



2008 m. gegužės 15 d.

EUROPOS AVIACIJOS SAUGOS AGENTŪROS

NUOMONĖ NR. 02/2008

dėl Komisijos reglamento, iš dalies keičiančio Komisijos reglamentą (EB) Nr. 1702/2003, nustatantį orlaivio tinkamumo skraidyti ir orlaivio bei susijusių jo gaminių, dalių ir prietaisų tinkamumo naudoti aplinkos atžvilgiu pažymėjimų išdavimą bei projektavimo ir gamybinių organizacijų sertifikavimą įgyvendinančias taisykles

IR

dėl Komisijos reglamento, iš dalies keičiančio Komisijos reglamentą (EB) Nr. 2042/2003 dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir aviacijos produktų, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti ir šias užduotis atliekančių organizacijų bei darbuotojų patvirtinimo

„Peržiūrėti M dalies reikalavimai komerciniam oro transporto vežimui nenaudojamam orlaiviui ir piloto/savininko atliekamai techninei priežiūrai“

I. Bendra informacija

1. Šios nuomonės paskirtis – pasiūlyti Komisijai iš dalies pakeisti Komisijos reglamentus (EB) Nr. 1702/2003¹ ir Nr. 2042/2003². Toliau nurodomos šio taisyklių nustatymo priežastys.
2. Nuomonė priimta Europos aviacijos saugos agentūros (toliau – Agentūra) Valdančiosios tarybos nustatyta tvarka³, vadovaujantis Reglamento (EB) Nr. 216/2008⁴ 19 straipsnio nuostatomis.

II. Konsultacijos

3. Siekiant įvertinti Reglamento (EB) Nr. 2042/2003 (M dalis) I priedo įtaką, kaip to reikalauja Reglamento (EB) 7 straipsnio 6 dalis, 2004 m. Agentūra surengė du susitikimus su komercinės ir nekomercinės aviacijos pramonės atstovais, kuriuose buvo pripažinta, kad M dalies poveikis komerciniam oro transporto vežimui buvo mažas, o poveikio vertinime daugiau dėmesio skirta kitoms veikloms.
4. Siekdama atlikti pirmiau minėtą vertinimą Agentūra 2004 m. rugsėjo 21 d. pasirašė sutartį su konsultantu *Air EuroSafe*. Vertinimo rezultatas – 2005 m. vasario 21 d. *Air EuroSafe* pateikta reglamentavimo poveikio vertinimo ataskaita 2004/S 122-102598, kuri buvo paskelbta kaip toliau aprašyto NPA07/2005 II priedėlis.
5. Agentūra pasinaudojo šia ataskaita siūlydama M dalies dėl komerciniam oro transporto vežimui nenaudojamo orlaivio pakeitimus (taisyklių nustatymo užduotis M.007). Šis pasiūlymas 2005 m. birželio 23 d. buvo paskelbtas kaip Pranešimas apie siūlomą pataisą (NPA) 07/2005, dėl kurio viešos konsultacijos daugelio suinteresuotųjų asmenų prašymu vyko 5 mėnesius. Iki 2005 m. lapkričio 24 d. – paskutinės komentarų teikimo dienos – Agentūra gavo 441 komentarą iš nacionalinių valdžios institucijų, profesinių organizacijų ir privačių asmenų.
6. Gauti komentarai bei seminarų, surengtų siekiant paaiškinti pasiūlymą ir jį aptarti, išvados paskatino Agentūrą manyti, kad nebuvo jokių galimybių, kad pakeitimams bus pritarta, jeigu Agentūra paraleliai neinicijuos kitos taisyklių nustatymo užduoties (M.017), siekiant parengti atitinkamą paaiškinamąją medžiagą (AMC ir GM), pasiūlyti kitas normos pataisas ir abu siūlymus pateikti vienu metu tam, kad būtų galima susidaryti bendrą numatomų pataisų supratimą. 2005 m. pabaigoje šie klausimai buvo išsamiai aptarti su bendrosios aviacijos

¹ 2003 m. rugsėjo 24. d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1702/2003 nustatantis orlaivio tinkamumo skraidyti ir orlaivio bei susijusių jo gaminių, dalių ir prietaisų tinkamumo naudoti aplinkos atžvilgiu pažymėjimų išdavimą bei projektavimo ir gamybinių organizacijų sertifikavimą įgyvendinančias taisykles (OL L 243, 2003 09 27, p. 6). Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2008 m. kovo 28 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 287/2008 (OL L 87 2008 03 29, p. 3).

² 2003 m. lapkričio 20 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 2042/2003 dėl orlaivių nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti ir aviacijos produktų, dalių bei prietaisų tinkamumo naudoti ir šias užduotis atliekančių organizacijų bei darbuotojų patvirtinimo (OL L 315, 2003 11 28, p. 1). Reglamentas su paskutiniais pakeitimais, padarytais 2007 m. kovo 30 d. Komisijos reglamentu (EB) Nr. 376/2007 (OL L 94 2007 04 04, p. 18).

³ Valdančiosios tarybos nutarimas dėl Agentūros nuomonių, sertifikavimo specifikacijų ir rekomendacinės medžiagos rengimo procedūros. EASA MB 8-2007, 2007-06-11 (reglamentavimo tvarka).

⁴ 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantis Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinantį Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB (OL L 79 2008 03 19, p. 18).

atstovais, kurie sutiko paremti šį procesą. Todėl taisyklių nustatymo procesas buvo išplėstas siekiant:

- įvertinti 441 komentarą, kurie buvo pateikti paskelbus NPA07/2005, ir į juos atsakyti, parengiant atitinkamą Atsakymo į komentarus dokumentą (CRD);
- aptarti ir pasiūlyti kitas M dalies pataisas;
- parengti atitinkamą AMC/GM medžiagą.

Be to, labai specifiniai klausimai, susiję su piloto/savininko atliekama technine priežiūra, buvo perkelti į atskirą užduotį (M.005).

7. Pataisas parengė dvi taisyklių nustatymo grupės (M.005 ir M.017), kurias sudarė Agentūros, Nacionalinių aviacijos administracijų, gamybos ir techninės priežiūros pramonės bei savininkų/orlaivių naudotojų atstovai. Remdamasi jų atliktu darbu Agentūra paskelbė šiuos dokumentus viešoms konsultacijoms:
 - CRD07/2005 – 2007 m. balandžio 26 d. (paskelbtas atsakant į NPA07/2005 atžvilgiu pateiktus komentarus).
 - NPA2007-08 – 2007 m. birželio 26 d. (pateikiami papildomi M dalies pakeitimai ir atitinkami AMC/GM).
8. Siekdama pagrįsti ir paaiškinti šių dokumentų turinį Agentūra 2007 m. birželio 4 d. surengė vieną seminara Kelne, nuo 2007 m. rugpjūčio 28 d. iki 2007 m. rugsėjo 13 d. – šešis seminarus Šveicarijoje, Jungtinėje Karalystėje, Prancūzijoje, Danijoje, Vokietijoje ir Čekijos Respublikoje, 2007 m. lapkričio 13 d. – vieną seminara Austrijoje.
9. Siekdama palengvinti tvirtinimo procesą Komisijoje ir suinteresuotiesiems asmenims sudaryti sąlygas geriau suprasti, Agentūra nusprendė, kad galutinė jos nuomonė turėtų apimti tris užduotis (M.007, M.005 ir M.017) ir ėmėsi rengti bendrą CRD bei vieną pataisytą M dalies dokumentą.
10. Agentūra gavo 10 atsakymų į CRD07/2005 ir 661 komentarą NPA2007-08 atžvilgiu, kurių svarbiausius akcentus galima apibendrinti taip:
 - pareikštos abejonės dėl poreikio pakeisti dabartines nacionalines sistemas Europos normomis.
 - Siekiant spręsti bendrosios aviacijos nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti klausimus, reikia priimti atskirą specialų reglamentą – „sušvelnintą M dalį“.
 - Reikia įtraukti teisėkūros užduoties MDM.032 dėl geresnio bendrosios aviacijos srities reguliavimo rezultatus.
 - Derinti M.A. dalies F poskyrio ir M.A. dalies G poskyrio (Nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti užtikrinančios organizacijos(CAMO)) patvirtinimus.
 - Pripažinti FAA AC43-13 remonto ir modifikavimo atveju.
 - Tiesiogiai pripažinti (nedubliuojant patvirtinimo) JAV (FAA 8130-3) ir Kanadoje (TCCA 24-0078) išduotus komponentų, kuriems buvo atlikta techninė priežiūra, išleidimo eksploatuoti dokumentus.
 - Išplėsti piloto/savininko techninės priežiūros apimtį ir atsisakyti savęs vertinimo.
 - Sušvelninti pernelyg griežtus priežiūros reikalavimus (Kokybės sistemos/ Vidiniai organizacijos patikrinimai).

- Sudaryti sąlygas pirminiam CAMO patvirtinimui, jeigu nėra patvirtintos techninės priežiūros programos.
- Patikslinti komponento techninės priežiūros ir sudėtingų darbų sąlygas.
- Sudaryti sąlygas savininkui perduoti eksploatuoti netinkamus komponentus.
- Sukurti naują, paprastą techninės priežiūros licenciją orlaivio techninę priežiūrą atliekantiems darbuotojams.
- Nustatyti švelnesnius reikalavimus tinkamumo skraidyti patikros darbuotojams ir supaprastintą tinkamumo skraidyti charakteristikų patikros bei tinkamumo skraidyti patikros pažymėjimų (ARC) išdavimo tvarką.
- Suteikti daugiau laiko numatomiems pakeitimams įgyvendinti.

11. Šių komentarų peržiūrai Agentūra sudarė 2 peržiūros grupes (M.005 ir M.017), kurių kiekviena sudaro atitinkamos darbo grupės nariai ir Standartizavimo ir patvirtinimo (Agentūros) darbuotojas bei pramonės atstovas, kuris pateikė atskirąją nuomonę dėl NPA2007-08. Peržiūrėjusi komentarus, Agentūra 2008 m. kovo 6 d. paskelbė CRD2007-08, kuriame pateikiami atsiliepimai į kiekvieną komentarą, siūlomas normos ir AMC/GM tekstas, paaiškinamoji medžiaga, nurodoma, kaip buvo nagrinėjami svarbiausi pirmiau paminėti klausimai, bei gairės privačių orlaivių, kurių DKM yra 2730 kg arba mažesnė (įskaitant visų dydžių oro balionus), savininkams, kuriose yra apibendrinamos pagal numatomas normas leistinos labiausiai supaprastintos procedūros.

12. Surengus išorės konsultaciją dėl CRD2007-8, pasibaigusią 2008 m. gegužės 6 d., Agentūra gavo atsiliepimus iš:

- 6 kompetentingų institucijų: Austrijos *AustroControl*, Nyderlandų civilinės aviacijos administracijos (CAA), Jungtinės Karalystės civilinės aviacijos administracijos (CAA), Prancūzijos Civilinės aviacijos generalinio direktorato (DGAC), Italijos Nacionalinės civilinės aviacijos agentūros (ENAC), Šveicarijos Federalinės civilinės aviacijos biuro (FOCA).
- 12 organizacijų ir asociacijų: *Broadland Balloon Flights, British Balloon and Airship Club, GEFA-FLUG, Royal Danish Aeroclub, Europe Air Sports, Deutscher Aero Club*, Europos sklandymo sąjungos, Europos sklandytuvų gamintojų, *Alitalia Servizi*, Prancūzijos sklandymo sąjungos (FFVV), Norvegijos oro sporto federacijos, Europos ultralengvųjų orlaivių federacijos.
- 27 individualių asmenų.

Šie atsiliepimai yra išsamiai išnagrinėti priede. Nei vienas neturi realaus poveikio išvadų, kurias Agentūra pateikė CRD, esmei. Vis dėlto, daugelyje iš jų buvo siūlomi įdomūs teksto patobulinimai, kuriuos Agentūra įtraukė į šią nuomonę. Šiame taisyklių nustatymo procese negalima atsižvelgti į kai kuriuos kitus atsiliepimus, kadangi tam reikėtų atitinkamos viešos konsultacijos. Taigi į juos teisėkūroje bus atsižvelgta ateityje.

III. Agentūros nuomonės turinys

13. Šioje nuomonėje yra kiek įmanoma labiau atsižvelgiama į daugelio suinteresuotųjų asmenų, su kuriais buvo konsultuojamasi ir kurie atsiliepė į CRD, pateiktus pasiūlymus. Remiantis dabartinėmis nacionalinėmis sistemomis, kuriose nustatomos lygiavertės tinkamo saugumo lygio nustatymo priemonės, nuomonėje siūloma laikytis Europinio požiūrio į komerciniam oro transporto vežimui nenaudojamų orlaivių nepertraukiamą tinkamumą skraidyti, siekiant, kad

būtų sudarytos sąlygos kai kurių iš jų nepertraukiamam tinkamumui skraidyti, jį trikdančiomis kuo mažiau. Siūlant laikytis tokio požiūrio, joje taip pat leidžiama visiems Europos piliečiams naudotis tomis sistemomis, kurios įrodė esančios naudingos.

14. Būtinumas kartu nustatyti reikalavimus ir jų laikymosi priemones bei poreikis tinkamai įtraukti visus suinteresuotus asmenis ir su jais konsultuotis paaiškina, kodėl ši teisėkūros užduotis, kuri turėjo būti įvykdyta 2005 m., gali būti užbaigta tik dabar, t. y. likus keletui mėnesių iki užbaigiant laikiną ataskaitą dėl komerciniam oro transporto vežimui nenaudojamų orlaivių nepertraukiamo tinkamumo skraidyti atžvilgiu taikomos M dalies nuostatų įsigaliojimo. Žinoma, tai pagrįstai sukėlė susirūpinimą dėl susijusių suinteresuotų asmenų. Tačiau šioje nuomonėje į tai yra visiškai atsižvelgiama ir prie to derinantis yra siūlomos pereinamojo laikotarpio priemonės.
15. Atsižvelgiant į EASA taisyklių hierarchiją šioje nuomonėje yra nagrinėjami tik Agentūros siūlomi pakeitimai Komisijos reglamentams (M dalis, 145 dalis ir 21 dalis); atitinkamas laikymosi priemonės (AMC) ir gaires (GM), kurios buvo išsamiai aprašytos CRD, Agentūra gali paskelbti ir paskelbs ir tada, kai Komisija priims pirmiau minėtus reglamentus. Vis dėlto svarbu suprasti, kad šioje nuomonėje pateikiamos priemonės, kaip susitarimo dalis, turi būti nagrinėjamos kartu su minėtomis AMC ir GM.

a) Bendrų taisyklių poreikis

16. Nors daugelis asmenų ir organizacijų abejojo, ar pakeitimai buvo reikalingi, bei pritarė dabartinių nacionalinių sistemų galiojimui, Europos Parlamentas ir Taryba jau nusprendė, kad visų valstybėse narėse registruotų orlaivių nepertraukiamas tinkamumas skraidyti turi atitikti bendras taisykles, siekiant, kad piliečiams būtų naudingi du iš EASA sistemos tikslų:

a) Saugumas

Vienas iš pagrindinių tikslų – suvienodinti saugumo lygį. Nors nėra įrodymų, kad dabartinės nacionalinės sistemos keltų rūpestį, tai nereiškia, kad saugumo negalima padidinti. Saugumo lygis kiekvienoje šalyje skiriasi, o bendrų taisyklių ir atitinkamų standartų parengimas turėtų pagerinti bendrą saugumo lygį Europoje.

b) Bendroji rinka

Kitas Bendrijos tikslas kuriant EASA sistemą – sudaryti geresnes sąlygas vidaus rinkos veikimui. Laisvas prekių, paslaugų ir asmenų judėjimas reikalauja, kad būtų priimtose bendros taisyklės, siekiant užtikrinti, kad naudotą orlaivį būtų galima parduoti bet kur bendrojoje rinkoje. Nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti užtikrinančios ir techninės priežiūros organizacijos gali teikti paslaugas visose valstybėse narėse, o ES piliečiai savo orlaiviu gali laisvai skraidyti bet kurioje valstybėje narėje.

17. Todėl M dalies dėl bendrosios aviacijos panaikinimas nėra geras pasirinkimas. Be to, neveikimas taip pat nėra geras pasirinkimas, kadangi tai reikštų dabartinės M dalies tolimesnį vykdymą po 2008 m. rugsėjo 28 d. Todėl dabartinėje teisinėje aplinkoje vienintelis būdas imtis veiksmų yra iš dalies pakeisti M dalį, siekiant geriau patenkinti skirtingų kategorijų ir dydžių orlaivių bei įvairaus pobūdžio naudojimo poreikius. To siekdama Agentūra visų pirma nagrinėjo pagrindinius konsultacijos metu iškeltus klausimus.

b) Nepertraukiamo tinkamumo skraidyti reikalavimų pobūdis bendrajai aviacijai

18. Tam tikri asmenys ir organizacijos manė, kad dabartiniai reikalavimai yra pernelyg sudėtingi ir sunkiai suvokiami. Todėl jie reikalavo atskiros M dalies, skirtos bendrajai aviacijai (vadinama „sušvelninta M dalimi“). Agentūra pritaria, kad asmenims, kuriems taikomi teisiniai tekstai, ne visuomet lengva jais naudotis net tuomet, jeigu dedamos visos pastangos, kad jie būtų pateikiami paprasta kalba ir rengiami taip, kad būtų lengviau jais naudotis. Taip yra todėl, kad teisiniai tekstai nėra rengiami taip, kad jais būtų vadovaujama kaip taisyklėmis kasdienėje veikloje. Iš esmės jais siekiama garantuoti teisinį tikrumą kilus sunkumams. Be to, tokie tekstai asmenims, kuriems jie taikomi, sukuria teises, kurias jie jas gali aiškinti taip, kaip jiems yra naudingiausia. Daugelis M dalyje esančių reikalavimų yra bendrojo pobūdžio ir kiekvienas pareiškėjas gali juos pritaikyti atsižvelgdamas į organizacijos ir veiklos dydį ir rūšį.
19. Šiomis aplinkybėmis taip pat reikia atsižvelgti į tai, kad M dalis yra taikoma labai įvairiems įvairioje veikloje naudojamiems orlaiviams:
- Dideliems orlaiviams (jau apibrėžti Reglamente (EB) Nr. 2042/2003);
 - Nedideliems orlaiviams, kurių DKM yra didesnė kaip 2730 kg;
 - Orlaiviai, kurių DKM yra 2730 kg arba mažesnė, ir oro balionai;
 - Orlaivis ELA1 (kaip apibrėžtas šioje nuomonėje, kurioje yra numatomas NPA2008-07 dėl „ELA proceso“; „Standartinių pakeitimų ir remonto“ bei „Sertifikavimo specifikacijų lengviesiems sportiniams lėktuvams“); ir
 - CS-VLA, CS-22 ir LSA orlaiviams (kaip LAS yra apibūdinamas šioje nuomonėje, numatančioje NPA2008-07);

Jeigu laikytumėmės atskiros M dalies, skirtos bendrajai aviacijai, logikos, reikėtų parengti ne vieną, o keletą „sušvelnintų M dalių“, siekiant išnagrinėti kiekvieną orlaivio kategoriją, o gal net kiekvieną veiklos rūšį. Pagal ES Teisingumo teismo praktiką tai įneštų daug painiavos, kadangi kiekvienas tekstas yra aiškinamas nepriklausomai nuo kitų, ir pagal tą patį tekstą galėtų būti taikomi skirtingi reikalavimai.

20. Todėl teisinius reikalavimus reikia naudoti kartu su atitinkama reguliavimo institucijų ir pačių asmenų, kuriems jie taikomi, parengta aiškinamąja medžiaga. Pastaruoju atveju tokią aiškinamą medžiagą savo nariams gali rengti prekybos asociacijos ir federacijos.
21. Nepaisant pirmiau pateiktų pastabų Agentūra suvokia, kad suinteresuotiesiems bendrosios aviacijos asmenims reikia pagalbos suprasti ir įvykdyti reikalavimus, kurių jie turi laikytis. Todėl Agentūra visomis išgalėmis stengsis paskelbti naudojimo vadovus, kaip, pavyzdžiui, prie CRD pridėtas oro balionų ir privačių orlaivių, kurių DKM yra 2730 kg arba mažesnė, savininkams skirtas naudojimo vadovas. Paaiškinimų, laiškų, seminarų ir panašia forma kompetentingoms valdžios institucijoms, asmenims, kuriems norma taikoma, ir organizacijoms ji taip pat pateiks normos turinį ir nurodys, ko ja siekiama.

c) Įtraukti teisėkūros užduoties MDM.032 dėl geresnio bendrosios aviacijos srities reguliavimo rezultatus.

22. Kai kurie asmenys ir organizacijos siūlė atsižvelgti į teisėkūros užduotyje MDM.032 numatytas supaprastintas procedūras lengviesiems orlaiviams. Nors reikia paminėti, kad šioje užduotyje pirmiausia yra aptariami oro skrydžiams, pilotų licencijoms ir pirminiam tinkamumui skraidyti keliami reikalavimai, vis dėlto reikia užtikrinti nepertraukiamo tinkamumo skraidyti reikalavimų ir pakeitimų bei remonto sertifikavimui keliamų reikalavimų bei atsarginių dalių bei prietaisų sertifikavimui taikomų reikalavimų nuoseklumą. Vykdamat užduotį atlikta užtektinai, kad būtų

galima paskelbti NPA2008-07, kuriuo sukuriama naujovė, vadinama „Europos lengvuju orlaiviu“, kuris yra skirstomas į dvi pakategores (ELA1 ir ELA2) bei pasiūlomas naujas LSA (lengvųjų sportinių lėktuvų) specifikacijų sertifikavimas (CS). Tai numačius šioje nuomonėje yra pateikiami tolimesni palengvinimai, susiję su šiais orlaiviais:

- a) Galimybė sumontuoti komponentus, kuriems nebuvo išduotas tinkamumo naudoti dokumentas, jeigu tai leidžia 21 dalis (žr. M.A.501 dalies a punktą). Joje numatoma galimybė savininkui gaminti tam tikras dalis, kurių atžvilgiu nebuvo išduotas tinkamumo naudoti dokumentas, kuris buvo pasiūlytas MDM.032.
- b) Galimybė nepriklausomiems už išleidimą atsakingiems darbuotojams atlikti komponentų techninės priežiūros darbus ir sudėtingus ELA1 orlaivio techninės priežiūros darbus (žr. M.A.502 dalies d punktą ir M.A.801 dalies c punktą).
- c) Galimybė nepriklausomiems įgaliotiems darbuotojams teikti rekomendacijas dėl ARC išdavimo ELA1 orlaiviui (žr. M.A.901 dalies g punktą).

d) Derinti M.A. dalies F poskyrio ir M.A. dalies G poskyrio (Nepertaukiamąjį tinkamumą skraidyti užtikrinančios organizacijos (CAMO)) patvirtinimus.

23. Buvo pasiūlyta derinti M.A. dalies F poskyrio ir M.A. dalies G poskyrio patvirtinimus, siekiant išvengti dvigubo žinyno, nagrinėjimo, patikrinimo ir mokesčių. Tačiau Agentūra nėra įsitikinusi, kad pasiūlymas atneštų laukiamą naudą. Pirma, akivaizdu, kad atskiri sertifikatai turi būti išduodami, siekiant apsaugoti tas organizacijas, kurios pageidauja gauti tik vieną patvirtinimą. Net jeigu būtų galima derinti šiuos sertifikatus, tai negarantuotų vieno sertifikavimo proceso, kadangi atsakina valdžios institucija visuomet gali nuspręsti atlikti patikrinimą atskirai, o už techninės priežiūros ir nepertaukiamo tinkamumo skraidyti klausimus gali būti atsakingi skirtingi departamentai. Todėl tai negarantuotų mažesnių mokesčių, kadangi institucija, atsižvelgdama į būtino nagrinėjimo apimtį, gali priderinti mokesčio dydį, kuris bendro patvirtinimo atveju bus didesnis už vieno atskiro patvirtinimo mokesť. Bet kuriuo atveju Agentūra nekontroliuoja kompetentingų institucijų nustatomų mokesčių dydžio.

24. Užuoat pritarusi bendram patvirtinimui Agentūra priėmė tokį sprendimą:

- a) AMC M.A.602 ir AMC M.A.702 dalyse bus paaiškinama, kad organizacija, pateikusi paraišką dėl abiejų patvirtinimų, teikdama paraišką gali naudoti vieną EASA 2 formą.
- b) AMC M.B.604 punkto b papunktyje ir AMC M.B.704 punkto b papunktyje bus rekomenduojama, kad kompetentinga institucija organizuotų patikrinimus, kurie apimtų abu patvirtinimus, siekiant išvengti dvigubo lankymosi tam tikroje vietoje.
- c) AMC M.A.704 dalyje bus pateikiamas bendro žinyno pavyzdys tuo atveju, kai organizacija turi abu patvirtinimus (M.A. dalies F poskyrio ir CAMO).

Tikimasi, kad tai bus mokesčių dydžio pritaikymo atsižvelgiant į reikiamą nagrinėjimo apimtį pagrindas, neatsižvelgiant į tai yra galutinis bendras sertifikatas, ar du atskiri sertifikatai.

e) Pripažinti FAA AC43-13 remonto ir modifikavimo atveju

25. Kai kurie asmenys ir organizacijos prašė, kad būtų pripažintas FAA AC43-13 taikymas remonto ir modifikavimo atveju. Nors Agentūra pritaria, kad reikalingas paprastesnis lengvojo orlaivio modifikavimo ir remonto klausimų nagrinėjimas, ji mano, kad negalima tiesiogiai taikyti FAA taisyklės, kuri buvo suformuluota skirtingoje reguliavimo aplinkoje, kurioje remontas skirtingai

skirstomas į „didelį“ ir „mažą“, ir kurioje taip pat skirtingai yra padalinti reguliavimo vaidmenys.

Todėl buvo siūlymų perkelti FAA AC43-13 įtvirtintą remonto patvirtinimo procesą į EASA sistemą. Šis klausimas dabar yra nagrinėjamas atsižvelgiant į teisėkūros užduoties MDM.032 taikymo sritį, kadangi reikalavimai, kurių privaloma laikytis modifikavimo ir remonto atveju, yra priskiriami nepertraukiamo tinkamumo skraidyti klausimui, kuris yra reglamentuojamas 21 dalies D ir M poskyriuose, o ne techninės priežiūros klausimui. Taigi, kaip nurodoma NPA2008-07, Agentūra nagrinėja atitinkamus sertifikavimo reikalavimus ir suteikia tokio pat pobūdžio lankstumą kaip AC32-13 nurodytasis, tačiau EASA kontekste.

f) Tiesiogiai pripažinti JAV ir Kanadoje išduotus komponentų, kuriems buvo atlikta techninė priežiūra, išleidimo eksploatuoti dokumentus.

26. Daugelis organizacijų ir orlaivių savininkų šiuo metu atsargoje turi komponentų atiduotų naudoti po techninės priežiūros su atitinkamomis formomis FAA 8130-3 arba TCCA 24-0078; Tačiau šias formas išdavė ne pagal Bendrijos teisę patvirtintos organizacijos, todėl komponentų negalima montuoti po 2008 m. rugsėjo 28 d. Be to, neatrodo, kad JAV ir Kanados techninės priežiūros organizacijos, atliekančios bendrosios aviacijos orlaiviuose montuojamų komponentų techninę priežiūrą, būtų suinteresuotos turėti Europos patvirtinimą. Todėl gali pritrūkti patvirtintų techninės priežiūros organizacijų, kad būtų patenkintas Europos bendrosios aviacijos bendruomenės poreikis.

27. Todėl AMC M.A.613 dalies a punkte Agentūra paaiškins, kad M.A. dalies F poskyryje arba 145 dalyje nurodyta techninės priežiūros organizacija (), atlikusi tam tikras patikras ir patikrinimus gali išduoti 1 Formą dėl komponentų, kurie buvo atiduoti naudoti po techninės priežiūros su 8130-3 (FAA) arba TCCA 24-0078 (Kanada), patvirtinimas nedubliuojamas. Ši palengvinta procedūra yra grindžiama techninėmis organizacijų galimybėmis ir pasitikėjimu JAV bei Kanados kompetentingų institucijų vykdoma priežiūra, remiantis vertinimais, atliktais siekiant sudaryti svarstomus dvišalius aviacijos saugos susitarimus su šiomis valstybėmis.

g) Išplėsti piloto/savininko techninės priežiūros apimtį ir atsisakyti savęs vertinimo

28. Agentūra sutinka, kad piloto/savininko techninės priežiūros atžvilgiu tam tikrų valstybių narių ir kitų reguliavimo sistemų patirtis parodė, kad orlaivio savininkas gali padaryti daugiau, kadangi darbas, atliktas siekiant užtikrinti jos/jo naudojamo orlaivio saugumą, jai/jam turi didžiausią poveikį. Todėl ji nusprendė iš esmės peržiūrėti piloto/savininko techninės priežiūros užduočių sąrašą, kurios bus nustatomos pagal orlaivio kategoriją ir bus perkeltos į AMC medžiagą (naujas AMC prie M dalies VIII priedėlio). Į tokius sąrašus akivaizdžiai bus neįtraukiami saugai svarbūs punktai. Priešingai, siekiant didesnio tikrumo VIII priede bus aiškiai nurodomos kategorijos užduočių, kurios nepriskiriamos piloto/savininko techninei priežiūrai.

29. Siekiant, kad piloto/savininko kompetencija įvykdyti tokias techninės priežiūros užduotis įgytų reikiamą patikimumą, VIII priede pateikiami pagrindiniai principai, kurių turi laikytis pilotas/savininkas, susiję su:

- o kompetencija ir atsakomybė;
- o techninės priežiūros vykdymu ir užrašais.

Šių nuostatų pagrindas – „piloto savęs įvertinimo“ sąvoka. Su tuo susijusią riziką mažina tai, kad konkretaus piloto/savininko vykdomos užduotys turi būti įrašytos į techninės priežiūros programą. Todėl, jeigu orlaivį prižiūri CAMO, ši organizacija tikrins, kad techninė priežiūra būtų tinkamai atliekama. Jeigu orlaivį prižiūri ne CAMO, panašią kokybės patikrą turėtų atlikti

kompetentinga institucija tinkamumo skraidyti patikros metu. Piloto/savininko techninės priežiūros veiksmingumas bus atitinkamai įvertinamas ir pataisoma techninės priežiūros programa, kad piloto/savininko užduotys, esant reikalui, būtų pritaikytos prie jos/jo faktinių galimybių.

h) Sušvelninti pernelyg griežtus priežiūros reikalavimus (Kokybės sistemos/ Vidiniai organizacijos patikrinimai)

30. Yra manančių, kad CAMO patvirtinimui keliami reikalavimai, visų pirma vidinių/išorinių kokybės patikrinimų arba vidinių organizacijos patikrinimų poreikis, yra neproporcingi, kadangi, jų manymu, CAMO veikla yra susijusi tik su biurokratinėmis funkcijomis, į kurias neįeina faktinis darbas su orlaiviu. Todėl remiantis jų siūlymu pakanka kompetentingos institucijos atliekamų patikrinimų. Pirma, Agentūra turi paaiškinti, kad orlaivio nepertraukiamo tinkamumo skraidyti užtikrinimas yra tiek pat svarbus orlaivio saugumo požiūriu, kiek faktiškai atliekama jo techninė priežiūra. Jeigu nepertraukiamo tinkamumo skraidyti užduotys yra netinkamai vykdomos, yra akivaizdi rizika, kad atliekama ne visa reikalaujama techninė priežiūra. Todėl tai turi būti vertinama rimtai ir šiuo požiūriu negalima suteikti už tai atsakingiems asmenims teisių tinkamai nepatikrinus, kad jie gali tinkamai jomis naudotis.

31. Šiomis aplinkybėmis vien tik kompetentingos institucijos atliekamų patikrinimų negalima laikyti priimtinais, todėl kad:

- Visos CAMO (taip, kaip ir M.A. dalies F poskyryje, 145 dalyje ir 147 dalyje nurodytoms organizacijoms) suteiktos teisės yra grindžiamos vidiniu atitikimo reglamentams priežiūros procesu. Priklausomai nuo organizacijos dydžio priežiūra vykdoma atliekant vidinius organizacijos patikrinimus arba pasitelkiant kokybės sistemą.
- Jeigu organizacija tampa sudėtinga, kokybės sistema yra labai svarbi, kadangi tuomet yra daugybė veiksnių procedūrų ir reikia užtikrinti tinkamą komunikaciją tarp įvairių departamentų ir funkcijų.
- Tik organizacija nuolat žino visas kylančias problemas, sunkumus ir neatitikimus, ir ji vienintelė gali užtikrinti, kad bus imtasi atitinkamų korekcinų ir tolimesnių veiksmų.

32. Vis dėlto Agentūra pripažįsta, kad organizacijos patvirtinimui keliami reikalavimai turėtų būti proporcingi organizacijos dydžiui ir sudėtingumui. Atitinkamai ji pataisys AMC M.A.616 dalies VIII priedėlį ir parengs naują AMC M.A.712 dalies f punkto XIII priedėlį, siekiant pritaikyti jų nuostatas atsižvelgiant į mažesnę M.A. dalies F poskyryje ir M.A. dalies G poskyryje nurodytų organizacijų sudėtingumą. Šiomis aplinkybėmis Agentūra taip pat nori priminti, kad priešingai nei, atrodo, suvokė suinteresuotieji asmenys, reglamentas netgi didesnėms organizacijoms už CAMO, kurioje veiklą vykdo vienas asmuo, nenustato, įpareigojimo, kad tinkamumo skraidyti patikros darbuotojai turi būti nepriklausomi.

i) Sudaryti sąlygas pirminiam CAMO patvirtinimui, jeigu nėra patvirtintos techninės priežiūros programos

33. Pirminis nepriklausomų CAMO (nesusijusių su AOC turėtoju) patvirtinimas prilyginamas galimai „vištos ir kiaušinio problemai“, kai jos nėra sudarę sutarčių su užsakovais ir todėl negali gauti reikiamo patvirtinimo, siekiant teikti savo paslaugas. Ši problema galėjo iškilti todėl, kad:

- 14 formoje, kuri šiuo metu yra M dalies VI priedėlyje, pateikiama nuoroda į techninės priežiūros programą ir

- nėra rekomendacijų arba AMC išaiškinimo, ką reikėtų laikyti tinkama nuoroda į techninės priežiūros programą, nurodytą 14 formoje.

Todėl tam tikros kompetentingos institucijos mano esant reikalinga, kad 14 formoje būtų tikslios kiekvieno konkretaus orlaivio, kurį prižiūri pareiškėjas, techninės priežiūros programos. Remiantis šiuo konkrečiu aiškinimu nėra pripažįstama, kad galima remtis „bendromis techninės priežiūros programomis“, kurios apima įvairius orlaivių tipus ir modelius.

34. Visų pirma, Agentūra nori priminti, kad šis aiškinimas yra nepagrįstas norma arba AMC. Be to, ja nesiekama nepriklausomas CAMO įpareigoti sudaryti sutartį su galimu užsakovu kol jos nepateikė prašymo patvirtinimui gauti. Iš tikrųjų Agentūra mano, kad visoms organizacijoms turi būti sudaryta galimybė gauti patvirtinimą tam, kad būtų galima susisiekti su užsakovais, sudariusiais sutartis su kita organizacija, sudarant savininkams/ orlaivių naudotojams galimybę pasirinkti. Todėl:

- M.A.709 dalis yra iš dalies keičiama, įtraukiant „Pagrindinių“ ir „Bendrųjų“ techninės priežiūros programų sąvokas, aiškiai nurodant, kad siekiama sudaryti sąlygas nepriklausomoms CAMO gauti patvirtinimą nesant būtinybės turėti užsakovų. AMC M.A.709 dalis bus pritaikyta išsamesniam šios sąvokos paaiškinimui.
- M dalies VI priedėlis iš dalies keičiamas:
 - 14 formoje panaikinant nuorodą į techninės priežiūros programas. Atitinkamos nuostatos yra perkeliamos į nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti užtikrinimo žinyną (CAME).
 - sudarant sąlygas į 14 formą įtraukti orlaivių tipus, serijas arba grupes. Išsamesnis paaiškinimas bus pateikiamas AMC M.B.703 punkte.
 - geriau pritaikant 14 formą tiems atvejams, kai komercinio oro susisiekimo veiklos vykdytojai taip pat vykdo komerciniam oro transporto vežimui nenaudojamų orlaivių nepertraukiamo tinkamumo skraidyti užtikrinimo veiklą.

j) Patikslinti komponento techninės priežiūros ir sudėtingų darbų sąlygas

35. Pagal galiojančias taisykles komponentų techninę priežiūrą turėtų atlikti patvirtintos techninės priežiūros organizacijos, atsižvelgiant į atitinkamą komponentų kategoriją. Vienintelė išimtis, kai techninę priežiūrą atlieka nepriklausomi už išleidimą atsakingi darbuotojai, galima tik tuo atveju, kai komponento techninę priežiūrą yra atliekama jį montuojant į orlaivį arba kai siekiant pagerinti prieigą jis yra laikinai išmontuojamas iš orlaivio, jeigu tai aiškiai leidžia orlaivio techninės priežiūros vadovas. Be to, sudėtingus techninės priežiūros darbus (VII priedėlis) turi atlikti patvirtinta techninės priežiūros organizacija.

36. Šios nuostatos kelia daug klausimų asmenims, kuriems jos taikomos, ir kompetentingoms institucijoms. Visų pirma:

- neminima, ar techninė priežiūra turėtų būti atliekama pagal orlaivio ar komponento techninei priežiūrai keliamus reikalavimus. Todėl būtų galima manyti, kad, jeigu komponentas neišimamas iš orlaivio (pavyzdžiui, turbininio variklio įkaitusios sekcijos patikrinimas) bet kurio komponento techninę priežiūrą gali atlikti nepriklausomas įgaliotasis darbuotojas.
- Tekste nenurodoma kokią licenciją ar kvalifikaciją (orlaivio arba komponento) turi turėti nepriklausomi įpareigotieji darbuotojai atlikdami komponento techninę priežiūrą.
- Iš teksto nėra aišku, koks išleidimo eksploatuoti dokumentas yra išduodamas kiekvienu atveju (1 forma arba orlaivio išleidimo eksploatuoti dokumentas).

- Nėra skirtumo dėl susijusio orlaivio sudėtingumo.

37. Siekiant spręsti šiuos klausimus iš dalies keičiama M.A.502 dalis, M.A.613 dalies a punktas, M.A.802 dalies a ir b punktai, M dalies VI priedėlis „Patvirtinimo kategorijos“ ir 145 dalies II priedėlis „Organizacijos patvirtinimo klasių ir kategorijų sistema“:

- Leidžiant nepriklausomiems pagal orlaivio kategoriją skirstomiems už išleidimą atsakingiems darbuotojams bei pagal orlaivio kategoriją skirstomoms (A kategorija) techninės priežiūros organizacijoms atlikti techninę priežiūrą, jeigu komponentas yra įmontuotas orlaivyje arba laikinai iš jo išmontuojamas, tiek, kiek techninė priežiūra atliekama laikantis orlaivio techninei priežiūrai keliamų reikalavimų arba laikantis komponentų techninei priežiūrai keliamų reikalavimų (paprasto komponento techninei priežiūrai), jeigu institucija tam konkrečiai pritarė. Tokia techninė priežiūra neatitiks 1 formos išdavimo reikalavimų ir jos atžvilgiu bus taikomi orlaivio išleidimo eksploatuoti reikalavimai.
- Leidžiant pagal variklio/APU kategoriją skirstomoms techninės priežiūros organizacijoms (B kategorija) atlikti komponentų techninę priežiūrą, jeigu komponentas yra įmontuotas į variklį/APU arba yra laikinai iš jo išmontuotas, tiek, kiek techninė priežiūra atliekama laikantis variklio/APU techninei priežiūrai keliamų reikalavimų arba laikantis komponentų techninei priežiūrai keliamų reikalavimų (paprasto komponento techninei priežiūrai), jeigu institucija tam konkrečiai pritarė.
- Leidžiant pagal orlaivio kategoriją skirstomiems už išleidimą atsakingiems darbuotojams atlikti ELA1 orlaivio:
 - komponentų techninę priežiūrą laikantis komponentų techninei priežiūrai keliamų reikalavimų, jeigu komponentas yra įmontuotas orlaivyje arba yra laikinai išmontuotas. Ši nuostata netaikoma komponentų kapitaliniam remontui.
 - VII priedėlyje nurodytus sudėtingus darbus, jeigu yra išankstinis savininko ir kompetentingos institucijos susitarimas.
- Leidžiant pagal orlaivio kategoriją skirstomiems už išleidimą atsakingiems darbuotojams atlikti CS-VLA, CS-22 ir LSA orlaivio variklių kapitalinį remontą, jeigu yra išankstinis savininko ir kompetentingos institucijos susitarimas. Ši nuostata taikoma tik laikinai iš orlaivio išmontuotiems varikliams, kurie atlikus remonto darbus vėl sumontuojami ir atiduodami naudoti kartu su orlaiviu. EASA 1 forma negali būti išduodama.

k) Sudaryti sąlygas savininkui perduoti eksploatuoti netinkamus komponentus

38. Dabartinė taisyklė reikalauja, kad už eksploatuoti netinkamų komponentų saugojimą būtų atsakinga techninės priežiūros organizacija kol nepriimamas sprendimas dėl jų remonto arba atidavimo į metalo laužą. Šis reikalavimas nedera su šios nuomonės nustatyto lankstumu. Todėl reikia išplėsti saugojimo teisių taikymą, jas taikant bet kuriai patvirtintai techninės priežiūros organizacijai (patvirtintai komponento arba orlaivio atžvilgiu) ir orlaivio savininkui. Pastaruoju atveju pirmiausia turi būti nustatyta, kad komponentas yra netinkamas eksploatuoti, o perdavimas savininkui pažymimas atitinkamame žurnale. Šis pakeitimas įvedamas M.A. 504 dalies b punktu.

l) Sukurti naują, paprastą techninės priežiūros licenciją orlaivio techninę priežiūrą atliekantiems darbuotojams

39. Agentūrai pateiktuose atsiliepimuose nurodoma, kad B1.2 licencijai keliami reikalavimai yra per griežti mažesnio stūmoklinių variklių klasės lėktuvų spektro (sudėtingumo prasme) atžvilgiu. Be to, Europoje neišduodamos licencijos, apimančios sklandytuvus ir oro balionus. Šis orlaivių bendrosios aviacijos bendruomenei pritaikytos Europoje išduodamos licencijos poreikis taip pat buvo nustatytas A-NPA14/2006.

Šis klausimas dabar yra nagrinėjamas atsižvelgiant į teisėkūros užduoties 66.022 taikymo sritį, šiuo metu NPA2008-03 yra pateikta išorinei konsultacijai.

m) Nustatyti švelnesnius reikalavimus tinkamumo skraidyti patikros darbuotojams ir supaprastintą tinkamumo skraidyti patikros atlikimo bei tinkamumo skraidyti patikros pažymėjimų (ARC) išdavimo tvarką.

40. Reikia aiškiau išdėstyti orlaivio, registruoto ES valstybėje narėje ir naudojamo pagal trečiosios šalies priežiūros reikalavimus, padėtį, kai nustatytų saugos reikalavimų priežiūra nebuvo perduota trečiajai šaliai. Kadangi daugelis šių orlaivių yra dideli, juos turi prižiūrėti CAMO, kuri dažniausiai bus trečiosios šalies CAMO. Dabartinės M dalies nuostatos neleidžia tokioms CAMO išduoti ARC. Nors Agentūra, atsižvelgdama į Pasaulio prekybos organizacijos sutartį, svarsto galimybę peržiūrėti šį apribojimą, šis klausimas nebuvo įtrauktas į aptariamą teisėkūros užduotį ir bus nagrinėjamas atskiroje užduotyje atitinkamu laiku. Laikiniai M.A.901 dalis iš dalies keičiama, siekiant sudaryti sąlygas:

- CAMO, kuri prižiūri orlaivį, pratęsti kitos CAMO arba kompetentingos institucijos išduoto ARC galiojimą, jeigu orlaivis yra jos nepertraukiamai prižiūrimas. Ši nuostata taip pat taikoma net ir tuo atveju, jeigu CAMO neturi teisės tikrinti tinkamumo skraidyti ir išduoti ARC. Tokia nuostata yra pagrįsta faktu, kad ARC galiojimo pratęsimui nereikia tikrinti tinkamumo skraidyti ir turėti tinkamumo skraidyti patikrą atliekančių darbuotojų. Šis pakeitimas įvedamas M.A.711 dalies a punkto 4 papunkčiu ir M.A.901 dalies f punktu.
- Ši priemonė yra pagrįsta faktu, kad ARC galiojimo pratęsimui nereikalaujama tikrinti tinkamumo skraidyti, o tik patikrinti, kad orlaivis išliktų nepertraukiamai prižiūrimas. Todėl tinkamumo skraidyti patikrą atliekantys darbuotojai nėra būtini.
- Kompetentingai institucijai tikrinti tinkamumą skraidyti ir komerciniam oro transporto vežimui nenaudojamam orlaiviui, kurį prižiūri trečiosios šalies CAMO, išduoti ARC. Šis pakeitimas įvedamas M.A.901 dalies i punktu.

Šių priemonių pagalba registracijos valstybės narės kompetentinga institucija gali patikrinti tinkamumą skraidyti ir išduoti ARC. Be to, tą reikia daryti tik kas 3 metus, kadangi užsienio šalies CAMO gali pratęsti šios kompetentingos institucijos išduoto ARC galiojimą, jeigu orlaivis yra nepertraukiamai prižiūrimas.

Be to, Reglamento (EB) Nr. 2042/2003 7 straipsnio 3 dalies a pastraipa buvo iš dalies pakeista, įtraukiant laikotarpį iki 2009 m. rugsėjo 28 d., per kurį galima pasirinkti netaikyti įpareigojimo pasirašyti sutartį su CAMO dėl šių didelių pirmiau minėtų orlaivių (kuriuos naudoja trečiųjų šalių orlaivių naudotojai).

41. Agentūra pažymi, kad į M.A.711 dalies a punkto 4 papunktį ir M.A.901 dalies f punktą įtrauktos nuostatos, kaip nurodyta aukščiau, yra taikomos visiems orlaiviams, įskaitant komerciniam oro transporto vežimui naudojamus orlaivius. Jų tikslas – leisti orlaivį prižiūrinčiai CAMO pratęsti

kompetentingos institucijos išduoto ARC galiojimą tuomet, kai į Europos Sąjungą importuojamam orlaiviui yra išduodamas pirminis tinkamumo skraidyti pažymėjimas.

42. Nuostatų, susijusių su tinkamumo skraidyti patikrinimu ir tinkamumo skraidyti patikros pažymėjimo (ARC) išdavimu, paaiškinimas ir supaprastinimas yra būtina didesnio M dalies lankstumo komerciniais tikslais eksploatuojamo orlaivių, ypač mažųjų, atžvilgiu pasekmė. Todėl šia nuomone įvedami šie pakeitimai:

- kiekvienam naujam Europos Sąjungos teritorijoje pagamintam orlaiviui pirminis ARC turėtų būti išduodamas kartu su pirminiu tinkamumo skraidyti pažymėjimu laikantis 21A.183 punkto 1 dalies. Tinkamumo skraidyti patikra yra nebūtina. Šis pakeitimas įvedamas M.A.901 dalies k punktu.
- Komerciniam oro transporto vežimui nenaudojamų orlaivių savininkas, išskyrus didžiuosius orlaivius, gali sudaryti sutartį su bet kuria CAMO dėl techninės priežiūros programos sudarymo ir netiesioginio jos patvirtinimo net ir tuo atveju, jeigu tinkamumą skraidyti užtikrina ne CAMO. Šis pakeitimas įvedamas M.A.201 dalies e punktu.
- Komerciniam oro transporto vežimui nenaudojamų orlaivių, kurių DKM yra 2730 kg ir mažesnė, ir oro balionų atžvilgiu:
 - tiek CAMO, tiek kompetentingos institucijos atžvilgiu, taikomi sušvelninti reikalavimai tinkamumo skraidyti patikrinimą atliekantiems darbuotojams. Tai apima mažesnius patirties reikalavimus bei galimybę formalųjį išsilavinimą pakeisti kompetencijos įvertinimu. Šis pakeitimas įvedamas M.A.901 dalies h punkto 2 papunkčiu.
 - Savininkas gali nuspręsti, kad tinkamumo skraidyti patikrą atliks bei ARC išduos kompetentinga institucija arba bet kuri tinkamai patvirtina CAMO, neatsižvelgiant į tai, ar orlaivis yra nepertraukiamai prižiūrimas. Šis pakeitimas įvedamas M.A.901 dalies h punkto 2 papunkčiu.
- ELA1 orlaivio atžvilgiu:
 - Nepriklausomi už išleidimą atsakingi darbuotojai, kuriuos patvirtino kompetentinga institucija, gali teikti rekomendacijas dėl ARC. Šis pakeitimas įvedamas M.A.901 dalies g punktu.

n) Pereinamojo laikotarpio nuostatos

43. Ši aukščiau aprašytoji pakeista tvarka gali įsigalioti tik Komisijai ją patvirtinus. Vis dėlto, atsižvelgiant į tai, kad:

- dabar numatytas M dalies dėl komerciniam oro transporto vežimui nenaudojamų orlaivių įgyvendinimo terminas yra 2008 m. rugsėjo 28 d.,
- daugelis organizacijų atsiėmė paraiškas dėl M.A. dalies F poskyrio ir M.A. dalies G poskyrio patvirtinimo suteikimo kol nebus aiškūs M dalimi dėl bendrosios aviacijos įvedami pakeitimai, ir
- kompetentingos institucijos negalės užbaigti atitinkamų patikrinimų ir išduoti patvirtinimo pažymėjimus iki 2008 m. rugsėjo 28 d. termino,

Agentūros manymu reikia nustatyti atitinkamas pereinamojo laikotarpio priemones dėl šių nuostatų, kurių negalima pagrįstai įgyvendinti iki 2008 m. rugsėjo 28 d., tam, kad susijusios organizacijos ir institucijos turėtų laiko jas įgyvendinti, orlaivio nepertraukiamo tinkamumo skraidyti atžvilgiu taikant nacionalines normas.

44. Šiomis pereinamojo laikotarpio priemonėmis, kurios yra įtrauktos į siūlomą reglamentą, iš dalies keičiantį Reglamento (EB) Nr. 2042/2003 pereinamojo laikotarpio nuostatas, nustatoma:

a) dėl komerciniam oro transporto vežimui nenaudojamų orlaivių:

- o galimybė kompetentingoms institucijoms ir nacionalinėms CAMO išduoti tinkamumo skraidyti patikros pažymėjimą arba po 2008 m. rugsėjo 28 d. jį pratęsti metams daugiausiai du kartus (jeigu tai Nacionalinė aviacijos administracija) arba tik vieną kartą (jeigu tai nacionalinė CAMO), laikantis valstybėse narėse nustatytų reikalavimų (žr. iš dalies pakeisto Reglamento (EB) Nr. 2042/2003 7 straipsnio 5 dalį).
- o Galimybė valstybėms narėms iki 2009 m. rugsėjo 29 d. nevykdyti įsipareigojimo sudaryti sutartį su CAMO (dėl didelių orlaivių, kuriuos eksploatuoja trečiųjų šalių orlaivių naudotojai) (žr. iš dalies pakeisto Reglamento (EB) Nr. 2042/2003 7 straipsnio 3 dalies a pastraipą).

b) Dėl komerciniam oro transporto vežimui nenaudojamų orlaivių, išskyrus didžiuosius orlaivius, iki 2009 m. rugsėjo 28 d.:

- o nepertraukiamą tinkamumą skraidyti užtikrinti pagal valstybėje narėje keliamus reikalavimus patvirtintai CAMO. (žr. iš dalies pakeisto Reglamento (EB) Nr. 2042/2003 3 straipsnio 4 dalį).
- o Orlaivio ir komponentų techninę priežiūrą atlikti ir juos atiduoti naudoti gali pagal valstybėje narėje keliamus reikalavimus patvirtinta techninės priežiūros organizacija (žr. iš dalies pakeisto Reglamento (EB) Nr. 2042/2003 4 straipsnio 4 dalį)
- o Galimybę valstybei narei nevykdyti įsipareigojimo sudaryti sutartį su CAMO arba su patvirtinta techninės priežiūros organizacija (žr. iš dalies pakeisto Reglamento (EB) Nr. 2042/2003 7 straipsnio 3 dalies a pastraipą).
- o Galimybę naudoti lygiavertes nacionalines techninės priežiūros programas (žr. iš dalies pakeisto Reglamento (EB) Nr. 2042/2003 3 straipsnio 6 dalį).
- o Galimybę toliau naudotis už išleidimą atsakingų darbuotojų, kurių kvalifikacija atitinka valstybėje narėje keliamus reikalavimus, paslaugomis (žr. iš dalies pakeisto Reglamento (EB) Nr. 2042/2003 5 straipsnio 1 dalį).
- o Pagal valstybėje narėje keliamus reikalavimus patvirtintų techninė priežiūros organizacijų išduoti išleidimo eksploatuoti pažymėjimai yra laikomi lygiaverčiais pažymėjimams, išduotiems remiantis M.A.801 ir M.A.802 dalimis (žr. iš dalies pakeisto Reglamento (EB) Nr. 2042/2003 4 straipsnio 4 dalį).

Agentūra pažymi, kad nuo 2008 m. rugsėjo 28 d. komerciniam oro transporto vežimui nenaudojamų orlaivių savininkai/naudotojai (išskyrus trečiosios šalies orlaivių naudotojus) privalo sudaryti sutartis dėl CAMO paslaugų teikimo.

45. Atsiliepimų dėl NPA teikimo laikotarpiu konkrečiai valstybė narė paprašė 3 metų pereinamojo laikotarpio, per kurį už išleidimą atsakingi darbuotojai, kurių kvalifikacija atitinka nacionaliniu lygiu keliamus reikalavimus, galėtų naudotis savo teisėmis, siekiant sušvelninti dabartinių už išleidimą atsakingų darbuotojų išėjimo į pensiją poveikį ir atsižvelgti į tai, kad kurį laiką nebus galimybės gauti B3 ir ELA licencijas. Agentūra mano, kad tokius specifinius atvejus nereikėtų nagrinėti teisėkūros proceso metu ir vietoj to siūlo pasinaudoti lanksčiomis pagrindinio reglamento 14 straipsnio nuostatomis.

IV. Reglamentavimo poveikio įvertinimas

46. Kaip jau buvo minėta šios nuomonės II skyriuje, pirminį M dalies įgyvendinimo reglamentavimo poveikio vertinimą atliko konsultantas *Air EuroSafe*. Jo rezultatas – 2005 m. vasario 21 d. šio konsultanto pateikta reglamentavimo poveikio vertinimo ataskaita 2004/S 122-102598, kuri buvo paskelbta kaip NPA07/2005 II priedėlis. Šioje ataskaitoje pateikiamas keistinių skyrių sąrašas kartu su atitinkamo poveikio analize. Buvo prieita išvados, kad numatomi pakeitimai turės teigiamą poveikį asmenims, kuriems jie bus taikomi, tuo pačiu nepabloginant saugumo lygio, ir jie buvo įtraukti į NPA07/2005 (užduotis M.007).
47. Vis dėlto šią užduotį papildžius užduotimis M.005 ir M.017, siekiant pateikti papildomus pasiūlymus dėl M dalies pakeitimo ir parengti AMC/GM medžiagą, buvo atliktas tolesnis reglamentavimo poveikio vertinimas dėl šių aspektų:
- komerciniam oro transporto vežimui nenaudojamų orlaivių, kurių DKM yra 2730 kg arba mažesnė, tinkamumo skraidyti patikrą atliekančių darbuotojų kvalifikacija (abiem atvejais M.A. dalies G poskyryje nurodytų organizacijų ir kompetentingų institucijų atžvilgiu).
 - Tinkamumo skraidyti patikros pažymėjimo išdavimas ir atnaujinimas.
 - M.A. dalies F poskyryje nurodytų organizacijų teikiamų specializuotų paslaugų subranga M.
 - Pilotų/savininko techninė priežiūra.
48. Šis poveikis buvo pilnai įvertintas NPA2007-08, jo išvada – numatyti pakeitimai visus susijusius sektorius paveiks teigiamai arba neturės jokio poveikio, išskyrus „Tinkamumo skraidyti patikros pažymėjimo išdavimą ir atnaujinimą“.
49. Konkrečiu „Tinkamumo skraidyti patikros pažymėjimo išdavimo ir atnaujinimo“ atveju buvo pasirinkta leisti savininkui nuspręsti, kas patikrins tinkamumą skraidyti ir išduos ARC – CAMO ar kompetentinga institucija. Ši nuostata taikoma komerciniam oro transporto vežimui nenaudojamiems orlaiviams, kurių DKM yra 2730 kg arba mažesnė. Šį sprendimą akivaizdžiai parėmė visi pramonės atstovai. Priešingai, daugelis kompetentingų institucijų atstovų tvirtino, kad toks sprendimas jiems sukels kiekybiškai neįvertinamų sunkumų, kadangi jos negali įvertinti, ar ARC atnaujinimo klausimu asmenys, kuriems taikomi nustatyti reikalavimai, kreipsis į jas, ar į CAMO. Todėl yra rizika įdarbinti per daug arba per mažai papildomų darbuotojų. Vis dėlto Agentūra priėmė šį sprendimą, kadangi jis suteikia daugiau lankstumo savininkui ir dar labiau paremia bendrąją aviaciją. Be to, ji mano, kad rinka turėtų greitai prisiderinti ir kompetentingos institucijos galės tinkamai nustatyti darbuotojų poreikį.
50. Dėl Europos Sąjungos valstybėje narėje registruotų ir naudojamų pagal trečiosios šalies priežiūros reikalavimus orlaivių, kai nustatytų saugos reikalavimų priežiūra nebuvo perduota trečiajai šaliai, nepertraukiamo tinkamumo skraidyti klausimo Agentūra priėjo išvados, kad didžioji dauguma su tuo susijusių orlaivių yra registruoti Prancūzijoje. Remiantis iš Prancūzijos DGAC 2007 m. gegužės 16 d. gauta informacija Prancūzijoje yra įregistruoti 66 dideli orlaiviai, kuriuos eksploatuoja 19 orlaivių naudotojų trečiojoje šalyse 16 ES nepriklausančių šalių.

Šis klausimas buvo išspręstas siūlomais M.A.711 dalies a punkto 4 papunkčio, M.A.901 dalies f punkto, M.A.901 dalies i punkto bei Reglamento (EB) Nr. 2042/2003 7 straipsnio 3 dalies a pastraipos pakeitimais.

Kelnas, 2008 m. gegužės 15 d.

P. GOUDOU
Vykdomasis direktorius

PRIEDAS: Atsiliepimai į CRD2007-08

Bendri atsiliepimai:

- (1) „Europos sklandytuvų gamintojai“ ir vienas individualus asmuo reikalavo, kad savininkai galėtų laisvu pasirinkimu taikyti M dalies arba nacionalinius reikalavimus, reikalavimą grįsdami tuo, kad nacionalinis reikalavimų taikymas išliktų II priedėlyje nurodytiems orlaiviams, kurių yra nemažai.

Be jau pateiktų atsakymų į CRD2007-08, Agentūra norėtų pažymėti, kad II priedėlis nepagrindžia nacionalinių taisyklių taikymo orlaivių, kurie nėra įtraukti į šį priedėlį, atžvilgiu.

Be to, kaip nurodoma Pagrindinio reglamento 5 konstatuojamoje dalyje, *„reikėtų imtis proporcingų priemonių siekiant iš esmės padidinti laisvalaikio aviacijos saugos lygį. Pirmiausia reikėtų atsižvelgti į lėktuvus ir sraigtasparnius, kurių maksimali kilimo masė yra maža, kurie vis dažniau naudojami, gali skraidyti visoje Bendrijoje ir yra pagaminti pramoniniu būdu. Todėl, siekiant užtikrinti reikiamą vienodą saugos ir aplinkos apsaugos lygį, jų reglamentavimas būtų veiksmingesnis Bendrijos lygmeniu“.*

Todėl nėra galimybės užtikrinti, kad šie II priedėlyje nurodyti orlaiviai nuolat bus į jį įtraukti.

- (2) Nors dabartiniai Europos Sąjungos reglamentai neturi poveikio „Europos ultralengvųjų orlaivių federacijai“ (EMF), ji išreiškė savo nepitarimą dėl Agentūros CRD2007-08 pateikto pagrindimo, siekiant pagrįsti numatomus reglamentų pakeitimus. Be to, kad jos netenkina numatyta M dalis, EMF yra susirūpinusi dėl būsimų MDM.032 užduoties pasekmių.

Todėl EMF išreiškė savo tvirtą nusistatymą, kad orlaiviai, kurių DMK yra mažesnė kaip 450 kg liktų II priedėlyje, kuriame jie yra šiuo metu.

Agentūra pažymi, kad, kaip jau buvo minėta anksčiau, nėra galimybės užtikrinti, kad visi dabar II priedėlyje nurodyti orlaiviai nuolat bus į jį įtraukti.

Vis dėlto Agentūra mano, kad šioje nuomonėje pasiūlyta M dalies sistema gali pasiteisinti praktikoje, kuri bus palanki ultralengvųjų orlaivių bendruomenei. Be to, vis dar dirbama su MDM.032 užduotimi ir dedamos viso pastangos, kad taisyklės būtų priderintos atsižvelgiant į mažesnę bendrosios aviacijos sudėtingumą.

Agentūra pateiks tiesiogiai EMF išsamų atsakymą į jos atsiliepimą.

- (3) Vienas individualus asmuo pastebėjo, kad jo manymu konsultacijos dėl CRD etapas prilygsta Agentūros tinklalapyje nurodytam Teisėkūros proceso 5 etapui ir jis turėtų trukti 3 mėnesius.

Agentūra pažymi, kad 5 etapas „Laikotarpis komentarams ir peržiūrėjimui“ atitinka laikotarpį nuo išorinės konsultacijos dėl NPA pabaigos iki CRD paskelbimo.

Atsiliepimams dėl CRD pateikti skirtas laikotarpis atitinka 6 etapą „Priėmimas ir paskelbimas“. Agentūra gali paskelbti galutinę nuomonę/sprendimą ne anksčiau nei praėjus 2 mėnesiams po CRD paskelbimo tam, kad būtų paliekama pakankamai laiko atsiliepimams. Tai buvo nurodyta CRD2007-08 6 dalyje (3 puslapis) ir tai yra papildomas etapas, kurio daugelyje teisėkūros procesų nėra.

- (4) Vienas individualus asmuo paklausė, kur galima rasti M dalyje nurodytų patvirtintų organizacijų sąrašą.

Agentūra pažymi, kad visa atsakomybė už M.A. dalies F poskyryje ir M.A. dalies G poskyryje nurodytų Europos Sąjungoje esančių organizacijų patvirtinimą tenka valstybėms narėms ir šios valstybės narės yra atsakingos už atitinkamus patvirtintų organizacijų sąrašus.

Jeigu tai trečiosios šalies organizacija, atsakomybė tenka EASA, o patvirtintų organizacijų sąrašas yra patalpinamas Agentūros tinklalapyje.

Atsiliepimai dėl Reglamento (EB) Nr. 2042/2003 ir jo įgyvendinimo taisyklių:

- (1) Jungtinės Karalystės CAA ir Italijos ENAC pasiūlė suderinti Reglamentą (EB) Nr. 2042/2003 su pagrindiniu reglamentu, ypač nuostatas dėl taikymo, reglamento numerį ir terminą „sudėtingas varikliu varomas orlaivis“ pakeisti terminu „didelis orlaivis“.

Agentūra pažymi, kad toks suderinimas bus atliktas teisėkūros užduotimi MDM.044, įskaitant atitinkamus konsultacijos etapus. Kai kurie iš šių pakeitimų turi poveikį, kurį reikia įvertinti, ir jų negalima įvesti šia Nuomone.

Vis dėlto, Agentūra pakeitė 15a ir 15b formose pateiktą nuorodą į Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 nauja nuoroda į Reglamentą (EB) Nr. 216/2008.

Tuo tarpu visų kitų nuorodų į Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 klausimą galima išspręsti remiantis Reglamento (EB) Nr. 216/2008 69 straipsnio 1 dalimi, kurioje nustatoma, kad nuorodos į panaikintą Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 laikomos nuorodomis į Reglamentą (EB) Nr. 216/2008 ir aiškinamos pagal Reglamento (EB) Nr. 216/2008 VI priede pateiktą atitikties lentelę.

- (2) Siekdama išsiaiškinti kurių Reglamento (EB) Nr. 2042/2003 nuostatų reiktų laikytis Šveicarijos FOCA prašė, kad EASA išsiaiškintų, ar oro balionas gali būti naudojamas komerciniam oro transporto vežimui.

Agentūra laikosi nuomonės, kad esminis klausimas yra ne, ar oro balionai gali būti naudojami komerciniam oro transporto vežimui, o ar jiems yra taikomos Reglamento (EB) Nr. 2042/2003 nuostatos, susijusios su „komerciniu oro transporto vežimu“.

Reglamento (EB) Nr. 2042/2003 1 straipsnio 3 dalis nustato, kad „Su komerciniu oro transporto vežimu susijusios nuostatos taikomos licenciją turintiems oro vežėjams pagal Bendrijos įstatymus“.

Todėl yra taikomas Tarybos 1992 m. liepos 23 d. reglamentas (EEB) 2407/92 dėl oro vežėjų licencijavimo.

Konkrečiai oro balionams šis Reglamentas 2507/92 yra netaikomas remiantis reglamento 1 straipsnio 2 dalimi, todėl šiuo metu jiems yra netaikomos Reglamento (EB) Nr. 2042/2003 nuostatos dėl „komercinio oro transporto vežimo“.

Vis dėlto situacija netolimoje ateityje gali pasikeisti, kai bus paskelbtos įgyvendinimo taisyklės, nustatančios komerciniais tikslais naudojamų orlaivių naudojimo reikalavimus. Dėl to gali reikėti iš dalies pakeisti Reglamentą (EB) 2042/2003.

- (3) *AustroControl* pasiūlė suderinti CRD2007-08, NPA2008-03 ir NPA2008-07 pateiktas „orlaivio ELA1“ apibrėžtis. Be to, „Europos sklandytuvų gamintojai“, „*British Balloon and Airship Club*“ ir du individualūs asmenys pasiūlė tam tikrus „orlaivio ELA1“ apibrėžties pakeitimus.

Agentūra pažymi, kad šioje Nuomonėje Reglamento (EB) Nr. 2042/2003 2 straipsnyje – įvedama „orlaivio ELA1“ apibrėžtis, yra identiška NPA2008-07 dėl „ELA proceso, Standartinių pakeitimų ir remonto bei Sertifikavimo specifikacijų lengviesiems sportiniams lėktuvams“ pasiūlytajai. Tačiau NPA2008-03 pateiktas terminas „ELA licencija“ apima ne tik orlaivius ELA1, bet taip pat kai kuriuos orlaivius ELA2.

Agentūra rekomenduoja atsiųsti šiuos pastebėjimus dar kartą konsultacijos dėl NPA2007-08, kuri baigsis 2008 m. liepos 18 d., metu.

- (4) *AustroControl*, Jungtinės Karalystės CAA, Prancūzijos DGAC, Italijos ENAC ir „*Deutscher Aero Club*“ pasiūlė tam tikrus redakcinio ir aiškinamojo pobūdžio pakeitimus dėl nukrypimo nuo M.A.606 dalies h punkto ir M.A.801 dalies k punkto.

Be to, Prancūzijos DGAC pasiūlė nukrypimo nuo M.A.606 dalies h punkto ir M.A.901 dalies d punkto pakeitimus, siekiant užtikrinti, kad jie apimtų visus komerciniam oro transporto vežimui nenaudojamus orlaivius, išskyrus didžiuosius orlaivius, neatsižvelgiant į techninę priežiūrą atliekančios organizacijos arba asmens tipą.

Agentūra atitinkamai pakeitė šių nukrypimų formuluotę. Be to, siekiant, kad tekstas būtų aiškesnis, visi pasiūlyti nukrypimai buvo perkelti iš M dalies į Reglamentą (EB) Nr. 2042/2003:

- M.A.904 dalies f punktas perkeltas į 3 straipsnio 4 dalį.
- M.A.901 dalies k punktas ir M.A.903 dalies c punktas perkeltas į 3 straipsnio 5 dalį.
- M.A.302 dalies i punktas perkeltas į 3 straipsnio 6 dalį.
- M.A.802 dalies c punktas perkeltas į 4 straipsnio 4 dalį.
- M.A.606 dalies h punktas ir M.A.801 dalies d punktas perkeltas į 5 straipsnio 1 dalį.

- (5) „*Royal Danish Aeroclub*“, „*Europe Air Sports*“ ir „*Norwegian Air Sports Federation*“ paprašė pratęsti pereinamąjį laikotarpį iki 2010 m. rugsėjo 28 d.

Agentūra mano, kad pereinamuoju laikotarpiu iki 2009 m. rugsėjo 28 d. suteikia pakankamai laiko, kad siūlomi pakeitimai būtų tinkamai įgyvendinti.

- (6) *AustroControl* pasiūlė M.A.201 dalies i punkte įvestą terminą „naudojimas komerciniais tikslais“ apibrėžti Reglamente (EB) Nr. 2042/2003 ir jį taikyti tik aukštesnės kategorijos orlaiviams nei sklandytuvai ir varikliniai sklandytuvai.

Agentūra pažymi, kad terminas „naudojimas komerciniais tikslais“ jau yra apibrėžtas Pagrindiniame reglamente. Be to, šis terminas taip pat apima sklandytuvus ir variklinius sklandytuvus.

- (7) Prancūzijos DGAC pasiūlė, kaip jau buvo siūliusi NPA2007-08 atžvilgiu, kad komerciniam oro transporto vežimui nenaudojamų orlaivių, išskyrus didžiuosius orlaivius, techninės priežiūros programa nebūtų tvirtinama, o ji tik turėtų būti priimtina kompetentingai institucijai. Pasiūlymu siekiama, kad atsakomybė už šių orlaivių techninės priežiūros programą tektų savininkui ir nebūtų tvirtinama kompetentingos institucijos, išskyrus

Tinkamumo skraidyti apribojimus (ALI), tinkamumo skraidyti direktyvas ir kitus privalomus reikalavimus.

Agentūra laikosi nuomonės, jog tam, kad techninės priežiūros programą galima laikyti „patvirtinta“ arba „priimta“ kompetentinga institucija pirmiausia turi nustatyti, kad jos turinys atitinka M.A.302 dalyje, visų pirma M.A.302 dalies d ir h punktuose, nustatytus reikalavimus. Be to, apie tokį patvirtinimą/priimtinumą visuomet būtina pranešti.

Todėl siūlomas tekstas nebuvo pakeistas, kadangi Agentūra nemano, kad terminai „patvirtinta“ ir „priimta“ skiriasi.

- (8) Vienas individualus asmuo pastebėjo, kad galutinis M.A.302 dalies g punkto tekstas skirtingai pateikiamas CRD2007-08 ir CRD2007-01 ir paprašė pateikti bendrą galutinį tekstą.

Agentūra pažymi, kad CRD2007-01 M.A.302 dalies g punktas atitinka CRD2007-08 M.A.302 dalies h punktą.

Agentūra atsižvelgė į pastabą ir šioje Nuomonėje pakeitė M.A.302 dalies h punktą, siekiant jį suderinti su pasiūlymu, pateiktu dėl CRD2007-01. Agentūra pastebi, kad atsiliepimų dėl CRD2007-01 teikimo laikotarpis jau baigėsi ir siūlomo teksto atžvilgiu nebuvo pateikta neigiamų atsiliepimų.

Atsižvelgiant į šį pakeitimą, nebereikia įtraukti Jungtinės Karalystės CAA pateikto pasiūlymo, kuriuo prašoma M.A.302 dalies h punkte esančius žodžius „modifikacijos patvirtinimo turėtojas“ pakeisti žodžiais „nedidelio pakeitimo patvirtinimo turėtojas“.

- (9) „*Deutscher Aero Club*“ ir „*Europe Air Sports*“ prašė pakeisti M.A.403 dalies b punktą, kad VIII priedėlyje nurodytų darbų atžvilgiu pilotas/savininkas galėtų nuspręsti dėl orlaivio gedimo keliamo pavojaus skrydžio saugai dydžio ir dėl to priimtų sprendimą kada ir kokių defektų pašalinimo veiksmų reikėtų imtis prieš tolimesnį skrydį ir kokių defektų pašalinimą galima atidėti. Prašymas grindžiamas tuo, kad laikotarpiu iki kol bus parengta NPA2008-03 siūloma orlaivio ELA techninės priežiūros licencija, truks už išleidimą atsakingų darbuotojų, užtikrinančių šių problemų sprendimą.

Agentūra laikosi nuomonės, kad negalima užtikrinti, kad pilotas/savininkas turės reikiamas žinias, kad nuspręstų, ar defekto pašalinimas gali būti atidedamas. Todėl, jeigu nustatyta defektą galima pašalinti atliekant VIII priedėlyje nurodytus darbus, pilotas/savininkas gali atlikti tokius darbus, tačiau ji (jis) negali jų atidėti.

Be to, Agentūra nepitaria atsiliepime pateiktam pagrindimui, kadangi nėra įrodymų, iš kurių matyti, kad ateityje ELA licencijų turėtojų bus daugiau nei dabartinių už išleidimą atsakingų darbuotojų, turinčių nacionalines normas atitinkančią kvalifikaciją. Kol nebus parengta ELA orlaivio techninės priežiūros licencija, galima laikyti, kad už sklandytuvų ir oro balionų išleidimą atsakingi darbuotojai, atitinka reikalavimus, jeigu laikomasi valstybėje narėje keliamų reikalavimų, kaip ir iki šiol.

- (10) AustroControl ir Prancūzijos DGAC pateikė pastabas dėl M.A.502 dalies d punkte ir M.A.801 dalies c punkte numatytų komerciniam oro transporto vežimui nenaudojamam orlaiviui ELA1 taikomų nuostatų dėl sudėtingų techninės priežiūros darbų. Visų pirma jiems rūpestį kėlė kompetentingai institucijai galimai teksianti našta, kadangi nustatomas reikalavimas turėti sutartį tarp savininko ir kompetentingos institucijos ir institucijai reikės tikrinti, kad nepriklausomi už išleidimą atsakingi darbuotojai turėtų tinkamą kvalifikaciją ir naujausią patirtį, laikytusi komponentų techninei priežiūrai taikomų reikalavimų, turėtų įrankius, įrangą ir medžiagas ir naudotusi tinkamais įrenginiais:

- AustroControl pasiūlė, kad M.A.801 dalies c punkte būtų išlaikomi nepriklausomiems už išleidimą atsakingiems darbuotojams keliami reikalavimai kvalifikacijos, patirties, techninės priežiūros duomenų, įrankių, įrangos, medžiagų ir įrengimų atžvilgu, tačiau nereikalauti, kad kompetentinga institucija tai tikrintų.
- Prancūzijos DGAC pasiūlė:
 - pašalinti M.A.502 dalies d punkto nuostatas, leidžiančias nepriklausomiems už išleidimą atsakingiems darbuotojams atlikti sudėtingus komponentų techninės priežiūros ir variklių bei oro sraigto kapitalinio remonto darbus.
 - Išbraukti M.A.801 dalies c punktą ir M.A.801 dalies b punkte numatyti galimybę nepriklausomiems už išleidimą atsakingiems darbuotojams atlikti sudėtingus orlaivio EAL1 techninės priežiūros darbus, nenustatant specifinių reikalavimų dėl kvalifikacijos, patirties, techninės priežiūros duomenų, įrankių, įrangos, medžiagų ir įrengimų.

Agentūra laikosi nuomonės, kad Prancūzijos DGAC pateiktas pasiūlymas yra nenuoseklus, kadangi pagal jį neleidžiama atlikti bet kurio komponento techninės priežiūros sudėtingų darbų, tačiau leidžiama atlikti orlaivio techninės priežiūros sudėtingus darbus, nenustatant jokių papildomų reikalavimų.

Be to, Agentūra nepritaria Prancūzijos DGAC išsakytai pastabai, kad šie kiekvienu atveju suteikiami patvirtinimai nėra grindžiami išsamiais reikalavimais ir jie gali lemti atsakomybės problemas bei nesąžiningą elgesį naudotojų atžvilgiu, kai tuo pačiu Prancūzijos DGAC siūlo šiais atvejais naudoti Pagrindinio reglamento 14 straipsnio nuostatas dėl lankstumo.

Agentūros siūlyme jau yra įtraukti reikalavimai ir kompetentingai institucijai parengiant atitinkamas tvarkas, neatsižvelgiant į tai ar tai yra Agentūros pasiūlymu grindžiamas patvirtinimas kiekvienu atveju ar patvirtinimas suteikiamas remiantis 14 straipsnyje numatyta išimtimi, nesąžiningo elgesio turėtų būti išvengta.

Agentūra mano, kad AustroControl pasiūlymas panaikinti kompetentingai institucijai taikomą tikrinimo reikalavimą visiškai panaikina kompensacinę priemonę, kadangi reikalavimas turėti tinkamą kvalifikaciją, patirtį, techninės priežiūros duomenis, įrankius, įrangą, medžiagas ir įrenginius jau yra nustatytas bet kokiais bet kokio asmens arba organizacijos atliekamai orlaivio ir komponento techninei priežiūrai.

Vis dėlto Agentūra parengs AMC medžiagą, siekiant paaiškinti, kad į savininko ir kompetentingos institucijos sudarytą sutartį gali būti įtraukiamas sudėtingų darbų atlikimas ilgam laikotarpiui, jeigu tokioje sutartyje aprašomi naudojami reikalavimai, įrankiai, įranga, medžiagos ir įrengimai, o atsitiktinės atrankos būdu kompetentinga institucija tikrina ar laikomasi reikalavimų.

- (11) AustroControl ir Jungtinės Karalystės CAA pateikė pastebėjimus dėl konkrečių M.A.901 dalies g punkto nuostatų dėl komerciniam oro transporto vežimui nenaudojamų orlaivių.
- AustroControl pasiūlė, kad M.A.901 dalies g punktu būtų leidžiama du metus iš eilės nepriklausomiems už išleidimą atsakingiems darbuotojams ne tik pateikti rekomendacijas, bet taip pat išduoti ARC ir pratęsti jo galiojimą. Be to, AustroControl pasiūlė panaikinti reikalavimą kompetentingai institucijai vertinti šiuos už išleidimą atsakingus darbuotojus ir juos pripažinti.

- Jungtinės Karalystės CAA pasiūlė pakeisti M.A.901 dalies g punktą, nurodant, kad ši nuostata yra netaikoma komerciniais tikslais naudojamiems orlaiviams ELA1. Pasiūlymas grindžiamas reikalavimu dėl šių orlaivių pasirašyti sutartį su CAMO.

Agentūra laikosi nuomonės, kad AustroControl pateiktame pasiūlyme nenumatoma jokia tinkamumo skraidyti patikros vykdymo ir darbuotojų kvalifikacijos kontrolė. Be to, teisė išduoti ARC nėra sietina su 66 dalyje numatytos kvalifikacijos turėtoju.

Agentūra sutinka su Jungtinės Karalystės CAA pateiktu pasiūlymu, tačiau užuot naudojus terminą „naudojimas komerciniais tikslais“, reikėtų pateikti nuorodą į orlaivį, kuriam taikomas M.A.201 dalies i punktas, kadangi įmanomas atvejis, kai tam tikro pobūdžio „naudojimo komerciniais tikslais“ atveju nereikės sudaryti sutartį su M.A. dalies G poskyryje nurodyta organizacija. M.A.901 dalies g punktas buvo atitinkamai pakeistas.

- (12) „Europe Air Sports“ primygtinai siūlė suteikti galimybę gauti bendrą M.A. dalies F poskyryje ir M.A. dalies G poskyryje numatytą patvirtinimą.

Agentūra patvirtina jos nuomonę, pareikštą CRD2007-08.

- (13) Vienas individualus asmuo prašė, kad būtų suteikta galimybė M.A. dalies F poskyryje nurodytai organizacijai taip pat turėti M.A. dalies G poskyryje nurodytos organizacijos teises, nesant būtinybės laikytis M.A. dalies G poskyryje nustatytų reikalavimų.

Agentūra laikosi nuomonės, kad tai nėra geras pasirinkimas, kadangi M.A. dalies F poskyryje nėra nustatyti reikalavimai dėl nepertraukiamo tinkamumo skraidyti.

- (14) Italijos ENAC siūlė įtraukti tam tikras nuostatas dėl lankstumo M.A. dalies F poskyryje nurodytų organizacijų, atliekančių komerciniais tikslais naudojamų orlaivių, išskyrus komerciniam oro transporto vežimui naudojamus orlaivius, techninę priežiūrą, atžvilgiu. Šios nuostatos būtų panašios į dabar 145 dalyje esančias nuostatas.

Agentūra pritarė šiam pasiūlymui ir atitinkamai pakeitė tekstą:

- Buvo pridėtas naujas M.A.606 dalies h punktas, įtraukiant orlaivio vado duodamus pakartotinę priešskrydinę patikrą nustatančius tinkamumo skraidyti nurodymus ir riboto įgaliojimo išleisti eksploatuoti išdavimą orlaivio vadui, jei orlaivis eksploatuojamas toli nuo techninės priežiūros stoties.
- Pakeista M.A.615 dalis, kad būtų leidžiama atlikti techninę priežiūrą bet kurioje stotyje, jeigu orlaivis laikomas netinkamu eksploatuoti ar jeigu privaloma atlikti atsitiktinę priešskrydinę orlaivio techninę priežiūrą.

- (15) Jungtinės Karalystės CAA pasiūlė leisti M.B.902 punkto b papunktyje nurodytai kompetentingai institucijai taikyti tokį pat lankstumą dėl papildomos patirties naudojimo vietoj M.A.707 dalies a punkte nurodytoje pramonėje taikomos kvalifikacijos.

Agentūra sutiko su šiuo pasiūlymu.

- (16) AustroControl pasiūlė iš M.A.709 dalies išbraukti „pagrindinėje“ techninės priežiūros programoje naudojamas nuorodas į MPD ir MRB, nurodant, kad mažų orlaivių atžvilgiu šie dokumentai yra nenaudojami.

Agentūra nesutiko su šiuo pasiūlymu, kadangi „pagrindinę“ techninės priežiūros programą taip pat gali parengti nepriklausoma CAMO, siekianti, kad būtų patvirtintas didelis komerciniam oro transporto vežimui nenaudojamas orlaivis. Šių orlaivių atžvilgiu MPD ir MRB gali būti taikomi.

- (17) Italijos ENAC pasiūlė į M.A.711 dalies a punktą įtraukti teisę patvirtinti techninės priežiūros programas laikantis netiesioginio patvirtinimo procedūros.

Agentūra pasiūlymui nepitaria, kadangi vis tiek laikoma, kad netiesioginės procedūros keliu patvirtintą techninės priežiūros programą patvirtino kompetentinga institucija.

- (18) Tam tikrų individualių asmenų pastebėjimuose buvo prašoma paaiškinti, kas yra „nepertraukiamai prižiūrimas orlaivis“ ir šio termino reikšmę. Į šias pastabas Agentūra atsakys individualiai kiekvienam pateikusiam pastabas.

Vis dėlto, Agentūra pažymi, kad:

- „Nepertraukiamai prižiūrimo orlaivio“ apibrėžimą galima rasti M.A.901 dalies b punkte.
- „Nepertraukiamai prižiūrimo orlaivio“ apibrėžimas yra toks pats visų orlaivių tipų ir visų, net ir privataus pobūdžio, veiklos rūšių atžvilgiu. Tačiau M.A.901 dalies e punkte lankstumas pateikiamas, siekiant, kad tam tikrų orlaivių ir veiklos atžvilgiu CAMO galėtų išduoti ARC, net jeigu orlaivis nėra „nepertraukiamai prižiūrimas“.
- Tam, kad orlaivį būtų galima laikyti „nepertraukiamai prižiūrimu“ visus techninės priežiūros darbus turėtų atlikti M.A. dalies F poskyryje arba 145 dalyje nurodytos organizacijos. Išimtį galima daryti vieninteliu atveju, kai techninės priežiūros darbus atlieka pilotas/savininkas arba nepriklausomi už išleidimą atsakingi darbuotojai.

- (19) Jungtinės Karalystės CAA pasiūlė, kad numatyta CAMO teise pratęsti kompetentingos institucijos išduoto ARC galiojimą taip pat būtų galima naudoti komercinio oro transporto vežimo srityje. Pasiūlymu siekiama, kad būtų galima pratęsti šių kompetentingų institucijų išduotų ARC galiojimą, jeigu į Europos Sąjungą importuotas orlaivis tebebuvo nepertraukiamai prižiūrimas.

Buvo atitinkamai pakeistas M.A.901 dalies f punktas ir EASA 15a forma.

- (20) „Prancūzijos sklandymo sąjunga“ paprašė, kad būtų pakeistas M.A.901 dalies g punktas, kad CAMO galėtų išduoti ARC orlaiviui ELA1 remdamasi nepriklausomų už išleidimą atsakingų darbuotojų pateikta rekomendacija.

Agentūra nepitaria šiam pasiūlymui. Nurodytu atveju tik kompetentingos institucijos gali išduoti ARC, kadangi jos yra vienintelės, tvirtinančios rekomendacijas teikiančius nepriklausomus už išleidimą atsakingus darbuotojus.

- (21) Vienas individualus asmuo pabrėžė būtinybę ateityje imtis priemonių, kad kompetentingos organizacijos arba vertinimo įstaigos galėtų tikrinti tinkamumą skraidyti ir ELA orlaiviams išduoti ARC.

Agentūra jau paaiškino CRD2007-08, kad dabartinė Pagrindiniame reglamente pateikta kompetentingų organizacijų apibrėžtis to neleidžia. Be to, Pagrindiniame reglamente nėra apibrėžta vertinimo įstaigų sąvoka.

- (22) *AustroControl* ir Jungtinės Karalystės CAA išreiškė savo nepitarimą dėl M.A.901 dalies h punkto 2 papunktyje nustatyto įpareigojimo kompetentingai institucijai tikrinti tinkamumą skraidyti ir išduoti ARC, jeigu ją pasirenka savininkas. Abi institucijos siūlo leisti institucijai nuspręsti, ar ji atliks tinkamumo skraidyti patikrą, ir panaikinti visus su svoriu ir naudojimo paskirtimi susijusius apribojimus, kaip siūlo *AustroControl*.

Agentūra laikosi nuomonės, kad jeigu sprendimą priims kompetentinga institucija tai lems nesąžiningą elgesį skirtingose šalyse ir turės įtakos konkurencijai.

- (23) *AustroControl* pasiūlė papildyti M.A.901 dalį nauju punktu, kad kompetentinga institucija galėtų išduoti ARC pagal 52 formą naujiems Europos Sąjungoje teritorijoje pagamintiems orlaiviams nereikalaujant tinkamumo skraidyti patikros.

Pasiūlymui pritarus M.A.901 dalis buvo papildyta k punktu.

- (24) Italijos ENAC pateikė pastabą, kad M.A.903 ir M.A. 904 dalyse yra minimas orlaivio registracijos perleidimas Europos Sąjungoje ir į Europos Sąjungą importuotų orlaivių tinkamumo skraidyti patikros atlikimas. Ji tvirtino, kad Norvegijos Šveicarijos, Lichtenšteino ir Islandijos nepriklausymas Europos Sąjungai, atrodo, reiškia, kad šiuos klausimus reikia spręsti vadovaujantis M.A.904 dalimi. Todėl ji siūlo terminą „Europos Sąjunga“ pakeisti terminu „EASA valstybės narės“.

Agentūra pažymi, kad Pagrindiniame reglamente kalbama apie „valstybes nares“ „Europos Sąjungos valstybių narių“ prasme. Kitos Europos šalys yra laikomos „trečiosiomis šalimis“.

Vis dėlto aukščiau paminėtoms keturioms šalims yra taikomi tarptautiniai susitarimai::

- Norvegijai, Lichtenšteinui ir Islandijai – EEB susitarimas (Europos ekonominė bendrija).
- Susitarimas tarp Europos Sąjungos ir Šveicarijos.

Šiuose susitarimuose nustatomos kiekvienai šaliai taikomos Europos Sąjungos reglamentų nuostatos, todėl galiausiai šiose keturiuose šalyse yra naudojamos tos pačios perleidimo procedūros kaip ir Europos Sąjungos valstybėse narėse.

Todėl Agentūra nepitaria pasiūlymui.

- (25) Vienas individualus asmuo paprašė, kad visiems pilotams/savininkams būtų suteikta teisė atlikti tuos pačius darbus, nepriklausomai nuo orlaivio kategorijos (sklandytuvai, varikliniai lėktuvai...). Prašymas grindžiamas tuo, kad vienai grupei priklausantys pilotai nėra labiau ar mažiau patyrę už kitai grupei priklausančius pilotus.

Agentūra laikosi nuomonės, kad darbai, kuriuos leidžiama atlikti pilotui/savininkui, yra skirtingi kiekvienos orlaivio kategorijos atžvilgiu, kadangi skiriasi jų sistemos ir sudėtingumas. Diferenciacija nesiejama su piloto patirtimi.

- (26) Prancūzijos DGAC pateikė pastabą, kad vadovaujantis savu dabartinės taisyklės aiškinimu 145 dalyje nurodytoms A kategorijai priklausančioms organizacijoms Prancūzijoje buvo leidžiama atlikti paprastus „paviršinių“ komponentų techninės priežiūros darbus pagal komponentų techninės priežiūros duomenis.

Jis taip pat pastebėjo, kad Prancūzijoje yra bendra praktika, kad nepriklausomi už išleidimą atsakingi darbuotojai atlieka tam tikrus nesudėtingus stūmoklinių variklių techninės priežiūros darbus remdamiesi variklio techninės priežiūros duomenimis.

Abiem atvejais tinkamumas naudoti pripažįstamas lėktuvo lygmeniu.

Kadangi šios Nuomonės M.A.502 dalies b ir c punktuose siūlomame tekste reikalaujama, kad bet kokių techninės priežiūros darbų, atliktų vadovaujantis komponentų techninės priežiūros duomenimis, tinkamumą patvirtintų B/C kategorijoms priskiriamos organizacijos, Prancūzijos DGAC suvokė, kad šios praktikos tęsti negalima ir numato

reikšmingai paveikti techninės priežiūros organizacijas, nepriklausomus už išleidimą atsakingus darbuotojus bei savininkus/orlaivių naudotojus.

Vis dėlto, jis mano, kad paprastos komponentų techninės priežiūros, į kurios atlikimą neįeina speciali ekspertizė, šios praktikos tęsimas neturės poveikio saugai.

Šiai nuomonei taip pat pritaria „Alitalia Servizi“, 145 dalyje nurodytos organizacijos A kategorijai priklausanti Italijos organizacija, kuri dabar atlieka tam tikrus priešskrydinės orlaivio techninės priežiūros darbus, pavyzdžiui, keičiant sėdynių atramas ir virtuvės skyriaus duris, vadovaudamasi komponentų technine priežiūrai keliamais reikalavimais.

Agentūra pripažįsta, kad šis pasiūlymas gali sukelti nepagrįstų sunkumų paprastos komponento techninės priežiūros atveju, kai ji yra atliekama atliekant orlaivio techninę priežiūrą (ugnies gesintuvų svorio patikra, paprastas sėdynių ir virtuvės remontas ir t. t.). Vis dėlto Agentūra nesiekia, kad būtų leista atlikti bet kokią „paviršinio“ (arba „laikiniai išmontuojamo“) komponento techninę priežiūrą neturint tinkamos B/C kategorijos (variklio modulio patikrinimas ir remontas, ...).

Todėl remdamasi Prancūzijos DGAC pateiktu pasiūlymu Agentūra pakeitė M.A.502 dalies b ir c punktus, kad kompetentinga institucija galėtų konkrečiu atveju duoti pritarimą, kai tokio pobūdžio techninę priežiūrą galima atlikti neturint B/C kategorijos.

Be to, Agentūra papildomai parengs AMC medžiagą, siekdama paaiškinti techninės priežiūros, kurią galima patvirtinti, apimtį ir kontrolės procedūras, kurios turėtų galioti. Vienas iš pagrindinių šia priemone siekiamų tikslų – užtikrinti, kad darbuotojai turėtų tinkamą kvalifikaciją šiam darbui. Jeigu dirbama su sudėtingais komponentais, daugeliu atvejų reikia specialios kvalifikacijos, B1 arba B2 licencijos nepakanka.

(27) Be to, Agentūra atliko redakcinio pobūdžio bei nedidelius pakeitimus šiuose punktuose:

- o Buvo sugrįžta prie M.A.201 dalies e punkto pradžios teksto pirminės versijos, kuri yra (kaip pasiūlė Prancūzijos DGAC):

„Orlaivio savininkas, siekdamas įvykdyti a punkte nustatytus įsipareigojimus gali sudaryti sutartį...“

Šiuo pakeitimu siekiama išvengti reglamento tikslo dviprasmiškumo.

Kaip nurodoma M.A.201 dalies a punkte savininkas atsakingas už nepertraukiamąjį orlaivio tinkamumą skraidyti, nenustatant, ar savininkas pats atlieka darbus ar savo atsakomybe pasirašo su kuo nors sutartį .

M.A. dalies e punkte savininkui suteikiama galimybė pasirašyti sutartį su CAMO, jai perduodant nepertraukiamo tinkamumo skraidyti uždavinių atlikimo atsakomybę.

- o M.A.201 dalies e punktas papildytas žodžiais „jeigu organizacijoje galioja tinkamai patvirtintos procedūros“ (pasiūlyta Jungtinės Karalystės CAA).
- o M.A.302 dalies d punkto 2 papunktyje žodžiai „juos patvirtinus kompetentingai institucijai“ pakeisti žodžiais „juos patvirtinus pagal M.A.302 dalies b punkto arba M.A.302 dalies c punkto reikalavimus“ (pasiūlyta Nyderlandų CAA).
- o Iš M.A. dalies i punkto, kuris buvo perkeltas į Reglamento (EB) Nr. 2042/2003 3 straipsnio 6 dalį išbrauktas reikalavimas papildyti nacionalinę techninės priežiūros programą procedūromis, kuriomis užtikrinama, kad būtų laikomasi M.A.302 dalies g ir h punktų (pasiūlyta Nyderlandų CAA).

Agentūra pažymi, kad AMC M.A.302 dalies I priedėlyje ir AMC M.B.301 dalies b punkte nenurodoma, kad tokios procedūros turėtų būti įtrauktos į techninės priežiūros programą.

- Pakeista M.A.502 dalies d punkto formuluotė, siekiant, kad ji būtų lengviau suvokiama (pasiūlyta *AustroControl* ir Jungtinės Karalystės CAA).
- M.A.711 dalies a punkto 3 papunktyje žodžiai „*sudaryta sutartis*“ pakeisti žodžiais „*sudaryta subrangos sutartis*“ (pasiūlyta Italijos ENAC).
- M.A.711 dalies b punkto 1 papunktis papildytas žodžiais „*ir vėliau pratęsti jo galiojimą laikantis M.A.901 dalies c punkto 2 dalyje arba M.A.901 dalies e punkto 2 papunktyje nustatytų sąlygų*“ (pasiūlyta Italijos ENAC).
- M.A.714 dalies b punktas papildytas žodžiais „*arba, priklausomai nuo atvejo, pratęsiamas jo galiojimas*“ (Pasiūlyta Italijos ENAC).
- M dalies I priedėlio 5.1 punktas papildomas nauju 8 elementu, siekiant nustatyti pareigą CAMO per 10 dienų išsiųsti išduoto ARC arba ARC, kurio galiojimas buvo pratęstas, kopiją valstybės narės, kurioje orlaivis įregistruotas, kompetentingai institucijai (pasiūlyta Italijos ENAC).
- M dalies VI priedėlyje 6 sąlygoje žodis „*sutartys*“ pakeistas žodžiais „*subrangos sutartys*“ (pasiūlyta Jungtinės Karalystės CAA)

(28) Kadangi Agentūra mano, kad tekstas yra pakankamai aiškus, į šią Nuomonę nėra įtraukti šie pasiūlymai:

- *AustroControl* pasiūlė į M.A.901 dalies e punktą įrašyti sklandytuvus ir variklinius sklandytuvus.

Agentūra pažymi, kad M.A.901 dalies e punkte jau yra nurodoma „*orlaiviams, kurių DMK yra 2730 kg arba mažesnė*“. Žodis „*orlaiviams*“ apima sklandytuvus ir variklinius sklandytuvus.

- Jungtinės Karalystės CAA pasiūlė iš M dalies VI priedėlio išbraukti 7 sąlygą, grįsdama savo siūlymą tuo, kad AOC galiojimo sustabdymas neturi įtakos M dalies G poskyryje nurodytos organizacijos veiklai.

Agentūra pažymi, kad 7 sąlygoje jau nustatoma:

„*...jeigu kompetentinga institucija aiškiai nenurodo kitaip*“

Tai reiškia, kad kompetentinga institucija jau turi galimybę paremti CAMO patvirtinimą.

- Jungtinės Karalystės CAA pasiūlė pakeisti M dalies VI priedėlį, jį išdėstant taip:

„*Remiantis iš dalies pakeistu Komisijos reglamentu (EB) Nr. 2042/2003 bei laikantis toliau nurodytų terminų ir sąlygų valstybė narė patvirtina*“

Agentūra pažymi, kad dabartinis tekstas yra teisingas, kadangi jame nurodoma „*Šiuo metu galiojantis Komisijos Reglamentas (EB) Nr. 2042/2003*“. Tai reiškia, kad tuo metu, kai kompetentinga institucija suteikia patvirtinimą, reglamentas galioja.

(29) Toliau pateikti pasiūlymai nebuvo įtraukti į šią Nuomonę dėl to, kad jie nepatenka į užduoties objekto apimtį arba dėl to, kad jų dalykas galėtų sukelti daug pastabų ir diskusijų. Todėl juos reikia oficialiai aptarti ir dėl jų konsultuotis bei juos įtraukti į atskirą teisėkūros užduotį. Agentūra įtrauks šiuos pasiūlymus į „Teisėkūros sąrašą“.

- Jungtinės Karalystės CAA pasiūlė apibrėžti „Techninės priežiūros programą“ ir „Techninės priežiūros tvarkaraštį“.
- Jungtinės Karalystės CAA pasiūlė, kad didelių M.A. dalies F poskyryje nurodytų organizacijų atžvilgiu būtų nustatytas reikalavimas turėti oficialią Kokybės sistemą, savo siūlymą grįsdama tuo, kad didelių M.A. dalies G poskyryje nurodytų organizacijų, kurios prižiūri komerciniam oro transporto vežimui nenaudojamus orlaivius, atžvilgiu toks reikalavimas jau yra nustatytas.
- Italijos ENAC pasiūlė, kad už kokybės sistemą arba vidinius organizacijos patikrinimus atsakingi asmenys, priklausantys, atsižvelgiant į atitinkamą atvejį, M.A. dalies F poskyryje ir M.A. dalies G poskyryje nurodytoms organizacijoms, turėtų būti tvirtinami kompetentingos institucijos pagal EASA 4 formą.

Agentūra pažymi, kad to nereikalaujama net iš 145 dalyje nurodytų organizacijų.

- Jungtinės Karalystės CAA pasiūlė, kad M.A.707 dalies a punkte bei M.B.902 dalies b punkte nurodytas kriterijus, susijęs su atitinkama patirtimi, priklausytų nuo orlaivio DKM, o ne nuo jo naudojimo paskirties. Todėl ji pasiūlė nustatyti 2730 kg DKM kriterijų, neatsižvelgiant į tai, ar orlaivis yra naudojamas komerciniam transporto vežimui. Pasiūlymas grindžiamas tuo, kad nepriklausomai nuo jų naudojimo paskirties nedidelių orlaivių atžvilgiu yra labai sunku surasti formalus išsilavinimo kursus.

Nors šis pasiūlymas nebuvo įtrauktas, Italijos ENAC pasiūlė pakeisti AMC M.A.606 dalies c punktą, AMC M.A.706 dalies 4.7 pastraipą, AMC M.A.707 dalies a punkto 1 papunktį ir AMC M.A.707 dalies a punkto 2 papunktį, išsamiau paaiškinant, kaip ir kur reikėtų įgyti formalųjį išsilavinimą ir kokiais atvejais oro balionų ir komerciniam oro transportui naudojamų orlaivių, kurių DMK yra mažesnė kaip 2730 kg, atžvilgiu šį išsilavinimą gali pakeisti kompetentingos institucijos vertinimas.

Prieš priimant sprendimą šis ENAC pasiūlymas bus išnagrinėtas ir, jeigu reikės, pakeista AMC medžiaga.

- Jungtinės Karalystės CAA ir Italijos ENAC pasiūlė leisti numatyti ARC galiojimo pratęsimą, kad tebegaliojant tinkamumo skraidyti patikros procedūros nuostatos. Tuo siekiama suteikti lankstumo savininkui patalpinant ARC į orlaivį kol šis dar yra buveinėje.

Vis dėlto Jungtinės Karalystės CAA pasiūlė numatyti 30 dienų laikotarpį, tuo tarpu ENAC siūlo 5 dienų laikotarpį.

Atsiliepimai dėl AMC medžiagos:

Prieš paskelbiant galutinį Sprendimą (AMC/GM) toliau pateiktus pasiūlymus dėl AMC medžiagos pakeitimų ir jos papildymų Agentūra peržiūrės ir tekstas bus pakeistas atsižvelgiant į prašymus. Sprendimas bus paskelbtas, kai tik Komisija patvirtins šią Nuomonę:

- (1) Nyderlandų CAA pasiūlė iš AMC M.A.401 dalies c punkto 4 papunkčio išbraukti apribojimus dėl svorio.

Agentūra tam pritarė.

- (2) Jungtinės Karalystės CAA, „Broadland Balloon Flights“, „British Balloon and Airship Club“, „GEFA-FLUG“ ir tam tikri individualūs asmenys nurodė, kad oro balionų ir orlaivių patikrinimui AMC M.A.605 dalies a punkte reikalaujama turėti angarą.

Priimant galutinį sprendimą (AMC/GM) tekstas bus pakeistas ir išdėstytas taip:

„Jeigu oro baliono ir orlaivio kupolo/korpuso ir apatinės dalies įrangos techninę priežiūrą tinkamiau galima atlikti lauke, angaras yra nebūtinas su sąlyga, kad visi techninės priežiūros darbai gali būti atlikti laikantis M.A.402 dalies reikalavimų. Sudėtingiems remonto darbams ir komponentų techninei priežiūrai, kai reikalinga EASA 1 forma, būtinos tinkamos patvirtintos dirbtuvės. Patikrinimui ir techninei priežiūrai būtini įrengimai ir aplinkosauginės sąlygos turėtų būti nustatytos techninės priežiūros organizacijos žinyne“.

- (3) Italijos ENAC pasiūlė pakeisti AMC M.A.606 dalies c punktą, AMC M.A.706 dalies 4.7 pastraipą, AMC M.A.707 dalies a punkto 1 dalį ir AMC M.A.707 dalies a punkto 2 dalį, siekiant išsamiau paaiškinti kaip ir kur reikėtų įgyti formalųjį išsilavinimą ir kokiais atvejais oro balionų ir komerciniam oro transportui naudojamų orlaivių, kurių DMK yra mažesnė kaip 2730 kg, atžvilgiu šį išsilavinimą gali pakeisti kompetentingos institucijos vertinimas.

Tam Agentūra pritarė.

- (4) *AustroControl* pasiūlė pakeisti nuorodą į „66 dalyje nurodytą 1 lygio Bendrąjį susipažinimą“ nuoroda į „66 dalies III priedėlyje esantį 1 lygio Bendrąjį susipažinimą“. Šis pakeitimas taikomas AMC M.A.707 daliai, AMC M.A.707 dalies a punkto 1 papunkčiui, AMC M.A.707 dalies a punkto 2 papunkčiui, AMC M.B.902 dalies b punkto 1 papunkčiui ir AMC M.B.902 dalies b punkto 2 papunkčiui.

Tam Agentūra pritarė.

- (5) Jungtinės Karalystės CAA ir *„British Balloon and Airship Club“* pasiūlė pridėti AMC medžiagą, paaiškinančią, ką M.A.710 dalies b punkte reiškia „turi padėti pagal pirmiau minėtos dalies reikalavimus apmokyti darbuotojai“ ir ar apžiūrint orlaivį turi dalyvauti ARC pasirašęs asmuo.

Agentūra pažymi, kad tinkamumo skraidyti patikra apima dokumentinę ir fizinę patikrą. Pagal M.A.710 dalies c punkto 5 papunktį turi būti užtikrinta, kad per fizinę orlaivio patikrą nebūtų nustatyta neatitikimų tarp orlaivio ir dokumentų, kurių patikra yra atlikta.

Agentūra laikosi nuomonės, kad tai gali būti atlikta tik tuomet, jeigu tinkamumo skraidyti patikrą atliekantys darbuotojai dalyvauja fizinėje apžiūroje. Atliekant šią apžiūrą tinkamumo skraidyti patikrą atliekantiems darbuotojams gali padėti 66 dalyje nurodyti darbuotojai, atidarydami plokštes, atlikdami bandymus ir t. t.

AMC M.A.710 dalies b punktą reikia atitinkamai pakeisti.

- (6) Prancūzijos DGAC pasiūlė pridėti AMC medžiagą, paaiškinančią:
- kiek laiko tikro tipo orlaiviui gali būti atliekami patvirtintos apimties darbai, jeigu CAMO nėra sudariusi sutarties su užsakovu dėl tokio tipo orlaivio.
 - Ar galima leisti CAMO atlikti konkretaus orlaivio tinkamumo skraidyti patikrą nesudarius arba nesiekiant sudaryti sutarties su užsakovu dėl tokio tipo orlaivio.
- (7) Italijos ENAC pasiūlė parengti AMC medžiagą, siekiant paaiškinti, kaip kompetentinga institucija oficialiai patvirtina asmenis, turinčius teisę pratęsti ARC galiojimą remiantis nauja M.A.701 dalies a punkto 4 papunktyje nustatyta teise, ir kaip organizacija suteikia tokią teisę.

- (8) Italijos ENAC pasiūlė pateikti papildomos informacijos AMC M.A.901 c punkto 2 papunktyje, e punkto 2 papunktyje ir f punkte apie tai, kaip CAMO gali įrodyti, kad ARC galiojimas nėra pratęstas, jeigu organizacija žino arba turi pagrindo manyti, kad orlaivis yra netinkamas skraidyti. Be to, Italijos ENAC siūlo įtraukti „atitikties ataskaitos“ pavyzdį.
- (9) Italijos ENAC pasiūlė pakeisti AMC M.A.903 dalies a punktą ir AMC M.B.105 dalies a punktą, siekiant užtikrinti, kad perleidžiant orlaivio registraciją Europos Sąjungoje abipusis pasikeitimas informacija apimtų pranešimą, kad ARC buvo išduotas laikantis nacionalinių normų.
- (10) *AustroControl* pasiūlė į AMC M.B.301 dalies b punkto 3 elementą įrašyti variklinius sklandytuvus.
- (11) Italijos ENAC pasiūlė, kad AMC M.B.703 būtų pateikta tolimesnė EASA 14 formos pildymo informacija.
- (12) *AustroControl* pasiūlė atsižvelgti į šiuo metu peržiūrimą NPA2007-07, kai bus nustatomos grupių kategorijos AMC M.B.703 dalyje.
- (13) Nyderlandų CAA pasiūlė AMC M.A.302 dalies I priedėlio 1.1.7 pastraipoje ir AMC M.B.301 dalies b punkte esančius žodžius „nustatytų patikrinimų laikotarpių išdėstymo procedūra“ pakeisti žodžiais „išdėstymo programų duomenys arba nuoroda į jas“.
- (14) Jungtinės Karalystės CAA pasiūlė pridėti AMC medžiagą, paaiškinančią, ką VII priedėlyje „Sudėtingi techninės priežiūros darbai“ reiškia šie terminai:
- o 3 punkto c papunktyje – „*Patvirtintas arba įgaliotas suvirintojas*“.
 - o 5 punkto a papunktyje – „*Specialūs įrankiai*“.
- (15) „*Deutscher Aero Club*“ ir 2 individualūs asmenys pasiūlė AMC VIII priedėlyje „Ribota piloto/savininko atliekama techninė priežiūra“ esančio užduočių sąrašo pakeitimus.
- (16) Jungtinės Karalystės CAA pasiūlė į 145 dalyje bei 21 dalyje nurodytas Kokybės sistemas įtraukti panašius reikalavimus į AMC M.A.616 dalies VIII priedėlio e punkte nurodytuosius, kuriais remiantis organizacija turėtų pranešti kompetentingai institucijai apie visus pirmo lygio pažeidimus, nustatytus per vidinius organizacijos patikrinimus.
- (17) Jungtinės Karalystės CAA pasiūlė išbraukti AMC 145.A.50 dalies a pastraipos 2.8 punkto d papunkčio pakeitimą, kuris nustato supaprastintą 1 formos išdavimo tvarką komponentų, kurių techninę priežiūrą JAV ir Kanadoje atliko pagal 145 dalį nepatvirtintos organizacijos, atžvilgiu.
- Vis dėlto ji remia panašią pataisą, įvestą AMC M.A.613 dalies a punkto 2.8 papunkčiu.
- (18) Be to, atsižvelgdama į *AustroControl* ir Prancūzijos DGAC pateiktas pastabas dėl M.A.502 dalies d punkte ir M.A.801 dalies c punkte numatytų nuostatų, susijusių su sudėtingais orlaivio ELA1 techninės priežiūros darbais, Agentūra parengs AMC medžiagą, siekiant paaiškinti, kad į savininko ir kompetentingos institucijos sudarytą sutartį gali būti įtraukiamas sudėtingų darbų atlikimas ilgam laikotarpiui, jeigu tokioje sutartyje aprašomi naudojami reikalavimai, įrankiai, įranga, medžiagos ir įrenginiai, o atsitiktinės atrankos būdu kompetentinga institucija tikrina ar laikomasi reikalavimų

- (19) Taip pat, atsižvelgdama į Prancūzijos DGAC ir *Alitalia Servizi* pateiktas pastabas dėl „paviršinio“ komponento techninės priežiūros atlikimo (M.A.502 dalies b ir c punktai), Agentūra parengs AMC medžiagą, siekiant paaiškinti, kokios apimties techninė priežiūra gali būti tvirtinama ir kokios turėtų būti taikomos kontrolės procedūros.