekcji A podczęść G załącznika I (część M) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003.
2. Niniejsze zezwolenie wymaga zapewnienia zgodności z procedurami ujętymi w zatwierdzonej charakterystyce zarządzania ciągłą zdadnością do lotu określonymi w załączniku I (część M) oraz, w stosownych przypadkach, załączniku V (część T) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003.
3. Niniejsze zezwolenie zachowuje ważność tak długo, jak zatwierdzona organizacja zarządzająca ciągłą zdadnością do lotu działa zgodnie z przepisami załącznika I (część M) oraz, w stosownych przypadkach, załącznika V (część T) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003.
4. W przypadku gdy w ramach własnego systemu kontroli jakości organizacja zarządzająca ciągłą zdadnością do lotu zleca usługi innej instytucji/kilku instytucjom niniejsze zezwolenie zachowuje ważność z zastrzeżeniem wypełniania przez tę instytucję/te instytucje odpowiednich zobowiązań umownych.

5. Z zastrzeżeniem przestrzegania wyżej wymienionych warunków od 1 do 4 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 operatorów w zarobkowym transporcie lotniczym, wówczas łącznie z numerem referencyjnym podaje się numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC), jako uzupełnienie numeru standardowego, a warunek 5 zostaje zastąpiony przez następujące warunki uzupełniające:

6. Niniejsze zezwolenie nie upoważnia do eksploatacji typów statków powietrznych wymienionych w pkt 1. Upoważnieniem do eksploatacji tych statków powietrznych jest AOC.

7. Wygaśnięcie, zawieszenie lub cofnięcie AOC 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:

Podpisano:

Data niniejszej zmiany: Numer zmiany:

W imieniu właściwego organu: [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO *]

Strona ... z ...

(...)

Formularz EASA 14 wydanie 4

ZAŁĄCZNIK 2

1. Dodaje się załącznik V (część T) do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 w następującym brzmieniu:

Załącznik V

CZEŚĆ T

Spis treści

T.1 Właściwy organ

Sekcja A – Wymogi techniczne

Podczęść A – PRZEPISY OGÓLNE

T.A.101 Zakres

Podczęść B – WYMOGI

T.A.201 Wymogi wspólne

T.A.205 Wymogi dodatkowe

Podczęść C – PROGRAM OBSŁUGI TECHNICZNEJ

T.A.301 Treść programu obsługi technicznej

Podczęść D (Zarezerwowane)

Podczęść E – ORGANIZACJA OBSŁUGOWA

T.A.501 Organizacja obsługowa

Podczęść G – WYMOGI DODATKOWE W STOSUNKU DO ORGANIZACJI ZARZĄDZAJĄCYCH CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU ZATWIERDZONYCH ZGODNIE Z PRZEPISAMI ZAŁĄCZNIKA I (CZEŚĆ M) PODCZEŚĆ G

T.A.101 Zakres

T.A.704 Charakterystyka zarządzania ciągłą zdatnością do lotu

T.A.706 Wymogi w stosunku do personelu

T.A.708 Zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu

T.A.709 Dokumentacja

T.A.711 Uprawnienia

T.A.712 System kontroli jakości

T.A.714 Prowadzenie dokumentacji

T.A.715 Ciągłość ważności zezwolenia

T.A.716 Nieprawidłowości

Sekcja B – Procedury stosowane przez właściwe organy

Podczęść A – PRZEPISY OGÓLNE

T.A.101 Zakres

T.B.102 Właściwy organ

T.A.714 Prowadzenie dokumentacji

Podczęść B – ODPOWIEDZIALNOŚĆ

T.B.201 Obowiązki

T.B.202 Nieprawidłowości

Podczęść G – WYMOGI DODATKOWE W STOSUNKU DO ORGANIZACJI ZARZĄDZAJĄCYCH CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU ZATWIERDZONYCH ZGODNIE Z PRZEPISAMI ZAŁĄCZNIKA I (CZEŚĆ M) PODCZEŚĆ G

T.B.704 Ciągły nadzór

T.B.705 Nieprawidłowości

DODATKI

Dodatek I do części T – Umowa o zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu

T.1 Właściwy organ

Na potrzeby niniejszej części właściwym organem jest:

1. w przypadku statków powietrznych, o których mowa w art.1 ust 2 lit a), organ wyznaczony przez państwo członkowskie, na terytorium którego znajduje się główne miejsce prowadzenia działalności operatora.
2. w przypadku statków powietrznych, o których mowa w art. 1 ust. 2 lit b), organ wyznaczony przez państwo członkowskie, na terytorium którego znajduje się siedziba lub miejsce pobytu operatora.
3. w przypadku nadzoru nad organizacją zarządzającą ciągłą zdatnością do lotu zgodnie z przepisami T.A. podczęść G:
 - (i) organ wyznaczony przez państwo członkowskie, na terytorium którego znajduje się główne miejsce prowadzenia działalności tej organizacji, lub
 - (ii) Agencja, jeżeli organizacja znajduje się w kraju trzecim.

SEKCJA A – WYMOGI TECHNICZNE

Podczęść A – Przepisy ogólne

T.A.101 Zakres

Niniejsza sekcja ustanawia wymogi zapewniające utrzymanie ciągłej zdatności do lotu w zgodzie z zasadniczymi wymogami załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

Określa ona ponadto warunki, jakie muszą spełnić osoby i organizacje odpowiedzialne za zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu i obsługę techniczną.

Podczęść B – Wymogi

T.A.201 Wymogi wspólne

1. Operator jest odpowiedzialny za zdatność do lotu statku powietrznego i zapewnia, by statek powietrzny był użytkowany tylko, jeżeli:
 - (a) statek powietrzny posiada certyfikat typu wydany lub zatwierdzony przez Agencję;
 - (b) statek powietrzny znajduje się w stanie zdatności do lotu;
 - (c) statek powietrzny posiada ważne świadectwo zdatności do lotu wydane zgodnie z przepisami załącznika 8 ICAO;
 - (d) obsługa techniczna statku powietrznego jest przeprowadzana zgodnie z programem obsługi technicznej spełniającym wymogi podczęści C;
 - (e) naprawy wszelkich usterek lub uszkodzeń mających wpływ na bezpieczne użytkowanie statku powietrznego spełniają normy akceptowane przez państwo rejestracji;
 - (f) statek powietrzny spełnia wszelkie stosowne:
 - (i) dyrektywy dotyczące zdatności do lotu lub wymogi dotyczące ciągłej zdatności do lotu wydane bądź przyjęte przez państwo rejestracji oraz
 - (ii) wydane przez Agencję obowiązkowe informacje dotyczące bezpieczeństwa, w tym dyrektywy dotyczące zdatności do lotu;
 - (g) statek powietrzny został dopuszczony do użytkowania po przeprowadzeniu obsługi technicznej przez wykwalifikowane osoby i organizacje zgodnie z wymogami państwa rejestracji. Podpisane dopuszczenie do użytkowania zawiera w szczególności podstawowe dane dotyczące przeprowadzonej obsługi technicznej.
2. Statek powietrzny zostaje poddany inspekcji w ramach kontroli przed lotem. Wszystkie modyfikacje i naprawy są zgodne z wymogami dotyczącymi zdatności do lotu ustanowionymi przez państwo rejestracji.
3. Następująca dokumentacja statku powietrznego jest przechowywana do czasu, aż informacje w niej zawarte nie zostaną zastąpione nowymi informacjami równoważnymi co do zakresu i szczegółowości, ale nie krócej niż przez 24 miesiące:
 - (a) łączny czas użytkowania (godziny, cykle i czas kalendarzowy, stosownie do przypadku) statku powietrznego i wszystkich jego części o ograniczonej żywotności;
 - (b) aktualny stan zgodności z wymogami T.A.201 pkt 1 lit. f);
 - (c) aktualny stan zgodności z programem obsługi technicznej;
 - (d) aktualny stan modyfikacji i napraw wraz z odpowiednimi szczegółami i danymi uzasadniającymi, wykazującymi ich zgodność z wymogami ustanowionymi przez państwo rejestracji.

T.A.205 Dodatkowe wymogi dotyczące statków powietrznych uczestniczących w operacjach zarobkowych i użytkowania złożonych statków powietrznych z napędem silnikowym

1. Operator zapewnia, by zadania określone w T.A.201 były kontrolowane przez organizację zarządzającą ciągłą zdadnością do lotu zatwierdzoną zgodnie z przepisami części M podczęść G dla danego typu statku powietrznego i spełniały dodatkowe wymogi T.A. podczęść G. Jeżeli operator nie jest odpowiednio zatwierdzony jako organizacja zarządzająca ciągłą zdadnością do lotu, zawiera się w tym celu umowę z taką organizacją zgodnie z przepisami dodatku I do niniejszej części.
2. Organizacja zarządzająca ciągłą zdadnością do lotu, o której mowa w pkt 1, zapewnia, by obsługa techniczna i dopuszczenie statku powietrznego do użytkowania były przeprowadzane przez organizację obsługową spełniającą wymogi podczęści E. Jeżeli organizacja zarządzająca ciągłą zdadnością do lotu sama nie spełnia wymogów podczęści E, w tym celu zawiera ona umowę z organizacją, która je spełnia.

Podczęść C – Program obsługi technicznej

T.A.301 Program obsługi technicznej

1. Operator jest odpowiedzialny za opracowanie i wprowadzanie zmian do programu obsługi technicznej, a także za jego zgodność z wymogami państwa rejestracji.
2. Program obsługi technicznej opiera się na informacjach dotyczących programu obsługi technicznej udostępnionych przez organizację odpowiedzialną za typ projektu.
3. Program obsługi technicznej zawiera zadania z zakresu obsługi technicznej i okresy w jakich zadania te są wykonywane, z uwzględnieniem przewidywanego użycia danego statku powietrznego. W szczególności program obsługi technicznej precyzuje zadania i okresy określone jako obowiązkowe w instrukcjach dotyczących ciągłej zdadności do lotu.

Podczęść D (Zarezerwowane)

Podczęść E – Organizacja obsługowa

T.A.501 Organizacja obsługowa

Organizacja zarządzająca ciągłą zdadnością do lotu zapewnia, by organizacja obsługowa spełniała następujące wymogi:

- (a) Organizacja posiada zatwierdzenie organizacji obsługowej wydane lub akceptowane przez państwo rejestracji.
- (b) Zakres posiadanego przez organizację zatwierdzenia obejmuje możliwości odpowiedniego statku powietrznego i jego podzespołów.
- (c) Organizacja ustanowiła system raportowania zdarzeń zapewniający zgłaszanie wszelkich stwierdzonych stanów statku powietrznego lub jego podzespołów zagrażających bezpieczeństwu lotu operatorowi, właściwemu organowi operatora,

organizacji odpowiedzialnej za projekt typu lub uzupełniający projekt typu oraz organizacji zarządzającej ciągłą zdatnością do lotu.

- (d) Organizacja ustanowiła własną instrukcję opisującą wszystkie obowiązujące w niej procedury.

Podczęść G – Wymogi dodatkowe w stosunku do organizacji zarządzających ciągłą zdatnością do lotu zatwierdzonych zgodnie z przepisami załącznika i (część M) podczęść G

T.A.701 Zakres

Niniejsza podczęść ustanawia wymogi, które muszą być spełnione oprócz wymogów części M podczęść G przez organizację zatwierdzoną zgodnie z przepisami części M podczęść G w celu kontrolowania zadań określonych w T.A.201

T.A.704 Charakterystyka zarządzania ciągłą zdatnością do lotu

Oprócz wymogów określonych w M.A.704 lit. a) charakterystyka zawiera procedury określające sposób, w jaki organizacja zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu zapewnia zgodność z przepisami części T.

T.A.706 Wymogi w stosunku do personelu

Oprócz wymogów określonych w M.A.706 lit. g) oraz M.A.706 lit. c) i d) personel posiada odpowiednią wiedzę stosownych wymogów kraju trzeciego.

T.A.708 Zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu

1. Niezależnie od przepisów M.A.708 w przypadku statku powietrznego zarządzanego według wymogów części T, zatwierdzona organizacja zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu:
 - (a) zapewnia, by statek powietrzny był dostarczany organizacji obsługowej zawsze kiedy to konieczne;
 - (b) zapewnia, by całość obsługi technicznej była przeprowadzana zgodnie z programem obsługi technicznej;
 - (c) zapewnia stosowanie informacji obowiązkowych określonych w T.A.201 pkt 1 lit. f);
 - (d) zapewnia, by wszystkie usterki wykryte podczas planowej obsługi technicznej lub usterki zgłoszone były naprawiane przez organizację obsługową zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej akceptowanymi przez państwo rejestracji;
 - (e) koordynuje planową obsługę techniczną, stosowanie informacji obowiązkowych określonych w T.A.201 pkt 1 lit. f), wymianę części o ograniczonej żywotności oraz kontrolę podzespołów w celu zapewnienia poprawnego wykonania tych prac;

- (f) zarządza dokumentacją ciągłej zdatności do lotu wymaganą na mocy T.A.201 pkt 4 i archiwizuje ją;
 - (g) zapewnia, by modyfikacje i naprawy były zatwierdzane zgodnie z wymogami państwa rejestracji.
2. W przypadku gdy operator zleca organizacji zarządzającej ciągłą zdatnością do lotu wykonywanie zadań określonych w pkt 1 operator i organizacja zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu zawierają odpowiednią umowę zgodnie z przepisami dodatku I.

T.A.709 Dokumentacja

Niezależnie od przepisów M.A.709 lit. a) i b), w przypadku każdego statku powietrznego zarządzanego zgodnie z wymogami części T organizacja zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu posiada i stosuje stosowne informacje dotyczące obsługi technicznej akceptowane przez państwo rejestracji. Dane te mogą być dostarczone przez operatora, co jest ujmowane w umowie, o której mowa T.A.205 pkt 1. W takim przypadku organizacja zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu ma obowiązek przechowywania takich danych przez okres obowiązywania umowy, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w T.A.714.

T.A.711 Uprawnienia

Organizacja zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu zatwierdzona zgodnie z przepisami części M podczęść G może wykonywać zadania określone w T.A.708, pod warunkiem że ustanowiła procedury zapewniające zgodność z przepisami części T zatwierdzone przez właściwy organ.

T.A.712 System kontroli jakości

1. Oprócz wymogów określonych w M.A.712 organizacja zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu zapewnia, by w ramach systemu kontroli jakości monitorowano zgodność wszystkich działań wykonywanych na mocy niniejszej podczęści z zatwierdzonymi procedurami.
2. Organizacja zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu zgodnie z przepisami niniejszej podczęści nie posiada uprawnień do stosowania przepisów M.A.712 lit. f).

T.A.714 Prowadzenie dokumentacji

Poza wymogami określonymi w M.A.714 lit. a) organizacja przechowuje dokumentację wymaganą na mocy T.A.201 pkt 4.

T.A.715 Ciągłość ważności zezwolenia

Poza warunkami określonymi w M.A.715 lit. a) dotyczącymi organizacji zarządzającej ciągłą zdatnością do lotu zgodnie z przepisami niniejszej podczęści zezwolenie zachowuje ważność, pod warunkiem że:

- (a) organizacja spełnia stosowne wymogi części T oraz
- (b) w celu stwierdzenia zgodności z przepisami niniejszej części organizacja zapewnia wszelkim osobom upoważnionym przez właściwy organ dostęp do wszystkich swoich

pomieszczeń, statków powietrznych lub dokumentów dotyczących swojej działalności, w tym czynności zleczanych podwykonawcom.

T.A.716 Nieprawidłowości

1. Po otrzymaniu zawiadomienia o nieprawidłowościach zgodnie z T.B.705 zatwierdzający dla organizacji zarządzającej ciągłą zdadnością do lotu określa plan działań naprawczych oraz wykazuje realizację działań naprawczych w sposób wymagany przez właściwy organ w terminie uzgodnionym z tym organem.

SEKCJA B – PROCEDURY STOSOWANE PRZEZ WŁAŚCIWE ORGANY

Podczęść A – Przepisy ogólne

T.B.101 Zakres

Niniejsza sekcja ustanawia wymogi administracyjne obowiązujące właściwe organy odpowiadające za stosowanie i egzekwowanie przepisów sekcji A niniejszej części T.

T.B.102 Właściwy organ

1. Przepisy ogólne
Państwo członkowskie wyznacza właściwy organ posiadający niezbędne obowiązki, o których mowa w T.1. Taki właściwy organ tworzy udokumentowane procedury i strukturę organizacyjną.
2. Środki
Liczba pracowników jest odpowiednia do spełniania wymogów określonych w niniejszej sekcji
3. Kwalifikacje i szkolenie
Wszyscy pracownicy zaangażowani w działania określone w części T spełniają wymogi podane w M.B.102 lit. c).
4. Procedury
Właściwy organ ustanawia procedury precyzujące sposób osiągnięcia zgodności z przepisami niniejszej części.

T.B.104 Prowadzenie dokumentacji

1. Wymogi określone w M.B.104 lit. a), b), c) i e) stosuje się na mocy niniejszej części.
2. Minimalna dokumentacja potrzebna do nadzoru na każdym statku powietrznym obejmuje co najmniej kopie:
 - a) świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego,
 - b) wszelkiej odpowiedniej korespondencji dotyczącej statku powietrznego,
 - c) szczegółowe dane dotyczące wszelkich zwolnień i działania egzekwującego (działań egzekwujących).
3. Całość dokumentacji określonej w T.B.104 jest udostępniana na żądanie innemu państwu członkowskiemu, Agencji lub państwu rejestracji.

T.B.105 Wzajemna wymiana informacji

Wymogi określone w M.B.105 mają zastosowanie do niniejszej części

Podczęść B – Odpowiedzialność

T.B.201 Obowiązki

W celu weryfikacji spełniania wymogów niniejszej części właściwe organy określone w T.1 odpowiadają za przeprowadzanie inspekcji i dochodzeń, w tym badań statków powietrznych.

T.B.202 Nieprawidłowości

1. Nieprawidłowość poziomu 1. oznacza każdą znaczącą niezgodność z wymogami części T, która obniża standard bezpieczeństwa i poważnie zagraża bezpieczeństwu lotu.
2. Nieprawidłowość poziomu 2. oznacza każdą niezgodność z wymogami części T, która może obniżyć standard bezpieczeństwa i ewentualnie zagrazić bezpieczeństwu lotu.
3. W przypadku gdy w trakcie inspekcji, dochodzenia, badania statku powietrznego lub innych czynności zostaną wykryte nieprawidłowości właściwy organ:
 - a) podejmuje konieczne działania, takie jak uziemienie statku powietrznego, mające zapobiec dalszemu trwaniu niezgodności,
 - b) żąda podjęcia działań naprawczych odpowiednich do charakteru nieprawidłowości.
4. W przypadku nieprawidłowości poziomu 1. właściwy organ żąda, aby przed wykonaniem kolejnych lotów zostały podjęte odpowiednie działania naprawcze i zawiadania państwo rejestracji.

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

T.B.702 Wstępne zatwierdzenie

Poza wymogami określonymi w M.B.702 w przypadku gdy obowiązująca w organizacji charakterystyka zarządzania ciągłą zdatnością do lotu zawiera procedury zarządzania ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych, o których mowa w art. 1 ust. 2, właściwy organ zapewnia, by procedury te były zgodne z przepisami części T i sprawdza przestrzeganie przez tę organizację wymogów części T.

T.B.704 Ciągły nadzór

Poza wymogami określonymi w M.B.704, co 24 miesiące przeprowadza się badanie odpowiedniej próby statków powietrznych, o których mowa w art. 1 ust. 2, zarządzanych przez organizację zatwierdzoną zgodnie z przepisami części M podczęść G.

T.B.705 Nieprawidłowości

Poza wymogami określonymi w M.B.705 w przypadku organizacji zarządzających ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych, o których mowa w art. 1 ust. 2, właściwy organ podejmuje działania również, w przypadku gdy podczas audytów, kontroli na ziemi lub

innych czynności zostaną stwierdzone dowody wykazujące niezgodność z wymogami części T.

Dodatek I do części T: Umowa o zarządzanie nieprzerwaną zdatnością do lotu

1. Umowa jest sporządzana z uwzględnieniem wymogów określonych w części T i nakazanych przez państwo rejestracji.
2. Umowa zawiera co najmniej następujące dane:
 - rejestracja statku powietrznego i państwo rejestracji;
 - producent/typ/model statku powietrznego;
 - numer seryjny statku powietrznego;
 - dane kontaktowe operatora statku powietrznego;
 - rodzaj operacji;
 - nazwa, adres i sygnatura zatwierdzenia organizacji zarządzającej ciągłą zdatnością do lotu;
 - przepisy państwa rejestracji mające zastosowanie do statku powietrznego.

3. Umowa zawiera następujące zapisy:

Operator jest odpowiedzialny za zapewnienie, by statek powietrzny posiadał program obsługi technicznej akceptowany przez państwo rejestracji.

Operator powierza zatwierdzonej organizacji zarządzającej ciągłą zdatnością do lotu (CAMO) wykonywanie zadań z zakresu zarządzania ciągłą zdatnością do lotu określonych w T.A.708, w tym organizację obsługi technicznej statku powietrznego w organizacji obsługowej zgodnie ze wspomnianym programem obsługi technicznej.

Zgodnie z niniejszą umową, obydwie podpisujące ją strony zobowiązują się do wypełniania swoich obowiązków z niej wynikających.

Operator oświadcza, że w jego przekonaniu wszelkie informacje udzielane zatwierdzonej organizacji CAMO dotyczące ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego są i będą dokładne oraz że bez uprzedniej zgody zatwierdzonej organizacji CAMO w statku powietrznym nie zostaną dokonane zmiany.

W przypadku nieprzestrzegania postanowień niniejszej umowy przez którąkolwiek ze stron traci ona ważność. W takim przypadku operator zachowuje pełną odpowiedzialność za wszystkie zadania związane z nieprzerwaną zdatnością do lotu statku powietrznego i informuje o tym właściwy organ w ciągu dwóch tygodni.

4. Obowiązki są dzielone między strony w następujący sposób:

4.1. Obowiązki zakontraktowanej organizacji CAMO:

1. zapewnienie, że dany typ statku powietrznego wchodzi w zakres jej zatwierdzenia;
2. przestrzeganie wymienionych poniżej warunków w celu utrzymania ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego:
 - (a) zorganizowanie prowadzenia całości obsługi technicznej przez organizację obsługową;

- (b) zapewnienie stosowania informacji obowiązkowych określonych w T.A.201 pkt 1 lit. f;
 - (c) zorganizowanie dokonania napraw przez organizację obsługową wszystkich usterek wykrytych podczas planowej obsługi technicznej lub usterek zgłoszonych przez właściciela;
 - (d) koordynowanie planowej obsługi technicznej, stosowania wszystkich informacji obowiązkowych określonych w T.A.201 pkt 1 lit. f), wymiany części o ograniczonej żywotności oraz kontroli podzespołów;
 - (e) każdorazowe informowanie właściciela o przekazaniu statku powietrznego do organizacji obsługowej;
 - (f) zarządzanie całą dokumentacją techniczną;
 - (g) archiwizowanie całości dokumentacji technicznej;
3. zorganizowanie procesu zatwierdzenia wszelkich modyfikacji i napraw statku powietrznego zgodnie z wymogami państwa rejestracji;
 4. informowanie właściwego organu operatora w każdym przypadku, gdy statek powietrzny nie został przekazany do organizacji obsługowej przez operatora, jak wymaga tego organizacja CAMO;
 5. informowanie właściwego organu operatora i organizacji CAMO w każdym przypadku, gdy niniejsza umowa nie jest przestrzegana;
 6. sporządzanie sprawozdań na temat wszelkich zdarzeń nakazanych stosownymi regulacjami;
 7. informowanie właściwego organu organizacji CAMO w każdym przypadku, gdy niniejsza umowa została wypowiedziana przez którąkolwiek ze stron.

4.2. Obowiązki operatora:

1. posiadanie ogólnej wiedzy na temat przepisów niniejszego załącznika (część M);
2. dostarczenie organizacji CAMO programu obsługi technicznej;
3. przekazywanie statku powietrznego do organizacji obsługowej uzgodnionej z organizacją CAMO w planowanym terminie wyznaczonym na wniosek organizacji CAMO;
4. wykonywanie modyfikacji wyłącznie po konsultacji z organizacją CAMO;
5. informowanie organizacji CAMO o wszystkich czynnościach obsługi technicznej przeprowadzonych na wyjątkowych zasadach bez wiedzy i kontroli organizacji CAMO;
6. zgłaszanie, za pośrednictwem dziennika pokładowego, organizacji CAMO wszystkich usterek wykrytych podczas eksploatacji;
7. informowanie właściwego organu operatora w każdym przypadku, gdy niniejsza umowa została wypowiedziana przez którąkolwiek ze stron;
8. każdorazowe informowanie organizacji CAMO i właściwego organu operatora o sprzedaży statku powietrznego;
9. regularne informowanie organizacji CAMO o wylatanych przez statek powietrzny godzinach oraz przekazywanie wszelkich pozostałych danych dotyczących wykorzystania statku powietrznego, zgodnie z ustaleniami z organizacją CAMO.