



ATZINUMS Nr. 02/2008

EIROPAS AVIĀCIJAS DROŠĪBAS AĢENTŪRA

2008. gada 15. maijā

par Komisijas Regulu, ar ko groza Komisijas Regulu (EK) Nr. 1702/2003, ar kuru paredz īstenošanas noteikumus par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju

UN

Komisijas Regulu, ar ko groza Komisijas Regulu (EK) Nr. 2042/2003 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu

„Pārskatītās M daļas prasības gaisa kuģiem, kurus neizmanto komerciālajiem gaisa pārvadājumiem un tehniskai apkopei, ko veic pilots īpašnieks”

I. Vispārīga daļa

1. Šā atzinuma nolūks ir ierosināt, lai Komisija groza Komisijas Regulas (EK) Nr. 1702/2003¹ (21. daļu) un Regulu Nr. 2042/2003². Šo noteikumu izstrādes iemesli ir izklāstīti turpmākajā tekstā.
2. Šis atzinums ir pieņemts, ievērojot Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (turpmāk tekstā – „Aģentūra”) valdes noteikto kārtību³ saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008 19. pantu⁴ (turpmāk tekstā – „Pamatregula”).

II. Apspriešana

3. Lai novērtētu I pielikuma ietekmi uz Regulu (EK) Nr. 2042/2003 (M daļu), kā paredz 7. panta 6. punkts Regulā (EK) Nr. 2042/2003, 2004. gadā Aģentūra organizēja divas sanāksmes ar komerciālās un nekomerciālās aviācijas pārstāvjiem, kuru laikā tika atzīts, ka M daļas ietekme uz komerciālām gaisa pārvadājumu darbībām bija minimāla un ka ietekmes novērtējumam bija jābūt vērstam uz citām darbībām.
4. Lai veiktu iepriekš minēto ietekmes novērtējumu, 2004. gada 21. septembrī Aģentūra noslēdza līgumu ar konsultantu *Air EuroSafe*. 2005. gada 21. februārī *Air EuroSafe* izsniedza reglamentējošās ietekmes ziņojumu 2004/S 122-102598, kuru publicēja kā II papildinājumu NPA07/2005, kas ir izklāstīts turpmākajā tekstā.
5. Aģentūra izmantoja ziņojumu, lai ierosinātu grozījumu M daļai gaisa kuģiem, kurus neizmanto komerciāliem gaisa pārvadājumiem (noteikumu izstrādes uzdevums M.007). Šo priekšlikumu publicēja kā paziņojumu par ierosināto grozījumu (NPA) 07/2005, kurš tika izdots 2005. gada 23. jūnijā un bija pieejams sabiedriskai apspriešanai laika posmā, kurš pēc ieinteresēto personu pieprasījuma tika pagarināts līdz pieciem mēnešiem. Līdz termiņa beigu datumam, kas bija 2005. gada 24. novembris, Aģentūra bija saņēmusi 441 piezīmi no valsts iestādēm, profesionālajām organizācijām un privātpersonām.
6. Saņemtās piezīmes, kā arī secinājumi, kas tika gūti seminārā, ko rīkoja, lai izskaidrotu un apspriestu priekšlikumu, lika Aģentūrai apsvērt, ka paredzētās izmaiņas nav iespējams pieņemt, ja Aģentūra paralēli neierosina citu noteikumu izstrādes uzdevumu (M.017), lai izstrādātu saistīto paskaidrojuma materiālu (*AMC* un *GM*), ierosinātu turpmākus grozījumus noteikumiem un iesniegtu abus priekšlikumus vienlaicīgi, lai šādā veidā sniegtu pilnu pārskatu

¹ Komisijas 2003. gada 24. septembra Regula (EK) Nr. 1702/2003, ar ko paredz īstenošanas noteikumus par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju (OV, L 243, 27.09.2003., 6. lpp.). Regula, kas pēdējoreiz labota ar 2008. gada 28. marta Komisijas Regulu (EK) Nr. 287/2008 (OV, L 87, 29.03.2008., 3. lpp.).

² Komisijas 2003. gada 20. novembra Regula (EK) Nr. 2042/2003 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu (OV, L 315, 28.11.2003, 1. lpp.). Regula, kas pēdējoreiz labota ar 2007. gada 30. marta Komisijas Regulu (EK) Nr. 376/2008 (OV, L 94, 04.04.2007, 18. lpp.).

³ Valdes lēmums par procedūru, kas Aģentūrai ir jāievēro, sniedzot atzinumus, sertifikācijas specifikācijas un metodiskos materiālus. *EASA MB 08-2007*, 11.06.2007. (“noteikumu izstrādes procedūra”).

⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 20. februāra Regula (EK) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības Aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu Nr. 91/670/EEK, Regulu (EK) 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK (OV, L 79, 19.03.2008., 1. lpp.).

par paredzētajām izmaiņām. Tas tika plaši apspriests 2005. gada beigās ar aviācijas kopienas pārstāvjiem, kuri piekrita atbalstīt šo procesu. Līdz ar to noteikumu izstrāde tika paplašināta šādi:

- izvērtēt un sniegt atbildes uz 441 piezīmi, kas tika saņemta par NPA07/2005, sagatavojot attiecīgo dokumentu, kas ietver atbildes uz piezīmēm (CRD);
- apspriest un ierosināt turpmākas izmaiņas M daļai;
- izveidot attiecīgo AMC/GM materiālu.

Turklāt ļoti specifiski jautājumi, kas ir saistīti ar „tehnisko apkopi, ko veic pilots īpašnieks”, tika pārcelti uz atsevišķu uzdevumu (M.005).

7. Darbu veica divas noteikumu izstrādes grupas (M.005 un M.017), ko veidoja Aģentūras, NAA, ražošanas un tehniskās apkopes industrijas pārstāvji, kā arī īpašnieki/operatori. Pamatojoties uz to ieguldījumu, Aģentūra izdeva sabiedriskai apspriešanai šādus dokumentus:
 - 2007. gada 26. aprīļa CRD07/2005 (atbildot uz piezīmēm par NPA07/2005);
 - 2007. gada 28. jūnija NPA2007-08 (kas ierosina papildu izmaiņas M daļai, kā arī atbilstošajam AMC/GM).
8. Lai atbalstītu un izskaidrotu šo dokumentu saturu, 2007. gada 4. jūlijā Aģentūra organizēja vienu semināru Ķelnē, laikā no 2007. gada 28. augusta līdz 2007. gada 13. septembrim sešus seminārus Šveicē, Apvienotajā Karalistē, Francijā, Dānijā, Vācijā un Čehijas Republikā un vienu semināru Austrijā 2007. gada 13. novembrī.
9. Lai atvieglotu Komisijas apstiprināšanas procesu un lai nodrošinātu labāku visu iesaistīto pušu sapratni, Aģentūra nolēma, ka tās gala atzinums jāsniedz par trim uzdevumiem (M.007, M.005 un M.017) un uzņēmās sagatavot kopēju CRD, kā arī M daļas atsevišķo grozīto tekstu.
10. Aģentūra par CRD07/2005 saņēma 10 atbildes reakcijas un 661 piezīmi par NPA2007-08661, kuru galvenos ziņojumus var apkopot šādi:
 - tika izteiktas šaubas par nepieciešamību aizstāt esošās nacionālās sistēmas ar Eiropas regulām;
 - lai izskatītu vispārējās aviācijas pastāvīgo lidojumderīgumu, izdot īpašu atsevišķu regulu – „vieglo” M daļu;
 - integrēt noteikumu izstrādes uzdevuma MDM.032 iesniedzamo dokumentāciju par labāku vispārējās nozīmes aviācijas reglamentēšanu;
 - apvienot M.A. F apakšdaļas un M.A. G apakšdaļas (lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijas (CAMO)) apstiprinājumus;
 - pieņemt FAA AC43-13 par remontiem un izmaiņām;
 - saglabātajām daļām tieši (bez dubultās izmantošanas) pieņemt dokumentus par izmantošanu ASV (FAA 8130-3) un Kanādā (TCCA 24-0078);
 - paplašināt tehniskās apkopes, ko veic pilots īpašnieks, darbības sfēru un atcelt pašvērtēšanu;

- atvieglot apgrūtinošās uzraudzības prasības (kvalitātes nodrošināšanas sistēmas/organizācijas pārskatus);
- pieļaut sākotnējo CAMO apstiprināšanu gadījumā, ja trūkst apstiprinātas tehniskās apkopes programmas;
- noskaidrot daļu tehniskās apkopes un sarežģītu uzdevumu veikšanas apstākļus;
- atļaut lietošanai nederīgas daļas nodot īpašniekam;
- izstrādāt jaunu, vienkāršāku licenci tehniskās apkopes personālam;
- publicēt atvieglotas prasības lidojumderīguma pārbaudes personālam un atvieglotas procedūras lidojumderīguma pārbaūžu veikšanai un lidojumderīguma pārbaudes sertifikātu izsniegšanai;
- nodrošināt vairāk laika, lai īstenotu paredzētās izmaiņas.

11. Lai pārbaudītu šīs piezīmes, Aģentūra izveidoja divas pārbaudes grupas (M.005 un M.017), no kurām katru veidoja attiecīgās darba grupas locekļi, kā arī persona no Standartizācijas un apstiprināšanas (Aģentūras) un persona no nozares, kura ir izteikusi pretēju viedokli par NPA2007-08. Pēc šīs pārbaudes 2008. gada 6. martā Aģentūra izdeva CRD2007-08, kurā bija atbildes uz ikvienu piezīmi; ierosinātais tiesību akta teksts un AMC/GM; paskaidrojuma materiāls, kas norādīja, kā tiek izskatīti vissvarīgākie jautājumi, kas minēti iepriekš; un rokasgrāmata privāto gaisa kuģu īpašniekiem ar 2730 kg MTOM (mazākā maksimālās pacelšanās masa) un mazāk (tostarp visu izmēru gaisa baloni), apkopojot visatvieglotākās procedūras, kādas pieļauj paredzētie noteikumi.

12. Pēc CRD2007-08 ārējām konsultācijām, kas beidzās 2008. gada 6. maijā, Aģentūra saņēma atbildes reakcijas no:

- sešām kompetentām institūcijām: *AustroControl* – Austrija, *CAA* – Nīderlande, *CAA* – Apvienotā Karaliste, *DGAC* – Francija, *ENAC* – Itālija, *FOCA* – Šveice;
- 12 organizācijām un apvienībām: *Broadland Balloon Flights*, *British Balloon and Airship Club*, *GEFA-FLUG*, *Royal Danish Aeroclub*, *Europe Air Sports*, *Deutscher Aero Club*, *European Gliding Union*, *European Sailplane Manufacturers*, *Alitalia Servizi*, *French Gliding Union (FFVV)*, *Norwegian Air Sports Federation*, *European Microlight Federation*;
- 27 privātpersonām.

Šīs atbildes reakcijas ir sīki izanalizētas pielikumā. Neviens no tām patiesi neietekmē secinājumu saturu, kuru Aģentūra iesniedza CRD. Tomēr daudzas ierosināja interesantus teksta uzlabojumus, ko Aģentūra ieviesa šajā atzinumā. Dažas citas atbildes reakcijas esošās noteikumu izstrādes kontekstā nevar ņemt vērā, jo tām būtu vajadzīga attiecīga atklāta apspriešana; tāpēc tās tiks ņemtas vērā turpmākajā noteikumu izstrādē.

III. Aģentūras atzinuma saturs

13. Šajā atzinumā, cik vien iespējams, ņemti vērā ierosinājumi, kurus izteikušas daudzas ieinteresētas personas, kuras piedalījās apspriešanās un reaģēja uz *CRD*. Tajā ierosināta Eiropas pieeja to gaisa kuģu pastāvīgam lidojumderīgumam, kurus neizmanto komerciāliem gaisa pārvadājumiem, pamatojoties uz esošajām nacionālajām sistēmām, ja tās nodrošina vienādus līdzekļus, lai garantētu atbilstošu drošības līmeni, lai atļautu dažas no tām turpināt ar minimālu iejaukšanos; to darot, tā arī atļauj tām sistēmām, kuras ir pierādījušas savu efektivitāti, būt pieejamām visiem Eiropas pilsoņiem.
14. Nepieciešamība paralēli izstrādāt prasības un līdzekļus atbilstības panākšanai, kā arī nepieciešamība attiecīgi iesaistīt un konsultēt visas ieinteresētās personas, izskaidrot, kāpēc šos noteikumu izstrādes uzdevumus, kurus būtu bijis jāpabeidz 2005. gadā, varēja pabeigt tikai tagad – dažus mēnešus pirms pagaidu ziņojuma beigu stāšanās spēkā M daļas noteikumiem, kas ir piemērojami to gaisa kuģu pastāvīgam lidojumderīgumam, kurus neizmanto komerciāliem gaisa pārvadājumiem. Tas, protams, radīja pamatotas bažas iesaistītajām ieinteresētajām personām. Tāpēc šajā atzinumā ir pilnībā ņemtas vērā šīs šaubas un ierosināti pārejas pasākumi, lai tos piemērotu.
15. Ņemot vērā EASA noteikumu hierarhiju, šajā atzinumā ir apskatītas tikai tās izmaiņas, ko Aģentūra ierosina piemērot Komisijas regulām (M daļai, 145. daļai un 21. daļai); saistītos līdzekļus atbilstības panākšanai (*AMC*) un metodiskos materiālus (*GM*), kas bija detalizēti izstrādāti *CRD*, var izdot un izdos tikai Aģentūra, kad Komisija būs pieņēmusi iepriekš minētās regulas. Tomēr jābūt skaidri saprotamam, ka šajā atzinumā norādītie pasākumi jāizskaidro kopā ar iepriekš minēto *AMC* un *GM* kā daļu no saskaņotās paketes.

a) Kopīgu noteikumu nepieciešamība

16. Lai gan daudzas personas un organizācijas apšaubīja izmaiņu nepieciešamību un atbalstīja savas esošās nacionālās sistēmas turpināšanu, Eiropas Parlaments un Padome faktiski jau ir nolēmuši, ka visu to gaisa kuģu pastāvīgais lidojumderīgums, kuri reģistrēti dalībvalstīs, atbildīs kopīgiem noteikumiem, lai pilsoņi gūtu priekšrocības no diviem svarīgākajiem mērķiem, kas ir attiecināti uz EASA sistēmu:

a) drošība

Viens no pamatmērķiem ir saskaņot drošības līmeni. Lai gan nav liecību, kas norādītu uz drošības problēmām ar esošajām nacionālajām sistēmām, tas nenozīmē, ka drošību nevar uzlabot. Būtībā nacionālo sistēmu drošības līmenis katrā valstī atšķiras, un vienotai noteikumu kopuma izveidošanai ar atbilstošiem standartiem būtu jāuzlabo kopējais drošības līmenis Eiropā;

b) kopējais tirgus

Cits Kopienas mērķis saistībā ar EASA sistēmas izveidi bija sekmēt iekšējā tirgus darbību. Lai nodrošinātu, ka izmantotos gaisa kuģus var pārdot jebkurā kopējā tirgus daļā, tehniskās apkopes un lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijas var nodrošināt to pakalpojumus visās dalībvalstīs un ES pilsoņi var brīvi lidot ar saviem gaisa kuģiem ikvienā dalībvalstī, attiecībā uz preču, pakalpojumu un personu brīvu kustību nepieciešams pieņemt kopīgus noteikumus.

17. Līdz ar to nav pieņemams risinājums vispārējas nozīmes aviācijai paredzēt M daļas atcelšanu. Turklāt nekā nedarīšana arī nav iespējama, jo tas nozīmētu M daļas īstenošanu, kā tas ir tagad

– no 2008. gada 28. septembra un turpmāk. Tāpēc vienīgais veids, kā virzīties uz priekšu pašreizējā likumdošanas vidē, ir uzlabot M daļu, lai apmierinātu dažādo gaisa kuģu kategoriju un izmēru vajadzības, kā arī dažādu darbības veidu vajadzības. Tādā veidā Aģentūra ir īpaši izskatījusi svarīgākos jautājumus, kas tika noteikti apspriedes laikā.

b) Lidojumderīguma uzturēšanas prasību veids vispārējas nozīmes aviācijai

18. Vairākas personas un organizācijas uzskatīja, ka pašreizējās prasības ir pārāk sarežģītas un tās ir grūti saprast; tāpēc tās pieprasīja atsevišķu M daļu, kas paredzēta vispārējas nozīmes aviācijai (tā dēvētā „vieglā M daļa”). Aģentūra piekrīt, ka juridiskos tekstus reglamentētām personām ne vienmēr ir viegli saprast un izmantot, pat ja ir pieliktas vislielākās pūles, lai tos izveidotu viegli saprotamā valodā un organizētu tādā veidā, kas atvieglo to izmantošanu. Tas ir saistīts ar faktu, ka juridiskie teksti netiek veidoti, lai tiktu tieši izmantoti kā rokasgrāmatas ikdienas darbam: to galvenais mērķis ir izveidot juridisko noteiktību, kad kaut kas notiek nepareizi. Turklāt šādi teksti rada tiesības reglamentētām personām, kurām ir tiesības tos interpretēt savu interešu labā. Daudzas prasības, kas ir ietvertas M daļā, patiešām ir vispārīgas, un katrs kandidāts var tās piemērot pēc organizācijas un darbības lieluma un veida.

19. Šajā kontekstā jāņem vērā arī tas, ka M daļa attiecas uz lielu tādu gaisa kuģu daudzveidību, kas ir iesaistīti dažādos darbību veidos:

- lielle gaisa kuģi (kā jau definēts Regulā (EK) Nr. 2042/2003);
- nelielle gaisa kuģi – vairāk par 2730 kg MTOM;
- gaisa kuģi – 2730 kg MTOM vai mazāki un gaisa baloni;
- ELA1 gaisa kuģi (kā definēts šajā atzinumā, kas ir paredzēts par NPA2008-07 saistībā ar „ELA procesu”; „Standarta izmaiņām un remontiem” un „Sertificēšanas specifikācijām vieglajām sporta lidmašīnām”); un
- CS-VLA, CS-22 un LSA gaisa kuģi (LSA kā definēts šajā atzinumā, kas ir paredzēts par NPA2008-07).

Ja ievērotu atsevišķās M daļas loģiku, kas attiecas uz vispārējas nozīmes aviāciju, lai izskatītu katru gaisa kuģa kategoriju un, iespējams, arī katru darbības veidu, būtu jāizveido ne tikai viena, bet vairākas „vieglās M daļas”. Ņemot vērā Eiropas Kopienu Tiesas jurisprudenci, tas radītu ļoti lielu neskaidrību, jo katrs teksts tiktu interpretēts neatkarīgi no citiem, tāpēc identisks teksts varētu radīt atšķirīgas prasības.

20. Līdz ar to juridiskās prasības ir jāizmanto saistībā ar atbilstošu skaidrojošo materiālu, kuru izveidojuši paši regulatori un reglamentētās personas. Pēdējā gadījumā šādu skaidrojošo materiālu biedru labā var izdot tirdzniecības asociācijas un federācijas.

21. Neatkarīgi no iepriekšminētajām piezīmēm, Aģentūra saprot vispārējās nozīmes aviācijas ieinteresēto personu vajadzību tikt nodrošinātiem ar atbalstu, lai saprastu un īstenotu prasības, kurām viņiem jāatbilst. Tāpēc Aģentūra veicina visus centienus izdot lietotāju rokasgrāmatas līdzīgi tai, kas tika sagatavota CRD gaisa balonu un privāto gaisa kuģu īpašniekiem ar 2730 kg MTOM un mazāk. Tā paziņos arī noteikumu saturu un nolūku kompetentajām institūcijām, reglamentētām personām un organizācijām ar paskaidrojumiem, vēstulēm, semināriem utt.

c) Integrēt noteikumu izstrādes uzdevuma MDM.032 iesniedzamo dokumentāciju par labāku vispārējās aviācijas regulēšanu.

22. Vairākas personas un organizācijas ierosināja attiecībā uz vieglajiem gaisa kuģiem ņemt vērā atvieglotas procedūras, kas ir paredzētas saskaņā ar noteikumu izstrādes uzdevumu MDM.032. Tomēr ir jāatzīmē, ka šis uzdevums galvenokārt izskata prasības aviācijas darbībām, pilotu licencēšanai un sākotnējam lidojumderīgumam. Ir nepieciešams nodrošināt saskaņotību starp pastāvīgā lidojumderīguma prasībām un tām, kuras attiecas uz izmaiņu un remontu sertifikāciju, kā arī tām, kuras piemērojamas rezerves daļu un ierīču sertifikācijai. Šā uzdevuma kontekstā veikts gana liels darbs, lai varētu publicētu NPA2008-07, kas izveido jaunu procesu „Eiropas vieglais gaisa kuģis” ar divām apakškategoriām (ELA1 un ELA2) un LSA (vieglajām sporta lidmašīnām), kas ierosina jaunu sertifikācijas specifikāciju (CS). Paredzot šādu attīstību, atzinumā ir turpmāki atvieglējumi, kas ir raksturīgi šiem gaisa kuģiem:

- a) iespēju uzstādīt daļas, kas nav atbrīvotas no apkopes, ja tas ir atļauts 21. daļā (skatīt M.A.501 a) apakšpunktu). Tas paredz iespēju īpašniekam izgatavot noteiktas daļas bez atbrīvošanas no apkopes, kas ir ierosināta ar MDM.032;
- b) iespēju, ka neatkarīgais sertificējošais personāls veic daļu tehniskās apkopes darbus un kompleksās tehniskās apkopes darbus ELA1 gaisa kuģim (skatīt M.A.502 d) apakšpunktu un M.A.801 c) apakšpunktu);
- c) iespēju, ka neatkarīgais sertificējošais personāls izsniedz ieteikumus ARC izdošanai ELA1 gaisa kuģiem (skatīt M.A.901 g) apakšpunktu).

d) Apvienot M.A. F apakšdaļas + M.A. G apakšdaļas (lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijas (CAMO)) apstiprinājumus.

23. Lai izvairītos no pašraksturojuma, pētījumu, auditu un nodevu divkāršošanas, tika ierosināts apvienot M.A. F apakšdaļas + M.A. G apakšdaļas apstiprinājumus. Tomēr Aģentūra nav pārliecināta, ka priekšlikums dotu gaidāmās priekšrocības. Vispirms, ir skaidrs, ka atsevišķi sertifikāti ir jāuztur kārtībā, lai ietvertu tās organizācijas, kas vēlas tikai vienu apstiprinājumu. Pat ja būtu bijusi iespēja apvienot šos sertifikātus, tas nenodrošinātu vienotu sertifikācijas procesu, jo kompetentās institūcijas arī varētu nolemt atsevišķos gadījumos veikt auditus un izveidot dažādus departamentus, lai aptvertu tehniskās apkopes un pastāvīgā lidojumderīguma jautājumus. Tā rezultātā netiktu nodrošināta mazāka maksa, jo institūcija var pieņemt maksu līdz vajadzīgajam pētījumu līmenim, kas ir augstāks apvienotajam apstiprinājumam nekā vienam atsevišķam apstiprinājumam. Jebkurā gadījumā Aģentūrai nav kontroles pār maksām, kuras pieprasa kompetentās institūcijas.

24. Tāpēc tā vietā, lai izveidotu vienoto apstiprinājumu, Aģentūra ir izvēlējusies, ka:

- a) AMC M.A.602 un AMC M.A.702 paskaidro, ka organizācija, kas ir pieteikusies uz abiem apstiprinājumiem, var izmantot pieteikumam vienoto EASA 2. veidlapu;
- b) AMC M.B.604 b) apakšpunkts un AMC M.B.704 b) apakšpunkts iesaka, ka kompetentā institūcija organizē auditus, lai aptvertu abus apstiprinājumus, lai izvairītos no dubultām noteiktas vietas pārbaudēm;
- c) AMC M.A.704 ietver piemēru apvienotam organizācijas pašraksturojumam, kuram ir abi apstiprinājumi (M.A. F apakšdaļa un CAMO).

Tiek paredzēts, ka tas nodrošinās pamatu maksas pieņemšanai līdz vajadzīgajam pētījumu līmenim neatkarīgi no tā, vai ir galīgais apvienotais sertifikāts vai divi atsevišķi sertifikāti.

e) Pieņemt FAA AC43-13 par remontiem un izmaiņām

25. Vairākas personas ir pieprasījušas remontiem un izmaiņām pieņemt FAA AC43-13 izmantošanu. Lai gan Aģentūra piekrīt nepieciešamībai atrast vienkāršākus veidus, lai izskatītu vieglo gaisa kuģu izmaiņas un remontus, Aģentūra neuzskata par iespējamu tieši izmantot FAA noteikumus, kas tika izstrādāti atšķirīgā normatīvā vidē, kur remontu klasifikācija „nozīmīgos” vai „nenozīmīgos” remontos, kā arī normatīvo pienākumu dalīšana, ir atšķirīga. Tāpēc dažas personas ierosināja mainīt vietām FAA AC43-13 izveidotā remonta apstiprināšanas procesu EASA sistēmā. Šobrīd tas tiek izskatīts noteikumu izstrādes uzdevuma MDM.032 kompetencē, jo tas nav tehniskās apkopes jautājums, bet gan attiecas uz pastāvīgo lidojumderīgumu, ko izskata saskaņā ar 21. daļas D apakšdaļu un M apakšdaļu, kurās ietvertas prasības, kurām jāatbilst izmaiņām un remontiem. Tāpēc Aģentūra apsver atbilstošas sertificēšanas prasības, kā aprakstīts NPA2008-07, nodrošinot tāda paša veida pielāgojamību, kā to, kas ietverta AC43-13, bet EASA kontekstā.

f) Pieņemt tieši ASV un Kanādas izmantošanas dokumentus saglabātajām daļām

26. Daudzām organizācijām un gaisa kuģu īpašniekiem pašlaik krājumā ir daļas, kas tika izmantotas pēc tehniskās apkopes ar atbilstošajām FAA 8130-3 vai TCCA 24-0078 veidlapām; tomēr šīs veidlapas nav izdevušas organizācijas, kuras apstiprinātas saskaņā ar Kopienas tiesību aktu un tādējādi pēc 2008. gada 28. septembra tās nedrīkst uzstādīt. Turklāt tehniskās apkopes organizācijas ASV un Kanādā, kas veic tehnisko apkopi daļām, kuras ir uzstādītas vispārējas nozīmes aviācijas gaisa kuģiem, nešķiet ieinteresētas iegūt Eiropas apstiprinājumu. Lai aptvertu Eiropas vispārējas nozīmes aviācijas kopienas vajadzības, tas varētu izraisīt apstiprināto tehniskās apkopes organizāciju trūkumu.

27. Tāpēc Aģentūra paskaidro AMC M.A.613 a) apakšpunktā, ka M.A. F apakšdaļas vai 145. daļas tehniskās apkopes organizācija (nav paredzēta daļām) pēc attiecīgām pārbaudēm un apskatēm var izdot 1. veidlapu daļām, kas ir izmantotas pēc tehniskās apkopes ar 8130-3 (FAA) vai TCCA 24-0078 (Kanāda) bez dubultās izmantošanas. Šī atvieglotā procedūra ir balstīta uz šo organizāciju tehniskajām spējām un pārliecību par pārskata iegūšanu par amerikāņu un kanādiešu kompetento institūciju paveikto, pamatojoties uz novērtējumiem, kuri veikti beigu nenoslēgtajiem divpusējiem aviācijas drošības līgumiem ar šīm valstīm.

g) Paplašināt tehniskās apkopes, ko veic pilots īpašnieks, darbības sfēru un atcelt pašvērtēšanu

28. Attiecībā uz tehnisko apkopi, ko veic pilots īpašnieks, Aģentūra piekrīt, ka pieredze dažās dalībvalstīs un citās reglamentējošās sistēmās ir parādījusi, ka vairāk var izdarīt gaisa kuģa īpašnieks, jo viņu visvairāk ietekmē paveiktais darbs, lai nodrošinātu izmantotā gaisa kuģa drošību. Tāpēc tika nolemts pilnībā pārskatīt pilota īpašnieka tehniskās apkopes darbu sarakstu, kas tiks noteikts pēc gaisa kuģa kategorijas un ir pārvietots uz AMC materiālu (jauns AMC, M daļas VIII papildinājums). Šādi saraksti nepārprotami izslēdz drošības kritiskās vienības. Gluži otrādi – lielākai pārliecībai VIII papildinājums paskaidro uzdevumu kategorijas, kas neatbilst tehniskai apkopei, ko veic pilots īpašnieks.

29. Lai nodrošinātu nepieciešamo pārliecības līmeni pilota īpašnieka kompetencē, lai uzņemtos šādus tehniskās apkopes darbus, VIII papildinājums ietver pamatprincipus, kuriem pilotam īpašniekam ir jāatbilst, proti:

- kompetence un atbildība;

- o tehniskās apkopes izpilde un dokumentācija.

Šie noteikumi ir balstīti uz „pilota pašvērtējuma” jēdzienu. Saistītie riski tiek mazināti ar faktu, ka konkrētā pilota īpašnieka veiktie darbi ir jāuzskaita tehniskās apkopes programmā. Līdz ar to, ja gaisa kuģi pārzina CAMO, šī organizācija apstiprina, vai tehniskā apkope ir pareizi veikta; ja gaisa kuģi nepārzina CAMO, līdzīgu kvalitātes pārbaudi veic kompetentā institūcija periodisko lidojumderīguma pārbaūžu laikā. Atbilstoši tiek novērtēta tehniskās apkopes efektivitāte, ko veic pilots īpašnieks, savukārt tehniskās apkopes programma tiek mainīta, lai piemērotu pilota īpašnieka uzdevumus viņa faktiskajām iespējām, ja tas ir nepieciešams.

h) Atvieglot apgrūtinātās uzraudzības prasības (kvalitātes nodrošināšanas sistēmas/organizācijas pārskatus)

30. CAMO apstiprināšanas prasības, jo īpaši nepieciešamība pēc iekšējiem/ārējiem kvalitātes auditiem vai iekšējiem organizācijas pārskatiem, tiek uzskatītas par nesamērīgām, jo tiek uzskatīts, ka CAMO nodarbojas vienīgi ar birokrātiskām funkcijām, neieguldot gaisa kuģos reālu darbu. Tāpēc viņi uzskata, ka pietiktu ar kompetento institūciju veiktajiem auditiem. Aģentūrai vispirms jāpaskaidro, ka gaisa kuģu lidojumderīguma uzturēšanas vadība ir gan svarīga gaisa kuģu drošībai, gan faktiski veiktajai tehniskai apkopei. Ja lidojumderīguma uzturēšanas darbi nav pareizi izpildīti, pastāv nepārprotams risks, ka nav veikta visa vajadzīgā tehniskā apkope. Tāpēc pret to jāattiecas nopietni, un tiem, kuri ir par to atbildīgi, nevar piešķirt tiesības šajā jomā bez pietiekamas pārbaudes, ka viņi tās var pareizi realizēt.

31. Šajā kontekstā paļaušanās tikai uz auditiem, kurus veic kompetentā institūcija, netiek uzskatīta par pieņemamu šādu iemeslu dēļ:

- visas tiesības, kuras tiek piešķirtas CAMO (tādas pašas tiesības, kas tiek piešķirtas M.A. F apakšdaļas, 145. daļas un 147. daļas organizācijām), tiek pamatotas ar faktu, ka eksistē iekšējais process, kas uzrauga atbilstību noteikumiem; atkarībā no organizācijas lieluma tas jāveic ar organizācijas pārskatiem vai kvalitātes sistēmas līdzekļiem;
- kvalitātes sistēma ir būtiska, kad organizācija kļūst kompleksa, jo šajā posmā eksistē daudzas darba procedūras, un starp dažādām struktūrvienībām un funkcijām ir jānodrošina atbilstoša komunikācija;
- organizācija ir vienīgā, kura pastāvīgi apzinās pastāvošās problēmas, grūtības un nesaskaņas, un vienīgā, kura var nodrošināt atbilstošu korektīvo darbību un papildu pasākumus.

32. Tomēr Aģentūra atzīst, ka organizācijas apstiprināšanas prasības tiek saskaņotas ar organizācijas lielumu un sarežģītību. Lai pieņemtu to noteikumus mazākas sarežģītības mazajām M.A. F apakšdaļas un M.A. G apakšdaļas organizācijām, tā attiecīgi groza AMC M.A.616 VIII papildinājumu un izveido jaunu AMC M.A.712 f) apakšpunkta XIII papildinājumu. Šajā kontekstā Aģentūra vēlas arī atgādināt to, ka pretēji tam, ko, iespējams, sapratušas daudzas ieinteresētās personas, Regula neprasa lidojumderīguma pārbaudes personāla un pat organizāciju kas ir lielākas par viena cilvēka CAMO, neatkarību.

i) Atļaut sākotnējo CAMO apstiprināšanu gadījumā, ja nav apstiprinātas tehniskās apkopes programmas

33. Neatkarīgā CAMO sākotnējā apstiprināšana (nav saistīta ar AOC īpašnieku) ir noteikta kā iespējamais jautājums „kas bija pirmais – vista vai ola”, kad viņiem nav līgumu ar klientiem un

tāpēc viņi nevarēja iegūt nepieciešamo apstiprinājumu, lai piedāvātu savus pakalpojumus. Šo problēmu var izraisīt fakts, ka:

- 14. veidlapa, kas pašlaik atrodas M daļas VI papildinājumā, ietver atsauci uz tehniskās apkopes programmu un
- nav ieteikumu vai AMC skaidrojumu par to, kas ir pieņemams kā atsauce uz 14. veidlapas tehniskās apkopes programmu.

Tāpēc dažas kompetentās institūcijas uzskata par nepieciešamu, ka 14. veidlapa ietver noteiktas tehniskās apkopes programmas katram konkrētam gaisa kuģim pieteikuma iesniedzēja uzraudzībā. Šī īpašā interpretācija neatzīst iespēju atsaukties uz "vispārējām tehniskās apkopes programmām", kas aptver dažādus gaisa kuģu veidus un modeļus.

34. Aģentūra vispirms vēlas atgādināt, ka šādu interpretāciju neatbalsta ne noteikumi, ne AMC. Turklāt Aģentūras nolūks nav uzspiest neatkarīgajam CAMO, ka pirms pieteikšanās uz apstiprinājumu tam būtu jābūt noslēgtam līgumam ar iespējamo klientu. Aģentūra patiešām uzskata, ka ikvienai organizācijai būtu jābūt iespējai iegūt apstiprinājumu, lai sazinātos ar klientu, kuram ir līgums ar citu organizāciju, lai īpašnieki/operatori varētu izvēlēties starp dažādām iespējām. Tāpēc:

- M.A.709 tiek grozīts, lai ietvertu „bāzlīnijas” un „vispārējās” tehniskās apkopes programmu jēdzienu, paskaidrojot, ka nolūks ir atļaut neatkarīgo CAMO apstiprināšanu bez klientiem; lai papildus paskaidrotu šo jēdzienu, tiek pieņemts AMC M.A.709;
- M daļas VI papildinājums tiek grozīts šādi:
 - atcelt atsauci uz tehniskās apkopes programmu 14. veidlapā; saistītie noteikumi tiek pārceļti uz lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijas pašraksturojumu (CAME);
 - atļaut 14. veidlapā iekļaut gaisa kuģu veidus, sērijas vai grupas. Tas būs turpmāk paskaidrots AMC M.B.703;
 - labāk pielāgot 14. veidlapu gadījumam, kad komerciālo gaisa pārvadājumu operators veic arī lidojumderīguma vadības darbības gaisa kuģim, kuru neizmanto komerciālajiem gaisa pārvadājumiem.

j) Noskaidrot daļu tehniskās apkopes un sarežģītu uzdevumu veikšanas apstākļus

35. Saskaņā ar pašreizējiem noteikumiem daļu tehniskā apkope ir jāveic apstiprinātām tehniskās apkopes organizācijām ar atbilstošu vērtējumu pēc daļām. Vienīgais izņēmums ir gadījums, kad daļa tiek paturēta, kamēr tā tiek uzstādīta gaisa kuģī, vai kad tā ir īslaicīgi noņemta no gaisa kuģa, ja to īpaši atļauj gaisa kuģa tehniskās apkopes rokasgrāmata, lai uzlabotu piekļūšanu – šādā gadījumā šādu tehnisko apkopi var veikt neatkarīgais sertificējošais personāls. Turklāt kompleksie tehniskās apkopes darbi (VII papildinājums) ir jāveic apstiprinātai tehniskās apkopes organizācijai.

36. Šie noteikumi rada daudz jautājumu un šaubas reglamentētām personām un kompetentām institūcijām. Jo īpaši:

- nav minēts, vai tehnisko apkopi veic saskaņā ar gaisa kuģu vai daļu tehniskās apkopes datiem. Tas var likt domāt, ka gadījumā, ja daļa paliek uzstādīta gaisa kuģī (piemēram: turbīnas dzinēja karstā posma pārbaude), jebkuru daļu tehnisko apkopi var veikt neatkarīga sertificējoša persona;

- tekstā nav norādīts, kāds licences veids vai kvalifikācija (gaisa kuģu vai daļu) sertificējošam personālam ir vajadzīga, kad tiek veikta daļu tehniskā apkope;
- tekstā nav paskaidrots, kāda veida izmantošanas sertifikāts katrā gadījumā izsniegts (1. veidlapa vai gaisa kuģa izmantošanas sertifikāts);
- nav atšķirības attiecībā uz iesaistītā gaisa kuģa sarežģītību.

37. Lai izskatītu šos jautājumus, M.A.502, M.A.613 a) apakšpunkta, M.A.802 a) un b) apakšpunktu, M daļas IV papildinājums „Apstiprinājuma novērtējumi” un 145. daļas II papildinājums „Organizāciju klases un novērtējuma sistēma” tiek mainīts šādi:

- atļaut daļu tehnisko apkopi gaisa kuģim, kuru novērtē neatkarīgs sertificējošais personāls un gaisa kuģa novērtēšanas (A novērtēšanas) tehniskās apkopes organizācijas, kamēr daļas tiek uzstādītas gaisa kuģī vai īslaicīgi noņemtas no tā, kamēr tiek veikta tehniskā apkope saskaņā ar gaisa kuģa tehniskās apkopes datiem vai, ja ir īpaša vienošanās ar institūciju, saskaņā ar daļu tehniskās apkopes datiem (vienkāršai daļu tehniskai apkopei). Šī tehniskā apkope nedod tiesības uz 1. veidlapas izsniegšanu, un uz to attiecas gaisa kuģa izmantošanas prasības;
- atļaut daļu tehnisko apkopi gaisa kuģim, kuru novērtē dzinēja/APU (B novērtēšanas) tehniskās apkopes organizācijas, kamēr daļas tiek uzstādītas dzinējā/APU vai īslaicīgi noņemtas no tā, kamēr tiek veikta tehniskā apkope saskaņā ar dzinēja/APU tehniskās apkopes datiem vai, ja ir īpaša vienošanās ar institūciju, saskaņā ar daļu tehniskās apkopes datiem (vienkāršai daļu tehniskai apkopei);
- atļaut ELA1 gaisa kuģim, ka gaisa kuģa novērtēšanas neatkarīgais sertificējošais personāls veic:
 - daļu tehnisko apkopi saskaņā ar daļu tehniskās apkopes datiem, kamēr daļas ir uzstādītas gaisa kuģī vai ir īslaicīgi noņemtas. To nevar piemērot daļu kapitālremontam;
 - kompleksus uzdevumus, kas ir uzskaitīti VII papildinājumā, saskaņā ar līgumu starp īpašnieku un kompetento institūciju;
- atļaut CS-VLA, CS-22 un LSA gaisa kuģiem, ka gaisa kuģu novērtēšanas neatkarīgais sertificējošais personāls veic dzinēju kapitālremontu saskaņā ar iepriekšēju līgumu starp īpašnieku un kompetento institūciju. Tas ir piemērojams tikai attiecībā uz dzinējiem, kas ir īslaicīgi noņemti no gaisa kuģa kapitālremontam un kuri tiek uzstādīti atpakaļ vēlāk un nodoti apkalpošanai kopā ar gaisa kuģi. EASA 1. veidlapu nevar izsniegt.

k) Atļaut lietošanai nederīgas daļas nodot īpašniekam

38. Pašreizējie noteikumi paredz, ka bojātās daļas ir jāuzglabā saskaņā ar daļu tehniskās apkopes organizācijas kontroli, kamēr tiek pieņemts lēmums par to, vai tās tiks salabotas vai nodotas metāllūžņos. Šī prasība nav savienojama ar elastīgumu, ko pieprasa šis atzinums. Tāpēc ir nepieciešams paplašināt uzraudzības tiesības ikvienai apstiprinātajai tehniskās apkopes organizācijai (apstiprināta daļām vai gaisa kuģim) un gaisa kuģa īpašniekam. Pēdējā minētajā gadījumā daļa ir iepriekš jānosaka kā bojāta un nodošana īpašniekam jāatspoguļo atbilstošā reģistrācijas žurnālā. Šis grozījums ir ieviests M.A.504 b) apakšpunktā.

i) Izstrādāt jaunu, vienkāršāku licenci tehniskās apkopes personālam

39. Atbildes reakcija, kas tika saņemta no Aģentūras, norādīja, ka kvalifikācijas prasības B1.2 licencei ir pārāk stingras zemākajam lidmašīnu spektram ar virzuļdzinējiem (sarežģītības izteiksmē). Turklāt nav Eiropas licences, kas aptvertu planierus un gaisa balonus. Ar A-NPA14/2006 tika noteikta arī šī nepieciešamība pēc Eiropas licences, kas ir attiecīgi pieņemta gaisa kuģu vispārējas nozīmes aviācijas kopienā.

Pašlaik tas tiek izskatīts noteikumu izstrādes uzdevuma 66.022 ietvaros ar NPA2008-03 saskaņā ar ārējo apspriedi.

m) Publicēt atvieglotas prasības lidojumderīguma pārbaudes personālam un atvieglotas procedūras lidojumderīguma pārbaūžu veikšanai un lidojumderīguma pārbaudes sertifikātu izsniegšanai (ARC)

40. Jānoskaidro Eiropas Savienības dalībvalstīs reģistrēto gaisa kuģu situācija un tas, kas strādā trešās valsts uzraudzībā, ja reglamentētā drošības uzraudzība nav piešķirta trešai valstij. Tā kā lielākā daļa šo gaisa kuģu ir lieli gaisa kuģi, tos ir jāpārvalda CAMO, kas lielākajā daļā gadījumu būs trešās valsts CAMO; esošie M daļas noteikumi neatļauj šādam CAMO izsniegt ARC. Kamēr Aģentūra apsver iespēju pārskatīt šo ierobežojumu, ņemot vērā Pasaules tirdzniecības organizācijas līgumu, tā nebija daļa no esošā noteikumu izstrādes uzdevuma un tiek sagatavota kā atsevišķs uzdevums noteiktā laikā. Kā pagaidu risinājums tiek mainīts M.A.901, lai atļautu:

- CAMO, kas pārvalda gaisa kuģi, pagarināt ARC, ko izsniedzis cits CAMO vai kompetentā institūcija, kamēr gaisa kuģis atrodas kontrolētā vidē. Tas ir piemērojams pat, ja CAMO nav tiesību veikt lidojumderīguma pārbaudes un izsniegt ARC. Tas ir balstīts uz faktu, ka, lai pagarinātu ARC, netiek pieprasīts veikt lidojumderīguma pārbaudes un pieņemt lidojumderīguma pārbaudes personālu. Šis grozījums tika ieviests M.A.711 a) apakšpunktā 4 un M.A.901 f) apakšpunktā;
- pasākums ir balstīts uz faktu, ka, lai pagarinātu ARC, nav vajadzīgs veikt lidojumderīguma pārbaudi, bet tikai pārbaudīt, vai gaisa kuģis atrodas kontrolētā vidē. Līdz ar to nav nepieciešams lidojumderīguma pārbaudes personāls;
- kompetentajai institūcijai veikt lidojumderīguma pārbaudi un izdot ARC gaisa kuģiem, ko neizmanto komerciālajiem gaisa pārvadājumiem, kurus pārvalda trešā valsts CAMO. Šis grozījums tika ieviests M.A.901 i) apakšpunktā.

Ar šo pasākumu palīdzību reģistrācijas dalībvalsts kompetentā institūcija var veikt lidojumderīguma pārbaudi un izsniegt ARC. Turklāt tas ir jādara tikai reizi trijos gados, jo ārvalstu CAMO var pagarināt ARC, kuru izsniegusi šī kompetentā institūcija, ja gaisa kuģis atrodas kontrolētā vidē.

Turklāt, lai ietvertu atstādināšanas periodu līdz 2009. gada 28. septembrim ar pienākumu noslēgt līgumu ar CAMO par tiem lielajiem gaisa kuģiem, kas tika minēti iepriekš (kurus izmanto trešās valsts operatori), tiek grozīts Regulas (EK) Nr. 2042/2003 7. panta 3. punkta a) apakšpunkts.

41. Aģentūra norāda, ka noteikumi, kas tika ieviesti M.A.711(a)4 un M.A.901(f), kā norādīts iepriekš, ir piemērojami visiem gaisa kuģiem, tostarp tiem, kurus izmanto komerciālajiem gaisa pārvadājumiem. Mērķis ir atļaut CAMO, kas pārvalda gaisa kuģi, pagarināt ARC, ko

izsniegusi kompetentā institūcija sākotnējā sertifikāta vai ES importētā gaisa kuģa lidojumderīguma dokumenta izsniegšanas laikā.

42. Noteikumu paskaidrošana un vienkāršošana attiecībā uz lidojumderīguma pārbaūžu veikšanu un lidojumderīguma pārbaudes sertifikāta izsniegšanu izriet no lielākas elastības, kas ieviesta M daļā nekomerciāli vadītiem gaisa kuģiem, jo īpaši mazajiem gaisa kuģiem. Tāpēc Atzinums ievieš šādus grozījumus:

- visiem jaunajiem gaisa kuģiem, kas ir ražoti Eiropas Savienībā, sākotnējais ARC jāizsniedz kopā ar sākotnējo lidojumderīguma sertifikātu saskaņā ar 21A.183, 1. pantu. Lidojumderīguma pārbaude nav vajadzīga. Šis grozījums tika ieviests M.A.901 k) apakšpunktā;
- gaisa kuģiem, kurus neizmanto komerciālajiem gaisa pārvadājumiem, izņemot lielos gaisa kuģus, īpašnieks var noslēgt līgumu par tehniskās apkopes programmas izstrādi un netiešo apstiprināšanu ar ikvienu CAMO, pat ja CAMO nepārvalda gaisa kuģa lidojumderīgumu. Šis grozījums tika ieviests M.A.201 e) apakšpunktā;
- gaisa kuģiem ar 2730 kg MTOM un mazākiem, un gaisa baloniem, kurus neizmanto komerciālajiem gaisa pārvadājumiem:
 - atvieglotās prasības lidojumderīguma pārbaudes personāla kvalifikācijai gan CAMO, gan kompetentajai institūcijai. Tas nozīmē mazākas pieredzes prasības un iespēju nomainīt formālas mācības ar kompetences novērtējumu. Šis grozījums tika ieviests M.A.707 a)2 apakšpunktā un M.B.902 b)2 apakšpunktā;
 - īpašnieks var nolemt, vai vēlas veikt lidojumderīguma pārbaudi un to, vai ARC izsniedz kompetentā institūcija vai ikviena atbilstoši apstiprināta CAMO, neatkarīgi no tā, vai gaisa kuģis atrodas kontrolētā vidē vai nē. Tas tika ieviests M.A.901 h)2 apakšpunktā.
- ELA1 gaisa kuģiem:
 - ieteikumus ARC var izsniegt neatkarīgs sertificējošais personāls, kuru ir apstiprinājusi kompetentā institūcija. Tas tika ieviests M.A.901 g) apakšpunktā.

n) Pārejas noteikumi

43. Šis iepriekš aprakstītais noteikumu kopums var stāties spēkā tikai, kas tos apstiprinās Komisija. Tomēr apsverot, ka:

- galīgais termiņš M daļas īstenošanai gaisa kuģiem, kurus neizmanto komerciālajiem gaisa pārvadājumiem, ir 2008. gada 28. septembris;
- lielākā daļa organizāciju atturas no pieteikumu iesniegšanas M.A. F apakšdaļas un M.A. G apakšdaļas apstiprinājumiem, kamēr tām nav skaidra priekšstata par izmaiņām, kas ieviestas M daļā attiecībā uz vispārējas nozīmes aviāciju, un
- kompetentās institūcijas nevarēs pabeigt atbilstošos pētījumus un izsniegt apstiprināšanas sertifikātus pirms 2008. gada 28. septembra gala termiņa,

Aģentūra uzskatīja par vajadzīgu nodrošināt atbilstošus pārejas pasākumus tiem noteikumiem, kurus nevar pamatoti īstenot pirms 2008. gada 28. septembra, lai iesaistītajām organizācijām

un iestādēm būtu laiks tos īstenot, tajā laikā atļaujot gaisa kuģu pastāvīgo lidojumderīgumu saskaņā ar nacionālajiem noteikumiem.

44. Šie pārejas pasākumi, kas ir ietverti ierosinātajā regulā, groza Regulas (EK) Nr. 2042/2003 pārejas noteikumus, kas ir paredzēti:

a) gaisa kuģiem, kurus neizmanto komerciālajiem gaisa pārvadājumiem:

- iespēja kompetentajām institūcijām un nacionālajām CAMO izsniegt/pagarināt pēc 2008. gada 28. septembra maksimāli divas reizes (NAA gadījumā) vai tikai vienu reizi (nacionālās CAMO gadījumā), katru uz vienu gadu, lidojumderīguma pārbaudes sertifikātu, kas atbilst dalībvalstu prasībām (attiecas uz grozītās Regulas (EK) Nr. 2042/2003 3. panta 5. punktu);
- iespēja dalībvalstij līdz 2009. gada 28. septembrim atteikties no saistībām noslēgt līgumu ar CAMO (lieliem gaisa kuģiem, kurus izmanto trešās valsts operatori) (attiecas uz grozītās Regulas (EK) Nr. 2042/2003 7. panta 3. punkta a) apakšpunktu);

b) gaisa kuģiem, kurus neizmanto komerciālajiem gaisa pārvadājumiem, izņemot lielos gaisa kuģus, līdz 2009. gada 28. septembrim:

- lidojumderīguma uzturēšanas vadības organizācijas uzdevumus var veikt CAMO, kas apstiprināta saskaņā ar dalībvalstu prasībām (attiecas uz grozītās Regulas (EK) Nr. 2042/2003 3. panta 4. punktu);
- gaisa kuģu un daļu tehnisko apkopi un izmantošanu var veikt tehniskās apkopes organizācijas, kas ir apstiprinātas saskaņā ar dalībvalstu prasībām (attiecas uz grozītās Regulas (EK) Nr. 2042/2003 4. panta 4. punktu);
- iespēja dalībvalstij atteikties no saistībām noslēgt līgumu ar CAMO vai ar apstiprinātu tehniskās apkopes organizāciju (gaisa kuģiem, kurus ietekmē M.A.201(i)) (attiecas uz grozītās Regulas (EK) Nr. 2042/2003 7. panta 3. punkta a) apakšpunktu);
- iespēja izmantot līdzvērtīgas nacionālās tehniskās apkopes programmas (attiecas uz grozītās Regulas (EK) Nr. 2042/2003 3. panta 6. punktu);
- iespēja turpināt izmantot sertificējošo personālu, kas ir kvalificēts saskaņā ar dalībvalstu prasībām (attiecas uz grozītās Regulas (EK) Nr. 2042/2003 5. panta 1. punktu);
- izmantošanas sertifikāti, kurus izsniegušas tehniskās apkopes organizācijas, kas ir apstiprināti saskaņā ar dalībvalstu prasībām, tiek uzskatīti par līdzvērtīgiem tiem, kas ir izsniegti saskaņā ar M.A.801 un M.A.802 (attiecas uz grozītās Regulas (EK) Nr. 2042/2003 4. panta 4. punktu);

Aģentūra norāda, ka lielo gaisa kuģu, kurus neizmanto komerciālajiem gaisa pārvadājumiem, īpašniekiem/operatoriem (izņemot trešās valsts operatorus) tiek pieprasīts noslēgt līgumus par CAMO pakalpojumiem līdz 2008. gada 28. septembrim.

45. NPA komentēšanas perioda laikā kāda dalībvalsts pieprasīja trīs gadu pārejas posmu, kura laikā saskaņā ar nacionālajiem noteikumiem kvalificētais sertificējošais personāls varētu turpināt izmantot tiesības, lai nokārtotu esošā sertificējošā personāla aiziešanu un ņemtu vērā, ka B3 un ELA licences kādu laiku nebūs pieejamas. Aģentūra uzskata, ka šāds īpašs gadījums

saistībā ar noteikumu izstrādi netiks izskatīts, un iesaka, ka tā vietā ir jāizmanto Pamatregulas 14. panta pielāgošanas noteikumi.

IV. Reglamentējošās ietekmes novērtējums

46. Kā jau minēts II nodaļā, sākotnējo M daļas īstenošanas reglamentējošās ietekmes novērtējumu veica konsultants *Air EuroSafe*. Rezultāts bija reglamentējošās ietekmes novērtējuma ziņojums 2004/S 122-102598, kuru konsultants izdeva 2005. gada 21. februārī un kas tika publicēts NPA07/2005 II papildinājumā. Šis ziņojums ietvēra to daļu sarakstu, kas ir jāmaina, kopā ar atbilstošo iedarbību analīzi. Tika secināts, ka paredzētajām izmaiņām bija pozitīva ietekme uz reglamentētām personām, taču tās neietekmēja drošības līmeni, un tās tika ierosinātas kā NPA07/2005 daļa (M.007 uzdevums).
47. Tomēr, tā kā šis uzdevums tika papildināts ar M.005 un M.017 uzdevumu, lai ierosinātu papildu izmaiņas M daļā un veidotu *AMC/GM* materiālu, turpmākie reglamentējošās ietekmes novērtējumi tika veidoti par šādiem tematiem:
- lidojumderīguma pārbaudes personāla kvalifikācija gaisa kuģiem ar 2730 kg MTOM un mazāk, kurus neizmanto komerciālajiem gaisa pārvadājumiem (gan M.A. G apakšdaļai, gan kompetentajām institūcijām);
 - lidojumderīguma pārbaudes sertifikāta izsniegšana un atjaunošana;
 - M.A. F apakšdaļas organizāciju specializēto pakalpojumu darbu apakšuzņēmumu noslēgšana;
 - tehniskā apkope, ko veic pilots īpašnieks.
48. Šīs ietekmes tika pilnībā novērtētas NPA2007-08, un tika secināts, ka, izņemot „Lidojumderīguma pārbaudes sertifikāta izsniegšanas un atjaunošanas” gadījumu, paredzētajām izmaiņām uz visām ietekmētajām nozarēm nebija ne pozitīvas, ne negatīvas ietekmes.
49. Īpašajā „Lidojumderīguma pārbaudes sertifikāta izsniegšanas un atjaunošanas” gadījumā izvēlētais variants bija atļaut īpašniekam izlemt, vai lidojumderīguma pārbaudi un *ARC* izsniegšanu veic *CAMO* vai kompetentā institūcija. Tas attiektos uz gaisa kuģiem ar 2730 kg MTOM un mazāk, kurus neizmanto komerciālajiem gaisa pārvadājumiem. Šo variantu atbalstīja visi rūpniecības pārstāvji. Turpretim lielākā daļa kompetento institūciju pārstāvju centās pierādīt, ka tas viņiem radītu milzīgu nastu, jo viņi nevar novērtēt, vai reglamentētās personas *ARC* atjaunošanas uzdevumu piešķirtu viņiem vai *CAMO*; tāpēc pastāvēja risks, ka viņi pieņem darbā pārāk daudz vai pārāk maz papildu personāla. Tomēr Aģentūra izvēlējās šo variantu, jo tas nodrošina lielāku elastību īpašniekam un turpmāk veicina vispārējās nozīmes aviāciju. Turklāt tā uzskata, ka tirgum vajadzētu ātri pašregulēties, lai kompetentās institūcijas būtu spējīgas pareizi noteikt personāla vajadzības.
50. Attiecībā uz gaisa kuģu, kas ir reģistrēti dalībvalstī un strādā trešās valsts uzraudzībā, pastāvīgo lidojumderīgumu, ja reglamentētā drošības uzraudzība nav piešķirta trešai valstij, Aģentūra konstatēja, ka lielākā daļa iesaistīto gaisa kuģu ir reģistrēti Francijā. Saskaņā ar informāciju, kas 2007. gada 16. maijā tika saņemta no *DGAC* - Francija, bija 66 lieli gaisa kuģi, kurus pārvaldīja 19 trešās valsts operatori 16 valstīs ārpus ES.

Šis jautājums tika izskatīts ar M.A.711 a)4 apakšpunkta, M.A.901 f) apakšpunkta, M.A.901 i) apakšpunkta ierosinātajām izmaiņām un 7. panta 3. punkta a) apakšpunktu Regulā (EK) Nr. 2042/2003.

Ķelnē, 2008. gada 15. maijā

P. GOUDOU
izpilddirektors

PIELIKUMS: atbildes reakcijas uz CRD2007-08

Vispārējās atbildes reakcijas:

- 1) *European Sailplane Manufacturers* un kāda privātpersona pieprasīja iespēju īpašniekiem brīvi izvēlēties starp M daļu un nacionālajām prasībām, atbalstot sacīto ar faktu, ka II papildinājumā ietvertajiem gaisa kuģiem jā saglabā nacionālās prasības un ka II papildinājumā ietvertu gaisa kuģu skaits nav mazs.

Papildus atbildēm, kas jau sniegtas CRD2007-08, Aģentūra vēlētos piebilst, ka II papildinājuma esamība nepamato nacionālo noteikumu piemērošanu gaisa kuģiem, kuri nav ietverti šādā papildinājumā.

Turklāt, kā paziņots Pamatregulas 5. izklāstā, „*būtu jāveic samērīgi pasākumi, lai kopumā pakāpeniski palielinātu amatieru aviācijas drošības līmeni. Jo īpaši būtu jāpievērš uzmanība lidmašīnām un helikopteriem, kam ir maza maksimāli pieļaujama pacelšanās masa un kas kļūst arvien jaudīgāki, kas var būt aprīti visā Kopienā un ko ražo rūpnieciski. Tos tādēļ var labāk reglamentēt Kopienas līmenī, lai nodrošinātu vajadzīgo vienādo drošības un apkārtējās vides aizsardzības līmeni*”.

Līdz ar to nevar nodrošināt, ka šie II papildinājumā ietvertie gaisa kuģi paliks tur pastāvīgi.

- 2) Lai gan tos neietekmē esošās ES regulas, *European Microlight Federation (EMF)* izteica nevienprātību ar pamatojumiem, kurus CRD2007-08 sniegusi Aģentūra, lai atbalstītu regulu paredzēto grozījumu. Papildus tam, ka *EMF* nav apmierināts ar paredzēto M daļu, tas ir norūpējies par uzdevuma MDM.032 turpmāko rezultātu.

Līdz ar to *EMF* izteica vēlmi, ka gaisa kuģi, kuriem ir mazāk par 450 kg MTOM, paliek II papildinājumā, kā tas ir šobrīd.

Aģentūra norāda, ka iepriekšējā punktā jau ir norādīts, ka nevar nodrošināt, ka visi II pielikumā ietvertie gaisa kuģi paliks tur pastāvīgi.

Tomēr Aģentūra uzskata, ka M daļai ierosinātais projekts šajā atzinumā var pēc pieredzes izrādīties pievilcīgs deltaplānu kopienai. Turklāt darbs, kas saistīts ar MDM.032, joprojām notiek un tiek veikti visi pasākumi, lai pieņemtu noteikumus zemākajai vispārējās aviācijas sarežģītībai.

Aģentūra sniedz sīki izstrādātu atbildi tieši uz *EMF* atbildes reakciju.

- 3) Kāda privātpersona komentēja, ka, pēc viņa domām, *CRD* apspriedes fāze atbilst noteikumu izstrādes procesa 5. fāzei, kas ir parādīta Aģentūras tīmekļa vietnē, un apspriedei būtu jāilgst trīs mēnešus.

Aģentūra norāda, ka 5. fāzes „Piezīmes un kontroles periods” atbilst periodam starp *NPA* ārējo apspriežu beigām un *CRD* izsniegšanu.

Reakcijas periods, kas sniegts *CRD*, atbilst 6. fāzei „Pieņemšana un publicēšana”. Lai nodrošinātu pietiekamu laiku atbildes reakcijām, Aģentūra nevar izsniegt gala atzinumu/lēmumu agrāk par diviem mēnešiem pēc *CRD* izsniegšanas. Tas tika norādīts

CRD2007-08 6. punktā (3. lappusē) un ir papildu pasākums, kura nav daudzos noteikumu izstrādes procesos.

- 4) Kāda privātpersona jautāja, kur var atrast M daļas apstiprināto organizāciju sarakstu. Aģentūra norāda, ka M.A. F apakšdaļas un M.A. G apakšdaļas organizāciju apstiprināšana, kas atrodas ES, pilnībā ir dalībvalstu atbildība, un šis dalībvalstis ir atbildīgas par atbilstošajiem apstiprināto organizāciju sarakstiem.

Trešās valsts organizāciju gadījumā atbildība pienākas EASA, un apstiprināto organizāciju saraksts ir ievietots Aģentūras tīmekļa vietnē.

Atbildes reakcijas uz Regulu (EK) Nr. 2042/2003 un īstenošanas noteikumiem:

- 1) CAA – Apvienotā Karaliste un ENAC – Itālija ierosināja pielīdzināt Regulu (EK) Nr. 2042/2003 Pamatregulai, jo īpaši piemērojamības pantus, regulas numuru un atsauci uz „komplicēts ar dzinēju darbināms gaisa kuģis”, nevis „liels gaisa kuģis”.

Aģentūra atzīmē, ka šī pielīdzināšana tiek veikta kā daļa no noteikumu izstrādes uzdevuma MDM.044, ieskaitot atbilstošās apspriešanās fāzes. Dažām izmaiņās ir ietekme, kas ir jānovērtē, un tās nevar ieviest šobrīd kā daļu šā atzinuma.

Tomēr Aģentūra nomainīja atsauci uz Regulu (EK) Nr. 1592/2002, kas ir norādīta 15a un 15b veidlapā, ar atsauci uz Regulu (EK) Nr. 216/2008.

Pa to laiku var izskatīt pārējās atsauces uz Regulu (EK) Nr. 1592/2002, izmantojot Regulas (EK) Nr. 216/2008 69. panta 1. punktu, kas paredz, ka atsauces uz atcelto Regulu (EK) Nr. 1592/2002 tiks izskaidrotas tāpat kā Regulas (EK) Nr. 216/2008 atsauces un ka tās ir jāsaprot saskaņā ar korelācijas tabulu, kas ir izklāstīta Regulas (EK) Nr. 216/2008 VI papildinājumā.

- 2) FOCA – Šveice pieprasīja EASA sniegt skaidrojumu, vai gaisa balonus var izmantot saskaņā ar komerciālajiem gaisa pārvadājumiem vai, nē, lai uzzinātu, kuri Regulas (EK) Nr. 2042/2003 noteikumi ir jāievēro.

Aģentūra uzskata, ka galvenais jautājums nav tas, vai gaisa balonus var izmantot „komerciālajos gaisa pārvadājumos” vai, nē, bet gan – vai Regulas (EK) Nr. 2042/2003 noteikumi attiecībā uz „komerciālajiem gaisa pārvadājumiem” ir piemērojami vai nav tiem piemērojami.

Regulas (EK) Nr. 2042/2003 1. panta 3. daļā ir teikts, ka „šīs regulas noteikumi, kas attiecas uz gaisa komerctransportu, ir piemērojami licencētajiem gaisa pārvadātājiem, kā to definē Kopienas tiesību akti”.

Tātad piemērojamā regula ir Padomes 1992. gada 23. jūlija Regula (EES) Nr. 2407/92 par aviopārvadātāju licencēšanu.

Šajā gadījumā par gaisa baloniem jāsaprot, ka tie ir izslēgti no šīs Regulas Nr. 2407/92 1. panta 2. daļas, un līdz ar to Regulas (EK) Nr. 2042/2003 noteikumi attiecībā uz „komerciālajiem gaisa pārvadājumiem” pašlaik nav tiem piemērojami.

Tomēr tuvākajā nākotnē situācija var mainīties, kad tiks izdoti Īstenošanas noteikumi, kas ietver operatīvās prasības gaisa kuģiem, kurus izmanto komerciālajiem darbībām. Tas var radīt nepieciešamību veikt grozījumus (EK) 2042/2003.

- 3) *AustroControl* ierosināja pielīdzināt „ELA1 gaisa kuģu” definīcijas, kas ir sniegtas CRD2007-08, NPA2008-03 un NPA2008-07. Turklāt *European Sailplane Manufacturers, British Balloon and Airship Club* un divas privātpersonas ierosināja dažus grozījumus „ELA1 gaisa kuģu” definīcijai.

Aģentūra norāda, ka „ELA1 gaisa kuģa” definīcija, kas tiks ieviesta šajā atzinumā, Regulas (EK) Nr. 2042/2003 2. pantā ir tāda pati, kā tā, kas tika ierosināta NPA2008-07 „ELA process, standarta izmaiņas un remontu un sertificēšanas specifikācijas vieglajām sporta lidmašīnām”. Tomēr NPA2008-03 „ELA licence” ietver ne tikai ELA1 gaisa kuģi, bet arī dažus ELA2 gaisa kuģus.

Aģentūra iesaka šīs piezīmes vēlreiz nosūtīt NPA2007-08 apspriedes laikā, kas beidzas 2008. gada 18. jūlijā.

- 4) *AustroControl, CAA – Apvienotā Karaliste, DGAC – Francija, ENAC – Itālija un Deutscher Aero Club* ierosināja dažas redakcionālās un izskaidrošanas izmaiņas izņēmumiem M.A.302i) apakšpunktam un M.A.901 k) apakšpunktam.

Turklāt *DGAC – Francija* ierosināja izmaiņas izņēmumiem M.A.606 h) apakšpunktam un M.A.801 d) apakšpunktam, lai pārlicinātos, ka tie aptver visus gaisa kuģus, kas netiek izmantoti komerciālajiem gaisa pārvadājumiem, izņemot lielos gaisa kuģus, neatkarīgi no tā, kāda veida organizācija vai persona veic tehnisko apkopi.

Aģentūra mainīja šo izņēmumu formulējumu. Turklāt, lai padarītu tekstu skaidrāku, visi ierosinātie izņēmumi tiek pārcelti no M daļas uz Regulu (EK) Nr. 2042/2003 šādi:

- M.A.904 f) apakšpunkts tiek pārcelts uz 3. panta 4. punktu;
- M.A.901 k) apakšpunkts un M.A.903 c) apakšpunkts tiek pārcelts uz 3. panta 5. punktu;
- M.A.302 i) apakšpunkts tiek pārcelts uz 3. panta 6. punktu;
- M.A.802 c) apakšpunkts tiek pārcelts uz 4. panta 4. punktu;
- M.A.606 h) apakšpunkts un M.A.801 d) apakšpunkts tiek pārcelts uz 5. panta 1. punktu.

- 5) *Royal Danish Aeroclub, Europe Air Sports un Norwegian Air Sports Federation* pieprasīja pagarināt pārejas periodu līdz 2010. gada 28. septembrim.

Aģentūra uzskata, ka pārejas periods līdz 2009. gada 28. septembrim nodrošina pietiekamu laiku atbilstoši ierosināto grozījumu īstenošanai.

- 6) *AustroControl* ierosināja Regulā (EK) Nr. 2042/2003 definēt terminu „komerciālās darbības”, kas tika ieviests M.A.201 i) apakšpunktā, un ierosināja arī ierobežot to līdz gaisa kuģiem ārpus planieru un ar dzinēju darbināmo planieru kategorijas.

Aģentūra norāda, ka termins „komerciālās darbības” jau ir definēts Pamatregulā. Turklāt šis termins aptver arī planierus un ar dzinēju darbināmos planierus.

- 7) *DGAC* – Francija ierosināja, kā viņi to jau darīja NPA2007-08, ka gaisa kuģiem, kas netiek izmantoti komerciālajiem gaisa pārvadājumiem, izņemot lielos gaisa kuģus, tehniskās apkopes programmai nebūtu jābūt apstiprinātai, bet tikai jābūt pieņemamai kompetentajai institūcijai. Ierosinājuma nolūks ir tāds, ka izņemot lidojumderīguma ierobežojumus (*ALI*), lidojumderīguma direktīvas un citus obligātos datus, tehniskās apkopes programmas saturs šiem gaisa kuģiem jāatstāj īpašnieka atbildībā, un to nevajag apstiprināt kompetentajai institūcijai.

Aģentūras nostāja ir tāda, ka pirms tehniskās apkopes programmu var uzskatīt par „apstiprinātu” vai „pieņemamu”, kompetentajai institūcijai iepriekš jānosaka, ka saturs atbilst prasībām, kas ir ietvertas M.A.302, jo īpaši M.A.302 d) un h) apakšpunktos. Turklāt vienmēr jābūt paziņojumam par šādu apstiprinājumu/pieņemšanu.

Tā kā Aģentūra nesaskata nekādu atšķirību starp terminiem „apstiprināts” un „pieņemts”, ierosinātais teksts netiek grozīts.

- 8) Kāda privātpersona komentēja, ka iegūtais teksts punktam M.A.302 g) apakšpunkts ir atšķirīgs CRD2007-08 un CRD2007-01 un pieprasīja apvienoto iegūto tekstu.

Aģentūra piebilst, ka CRD2007-01 punkts M.A.302 g) apakšpunkts atbilst CRD2007-08 punktam M.A.302h) apakšpunktam.

Aģentūra pieņem piezīmi un groza M.A.302 h) apakšpunktu šajā atzinumā, lai pielīdzinātu priekšlikumam, kas veikts CRD2007-01. Aģentūra norāda, ka komentēšanas periods CRD2007-01 jau ir beidzies un ka attiecībā uz ierosināto tekstu netika saņemta nelabvēlīga reakcija.

Šā grozījuma atveidošana nav nepieciešama, lai iekļautu priekšlikumu, kuru veica CAA – Apvienotā Karaliste, kas pieprasa M.A.302 h) apakšpunktā nomainīt vārdus „pārveidošanas apstiprinājuma turētājs” ar „nelielu izmaiņu apstiprinājuma turētājs”.

- 9) *Deutscher Aero Club* un *Europe Air Sports* pieprasīja pārveidot M.A.403 b) apakšpunktu, lai atļautu pilotam īpašniekam izlemt par uzdevumiem, kas uzskaitīti VIII papildinājumā, vai gaisa kuģa bojājums pakļauj nopietnam riskam lidojuma drošību un tāpēc izlemt, kad un kādu labošanas darbību veikt pirms turpmākās lidošanas un kuru bojājuma labošanu var atlikt. Sniegtais pamatojums ir tāds – kamēr *ELA* gaisa kuģa tehniskās apkopes licence, kuru ierosināja NPA2008-03 ir pieņemta, lai atbalstītu šos jautājumus, nebūs pietiekami daudz sertificējošā personāla.

Aģentūras nostāja ir tāda, ka nevar nodrošināt, ka pilotam īpašniekam ir pietiekama kompetence, lai nolemtu, vai bojājumu var vai nevar labot. Tātad, ja atrasto bojājumu var labot ar VIII papildinājuma uzdevumu, pilots īpašnieks var veikt šādus darbus pirms lidojuma, bet viņš nevar tos atlikt.

Turklāt Aģentūra nepiekrīt reakcijā sniegtajam pamatojumam, jo nav liecību, kas rādītu, ka turpmāko *ELA* licences turētāju skaits būs lielāks nekā esošā sertificējošā personāla skaits, kas ir kvalificēts saskaņā ar nacionālajiem noteikumiem. Kamēr pastāv *ELA* gaisa kuģu tehniskās apkopes licence, sertificējošais personāls planieriem un gaisa baloniem var iegūt kvalifikāciju, ievērojot dalībvalstu prasības, kā viņi to dara pašlaik.

- 10) *AustroControl* un *DGAC* – Francija izteica komentārus par īpašajiem noteikumiem *ELA1* gaisa kuģiem, kas netiek izmantoti komerciālajiem gaisa pārvadājumiem, kas ir paredzēti

M.A.502 d) apakšpunktā un M.A.801 c) apakšpunktā attiecībā uz sarežģītajiem tehniskās apkopes darbiem. Jo īpaši viņi bija norūpējušies par iespējamo slodzi kompetentajai institūcijai ar prasību noslēgt līgumu starp īpašnieku un kompetento institūciju, un nepieciešamību pēc institūcijas, kas pārbaudītu, vai neatkarīgajam sertificējošam personālam ir atbilstoša kvalifikācija un nesena pieredze, piemērojami daļu tehniskās apkopes dati, līdzekļi, aprīkojums un materiāli, un ir pieeja attiecīgajām iekārtām:

- *AustroControl* ierosināja M.A.801 c) apakšpunktā saglabāt prasības kvalifikācijai, pieredzei, tehniskās apkopes datiem, līdzekļiem, aprīkojumam, materiāliem un iekārtām neatkarīgam sertificējošam personālam, bet nepieprasīt kompetento institūciju to pārbaudīt.
- *DGAC* – Francija ierosināja:
 - M.A.502 d) apakšpunktā izslēgt noteikumus, kas atļauj neatkarīgam sertificējošam personālam veikt daļu sarežģītos tehniskās apkopes darbus un dzinēju un propelleru kapitālremontu;
 - izsvītrot M.A.801 c) apakšpunktu un ietvert M.A.801 b)2 apakšpunktā iespēju neatkarīgam sertificējošam personālam veikt gaisa kuģu sarežģītos tehniskās apkopes darbus ELA1 gaisa kuģiem bez īpašām prasībām attiecībā uz kvalifikāciju, pieredzi, tehniskās apkopes datiem, līdzekļiem, aprīkojumu, materiāliem un iekārtām.

Aģentūra uzskata, ka *DGAC* – Francija izteiktais priekšlikums nav savienojams, jo tas neatļauj veikt nevienu daļu sarežģītās tehniskās apkopes darbu, bet atļauj veikt gaisa kuģu sarežģītos tehniskās apkopes darbus bez papildu prasībām.

Turklāt Aģentūra nepiekrīt piezīmei, kuru izteica *DGAC* – Francija, ka šie individuālie apstiprinājumi nav balstīti uz sīki izstrādātām prasībām un var radīt jautājumus par atbildību un negodīgu izturēšanos starp lietotājiem, kamēr tajā pašā laikā *DGAC* – Francija šiem gadījumiem ierosina izmantot Pamatregulas 14. panta pielāgošanas noteikumus.

Aģentūras priekšlikumā jau ir ietvertas prasības, un no ikvienas negodīgas izturēšanās būtu jāizvairās ar kompetentās institūcijas palīdzību, kas veido atbilstošas procedūras neatkarīgi no tā, vai tas ir individuāls apstiprinājums, kas balstīts uz Aģentūras priekšlikumu vai izsniegšanu saskaņā ar 14. panta atbrīvojumu.

Attiecībā uz *AustroControl* izteikto priekšlikumu Aģentūras atzinums ir tāds, ka pārbaudes prasības atcelšana, ko veic kompetentā institūcija, pilnībā likvidē kompensācijas līdzekli, jo prasība pēc atbilstošas kvalifikācijas, pieredzes, tehniskās apkopes datiem, līdzekļiem, aprīkojuma, materiāliem un iekārtām ir jau pieprasīta visām tehniskām apkopēm, ko veic ikviena persona vai organizācija ikvienam gaisa kuģim vai daļai.

Tomēr Aģentūra ievieš *AMC* materiālu, lai paskaidrotu, ka līgums starp īpašnieku un kompetento institūciju var ietvert vairāku sarežģītu uzdevumu veikšanu ilgstošā laika periodā, ja šāds līgums apraksta datus, līdzekļus, aprīkojumu, materiālus un iekārtas, kas jāizmanto, un kompetentā institūcija veic izlases veida pārbaudes, lai pārbaudītu atbilstību.

- 11) *AustroControl* un CAA – Apvienotā Karaliste izteica piezīmes attiecībā uz īpašajiem noteikumiem ELA1 gaisa kuģiem, kurus neizmanto komerciālajiem gaisa pārvadājumiem, kas ir paredzēti M.A.901 g) apakšpunktā.
- *AustroControl* ierosināja M.A.901 g) apakšpunktā atļaut neatkarīgam sertificējošam personālam divu secīgo gadu laikā ne tikai izsniegt ieteikumu, bet arī izsniegt un pagarināt ARC. Turklāt *AustroControl* ierosināja atcelt prasību kompetentai institūcijai izsniegt un pieņemt šo sertificējošo personālu.
 - CAA – Apvienotā Karaliste ierosināja grozīt M.A.901 g) apakšpunktu, lai paziņotu, ka šis noteikums nav piemērojams ELA1 gaisa kuģiem, kurus izmanto komerciālām darbībām. Pamatojums ir tāds, ka par šiem gaisa kuģiem tiek pieprasīts noslēgt līgumu ar CAMO.

Aģentūra uzskata, ka *AustroControl* priekšlikums nenodrošina kontroli pār lidojumderīguma pārbaudes procesu un pār personāla kvalifikāciju. Turklāt ARC izsniegšana nav tiesības, kas ir saistītas ar 66. daļas kvalifikācijas turētāju.

Attiecībā uz CAA – Apvienotā Karaliste izteikto priekšlikumu Aģentūra tam piekrīt, bet tā vietā, lai attiecinātu uz „komerciālām darbībām”, atsauce jāveic uz gaisa kuģiem, kas ir ietverti M.A.201 i) apakšpunktā, jo, iespējams, ka dažāda veida „komerciālām darbībām” nav vajadzības noslēgt līgumu ar M.A. G apakšdaļas organizāciju. M.A.901 g) apakšpunktā tiek grozīts atbilstoši.

- 12) *Europe Air Sports* pieprasīja iespēju, lai būtu apvienotais M.A. F apakšdaļas un M.A. G apakšdaļas apstiprinājums.

Aģentūra no jauna apstiprina viedokli, kas tika izteikts CRD2007-08.

- 13) Kāda privātpersona pieprasīja iespēju, ka M.A. F apakšdaļas organizācijai arī varētu būt M.A. G apakšdaļas organizācijas tiesības bez M.A. G apakšdaļas prasību ievērošanas.

Aģentūras nostāja ir tāda, ka tā nav izvēle, jo M.A. F apakšdaļā nav ietvertas prasības, kuras attiecas uz pastāvīgo lidojumderīgumu.

- 14) ENAC – Itālija ierosināja ietvert dažus pielāgošanas noteikumus M.A. F apakšdaļas organizācijām, kas apkalpo gaisa kuģus, kurus izmanto komerciālajām darbībām, nevis komerciālajiem gaisa pārvadājumiem. Šie noteikumi būtu līdzīgi tiem, kas pašlaik ir 145. daļā.

Aģentūra ir pieņēmusi priekšlikumu un ir grozījusi tā tekstu šādi:

- lai ietvertu atkārtoto pirmoslidojuma lidojumderīguma direktīvu izpildi komandierim un ierobežoto sertifikācijas pilnvaru izsniegšanu komandierim, kad strādā tālu no atbalstītām vietām, ir pievienots jauns punkts M.A.606 h) apakšpunktā;
 - M.A.615 ir grozīts, lai atļautu tehniskās apkopes veikšanu jebkurā vietā gaisa kuģu bojājumu dēļ vai nepieciešamību atbalstīt nejaušu tehnisko apkopi.
- 15) CAA – Apvienotā Karaliste ierosināja atļaut kompetentajai institūcijai M.B.902 b) apakšpunktā tādu pašu elastību izmantot papildu pieredzi kvalifikāciju vietā, kuras sniegtas rūpniecībai M.A.707 a) apakšpunktā.

Aģentūra priekšlikumu pieņēma.

- 16) *AustroControl* ierosināja izsvītrot no M.A.709 atsauci uz *MPD* un *MRB*, kas ir veikta „bāzlīnijas” tehniskās apkopes programmā, nosakot, ka šie dokumenti netiek izmantoti mazajiem gaisa kuģiem.

Aģentūra priekšlikumu nepieņēma, jo „bāzlīnijas” tehniskās apkopes programmu var arī izveidot neatkarīgs *CAMO*, kas meklē apstiprinājumu lielajiem gaisa kuģiem, ko neizmanto komerciālajiem gaisa pārvadājumiem. Šiem gaisa kuģiem var būt piemērojams *MPD* un *MRB*.

- 17) ENAC – Itālija kā tiesības ierosināja ietvert M.A.711 a) apakšpunktā tehniskās apkopes programmu apstiprinājumu ar netiešo apstiprināšanas procedūru palīdzību.

Aģentūra nepiekrīt priekšlikumam, jo tehniskās apkopes programma, kas ir apstiprināta ar netiešās apstiprināšanas procedūras palīdzību, joprojām tiek uzskatīta par kompetentās institūcijas apstiprinātu.

- 18) Dažās privātpersonu piezīmēs tika pieprasīts paskaidrojums par to, kas ir „kontrolēta vide” un tās sekas. Atbildes uz šīm piezīmēm tiks sniegtas individuāli komentētājiem.

Tomēr Aģentūra piebilst, ka:

- „kontrolētās vides” definīciju var atrast M.A.901 b) apakšpunktā;
- „kontrolētās vides” definīcija ir vienāda visiem gaisa kuģu veidiem un visiem darbību veidiem, pat privātajām organizācijām. Tomēr M.A.901 e)1 apakšpunktā ir ieviesti elastīgi noteikumi, lai atļautu *CAMO* noteiktiem gaisa kuģiem un darbībām izsniegt *ARC*, pat ja gaisa kuģis neatrodas „kontrolētā vidē”;
- lai tiktu uzskatīta par „kontrolēto vidi”, visa tehniskā apkope jāveic M.A. F apakšdaļas vai 145. daļas organizācijām. Vienīgais izņēmums ir pilota īpašnieka tehniskās apkopes darbi, kurus veic pilots īpašnieks vai neatkarīgs sertificējošais personāls.

- 19) CAA – Apvienotā Karaliste ierosināja, ka paredzētajām tiesībām, kas atļauj *CAMO* pagarināt *ARC*, kuru ir izsniegusi kompetentā institūcija, ir jābūt piemērojamām arī komerciālajiem gaisa pārvadājumiem. Mērķis ir atļaut to *ARC* pagarināšanu, kurus sākotnēji izsniegusi kompetentā institūcija, kad gaisa kuģis ir importēts ES un ir palicis kontrolētā vidē.

Atbilstoši ir grozīts M.A.901 f) apakšpunktā un EASA 15a) apakšpunktā.

- 20) *French Gliding Union* pieprasīja, lai M.A.901 g) apakšpunkts tiktu pārveidots, lai atļautu ELA1 gaisa kuģiem *CAMO* izsniegt *ARC*, pamatojoties uz ieteikumu, kuru izsniedzis neatkarīgs sertificējošais personāls.

Aģentūra šo priekšlikumu neatbalsta. Šajā gadījumā *ARC* var izsniegt tikai kompetentās institūcijas, jo tās ir vienīgās, kuras pieņem sertificējošo personālu, kas sniedz ieteikumu.

- 21) Kāda privātpersona uzstāja uz nepieciešamību veikt turpmāku darbību, lai atļautu kvalificētajām organizācijām vai novērtēšanas organizācijām veikt lidojumderīguma pārbaudes un izsniegt *ALA* gaisa kuģiem *ARC*.

Aģentūra jau izskaidroja CRD2007-08, ka to neatļauj esošā kvalificēto organizāciju definīcija, kas ir iekļauta Pamatregulā. Turklāt Pamatregulā nav ietverta novērtēšanas organizāciju koncepcija.

- 22) *AustroControl* un CAA – Apvienotā Karaliste izteica iebildumus par saistību ar kompetento institūciju, lai veiktu lidojumderīguma pārbaudi un izsniegtu ARC, ja īpašnieks to izvēlas, kā aprakstīts M.A.901(h)2. Abas institūcijas ierosina atstāt institūcijai izvēli – veikt vai neveikt lidojumderīguma pārbaudi, un *AustroControl* gadījumā viņi ierosināja atcelt svāra un lietošanas ierobežojumus.

Aģentūras nostāja ir tāda, ka lēmuma pieņemšanas atstāšana kompetentās institūcijas ziņā izraisītu negodīgu izturēšanos dažādās valstīs un ietekmētu konkurenci.

- 23) Lai kompetentā institūcija varētu izsniegt ARC, pamatojoties uz 52. veidlapu par jaunajiem gaisa kuģiem, kas ir ražoti ES, nepieprasot lidojumderīguma pārbaudi, *AustroControl* ierosināja pievienot M.A.901 jaunu punktu.

Priekšlikumu pieņēma, un M.A.901 k) apakšpunkts ir pievienots.

- 24) ENAC – Itālija komentēja, ka M.A.903 un M.A.904 attiecas uz gaisa kuģu reģistrācijas pārceļšanu Eiropas Savienībā un gaisa kuģu lidojumderīguma pārbaudi, kas ir importēti ES. Viņi argumentēja, ka, tā kā Norvēģija, Šveice, Lihtenšteina un Īslande nav ES, tas, šķiet, ietekmē to, ka tās būtu jāpārvalda saskaņā ar M.A.904. Tādēļ viņi ierosināja mainīt „ES” uz „EASA dalībvalstis”.

Aģentūra piebilst, ka Pamatregulā ir runa par „dalībvalstīm” ar nozīmi „ES dalībvalstis”. Citas Eiropas valstis tiek uzskatītas par „trešām valstīm”.

Tomēr uz četrām iepriekš minētajām valstīm attiecas atbilstošie starptautiskie līgumi:

- o EEZ līgums (Eiropas Ekonomikas zona) Norvēģijas, Lihtenšteinas un Īslandes gadījumā.
- o Līgums starp ES un Šveici.

Šie līgumi nosaka noteikumus ES regulām, kas ir piemērojamas katrai valstij, un tāpēc gala rezultāts ir tāds, ka šīs četras valstis izmanto tādas pašas pārvietošanas procedūras kā ES dalībvalstis.

Tāpēc Aģentūra nepieņem šo priekšlikumu.

- 25) Kāda fiziskā persona pieprasīja, lai visiem pilotiem īpašniekiem neatkarīgi no gaisa kuģu kategorijas (planieri, mehānizētās lidmašīnas..) būtu tiesības veikt tādus pašus uzdevumus. Sniegtais pamatojums ir tāds, ka arī pilotu grupa ir vairāk vai mazāk pieredzējusi.

Aģentūra uzskata, ka pilotiem īpašniekiem atļautie darbi katrai gaisa kuģu kategorijai ir atšķirīgi atšķirīgo sistēmu un sarežģītības dēļ. Šāda diferencēšana nav saistīta ar pilota pieredzi.

- 26) *DGAC* – Francija komentēja, ka šāda viņu esošo noteikumu interpretācija dažos gadījumos 145. daļas organizācijām ar A vērtējumu Francijā ir tikusi atļauta, lai veiktu vienkāršu uz gaisa kuģa veiktu daļu tehnisko apkopi, izmantojot daļu tehniskās apkopes datus.

Viņi arī komentēja, ka Francijā tā ir izplatīta prakse neatkarīgam sertificējošam personālam veikt nelielu nesarežģītu virzuļdzinēju tehnisko apkopi saskaņā ar dzinēja tehniskās apkopes datiem.

Abos gadījumos izmantošana tiek veikta gaisa kuģa līmenī.

Tā kā teksts, kas ierosināts ar šo atzinumu M.A.502 b) un c) apakšpunktos paredz, ka tehniskai apkopei, kas tiek veikta saskaņā ar daļu tehniskās apkopes datiem, ir jāizmanto B/C kategorijas organizācijas, DGAC – Francija ir sapratusi, ka šo praksi nevar turpināt un paredz nozīmīgu ietekmi uz tehniskās apkopes organizācijām, neatkarīgo sertificējošo personālu un īpašniekiem/operatoriem.

Tomēr viņi nojauš, ka vienkāršai daļu tehniskai apkopei, neiesaistot specializētās ekspertīzes izmantošanu, nav drošības ietekmes, ja šī prakse tiktu atļauta.

Šai nostājai piekrita arī *Alitalia Servizi*, Itālijas A kategorijas 145. daļas organizācija, kas gaisa kuģu kārtējās tehniskās apkopes laikā šobrīd veic darbus saskaņā ar daļu tehniskās apkopes datiem, piemēram, sēdekļa sviras un kambīzes nodalījuma durvju nomaiņu.

Aģentūra atzīst, ka esošais priekšlikums var ietekmēt nepamatoto slodzi vienkāršas daļu tehniskās apkopes gadījumā, kas tiek veikta gaisa kuģu tehniskās apkopes gadījumā (liesmu slāpētāju svira pārbaude, vienkārši sēdekļu un kambīžu remonts utt.). Tomēr tas nav Aģentūras nolūks atļaut jebkura veida uz gaisa kuģa veiktu (vai „īslaicīgi noņemto”) daļu tehnisko apkopi bez atbilstošas B/C kategorijas (dzinēja moduļu pārbaude un remonts ...).

Tāpēc saskaņā ar DGAC – Francija priekšlikumu, lai atļautu ar kompetento institūciju īpaši vienoties, kad šāda veida daļu tehniskā apkope tiek veikta bez B/C kategorijas, Aģentūra ir grozījusi M.A.502 b) un c) apakšpunktus.

Turklāt Aģentūra pievienos AMC materiālu, lai paskaidrotu tehniskās apkopes apjomu, ko var apstiprināt, un kontroles procedūras, kas būtu jāveic. Viens no galvenajiem šā pasākumu mērķiem ir pārliecināties, ka personāls ir atbilstoši kvalificēts šiem uzdevumiem. Daudzos gadījumos darbā ar sarežģītām daļām ir vajadzīga īpaša kvalifikācija un nepietiek tikai ar B1 vai B2 licenci.

27) Turklāt Aģentūra ieviesa redakcionālas un nelielas izmaiņas šādiem punktiem:

- o M.A.201(e) punkta sākums ir pārcelts atpakaļ uz oriģinālo tekstu, kas jālasa (DGAC – Francija ierosinājums):

“Lai atbilstu a) punktā paredzētajai atbildībai, gaisa kuģa īpašnieks var noslēgt līgumu....”

Šīs izmaiņas mērķis ir izvairīties no neskaidrības par Regulas nolūku.

Kā norādīts M.A.201 a) apakšpunktā, īpašnieks ir atbildīgs par gaisa kuģa pastāvīgo lidojumderīgumu, neierakstot, vai īpašnieks veic darbus pats, vai noslēdz apakšlīgumu ar kādu citu saskaņā ar īpašnieka atbildību.

M.A.201 e) apakšpunkts nodrošina īpašniekam iespēju noslēgt līgumu ar CAMO, nododot atbildību par pastāvīgu lidojumderīgumu uzdevumu paveikšanu CAMO.

- o M.A.201 e) apakšpunktā ir pievienoti vārdi „ja organizācija veic attiecīgās apstiprinātās procedūras”. (CAA – Apvienotā Karaliste ierosinājums).

- M.A.302 d)2 apakšpunktā vārdi „tiklīdz tos ir apstiprinājusi kompetentā institūcija” ir aizvietoti ar „tiklīdz tie ir apstiprināti saskaņā ar M.A.302 b) apakšpunktu vai M.A.302 c) apakšpunktu”. (CAA – Nīderlande ierosinājums).
- M.A.302 i) apakšpunktā, kas tagad ir uz pārcelts uz Regulas (EK) Nr. 2042/2003 3. panta 6. punktu, prasība papildināt nacionālo tehniskās apkopes programmu ar procedūrām, kas nodrošina atbilstību M.A.302 g) apakšpunktam un h) apakšpunktam, ir atcelta. (CAA – Nīderlande ierosinājums).

Aģentūra piebilst, ka AMC M.A.302 un AMC M.B.301 b) apakšpunkta I papildinājums nenorāda, ka tehniskās apkopes programmai būtu jāiekļauj šādas procedūras.

- M.A.502 d) apakšpunkts tika pārformulēts, lai tas kļūtu saprotamāks. (*AustroControl* un CAA – Apvienotā Karaliste ierosinājums).
- M.A.711 a)3 apakšpunkta vārdi „noslēgts līgums” ir aizstāti ar vārdiem „noslēgts līgums ar darbu apakšuzņēmumu”. (CAA – Apvienotā Karaliste ierosinājums).
- M.A.711 b)1 apakšpunktā ir pievienoti vārdi „un pēc tam to pagarināt saskaņā ar M.A.901 c)2 apakšpunkta vai M.A.901 e)2 apakšpunkta nosacījumiem”. (ENAC – Itālija ierosinājums).
- M.A.714 b) apakšpunktā pievienoti vārdi „vai, kā piemērojams, pagarināts”. (ENAC – Itālija ierosinājums).
- M daļas, I papildinājuma, 5.1. punktā, ir iestarpināts jauns punkts, lai ieviestu CAMO saistību 10 dienu laikā nosūtīt ARC kopiju, kuru izsniegusi vai pagarinājusi reģistrācijas dalībvalsts kompetentā institūcija. (ENAC – Itālija ierosinājums).
- M daļas VI papildinājuma 6. nosacījumā vārds „līgumi” ir aizstāts ar „apakšuzņēmuma līgumi”. (CAA – Apvienotā Karaliste ierosinājums).

28) Turpmāk minētie priekšlikumi šajā atzinumā nav iekļauti, jo Aģentūra uzskata, ka teksts jau ir pietiekami skaidrs:

- *AustroControl* M.A.901 e) apakšpunktā ierosināja ietvert planierus un mehanizētos planierus.

Aģentūra piebilst, ka M.A.901 e) apakšpunktā jau ir pieminēts „gaisa kuģi ar 2730 kg MTOM un mazāk”. Termins „gaisa kuģi” ietver planierus un mehanizētos planierus;

- CAA – Apvienotā Karaliste ierosināja atcelt M daļas VI papildinājumā 7. nosacījumu, apgalvojot, ka AOC atlikšanai var nebūt saistības ar organizāciju darbībām saskaņā ar M daļas G apakšdaļu.

Aģentūra piebilst, ka 7. nosacījums jau izskaidro:

„...ja vien kompetentā institūcija nav skaidri norādījusi citādi”.

Tas nozīmē, ka kompetentai institūcijai jau ir iespēja saglabāt CAMO apstiprinājumu;

- CAA – Apvienotā Karaliste ierosināja grozīt M daļas VI papildinājumu šādi:

„Saskaņā ar Komisijas Regulu (EK) Nr. 2042/2003 ar grozījumiem un saskaņā ar nosacījumiem, kas ir norādīti zemāk, dalībvalsts apstiprina”

Aģentūra norāda, ka pašreizējais teksts ir pareizs, jo tas attiecas uz „ .. Komisijas Regulu (EK) Nr. 2042/2003, kas pašreiz ir spēkā...”. Tas nozīmē, ka Regula ir spēkā tajā laikā, kad kompetentā institūcija izsniedz apstiprinājumu.

29) Turpmāk minētie priekšlikumi nav iekļauti šajā atzinumā vai nu tāpēc, ka tie ir ārpus uzdevuma kompetences ietvariem, vai tāpēc, ka temats varētu radīt nozīmīgas piezīmes un apspriedes. Tāpēc par tiem ir formāli jādiskutē un jāapspriež, un tos vajadzētu ietvert atsevišķā noteikumu izstrādes uzdevumā. Aģentūra iekļaus šos priekšlikumus „noteikumu izstrādes sarakstā”.

- CAA – Apvienotā Karaliste ierosināja nodrošināt „tehniskās apkopes programmas” un „tehniskās apkopes grafika” definīciju.
- CAA – Apvienotā Karaliste ierosināja pieprasīt formālu kvalitātes sistēmu lielām M.A. F apakšdaļas organizācijām, pamatojot to ar faktu, ka lielās M.A. G apakšdaļas organizācijas, kas pārvalda gaisa kuģus, kurus neizmanto komerciālajiem gaisa pārvadājumiem, jau pieprasa to.
- ENAC – Itālija ierosināja, ka personas, kuras ir atbildīgas par kvalitātes nodrošināšanas sistēmu vai organizācijas pārskatiem, kā piemērojams M.A. F apakšdaļas un M.A. G apakšdaļas organizācijās, būtu jāapstiprina kompetentajām institūcijām, izmantojot EASA 4. veidlapu.

Aģentūra norāda, ka pašlaik to nepieprasa pat 145. daļas organizācijām.

- CAA – Apvienotā Karaliste ierosināja, ka saistītās pieredzes noteicējam, kas ir norādīts M.A.707 a) apakšpunktā un M.B.902 b) apakšpunktā, būtu jābūt atkarīgam no gaisa kuģa *MTOM* un nevis no izmantošanas. Tādā veidā viņi ierosināja noteikt to uz 2730 kg *MTOM* neatkarīgi no tā, vai gaisa kuģis tiek vai netiek izmantots komerciāliem gaisa pārvadājumiem. Pamatojums ir tāds, ka nelielam gaisa kuģim neatkarīgi no izmantošanas ir ļoti grūti atrast oficiālus mācību kursus.

Lai gan šis priekšlikums nav iekļauts, ENAC – Itālija ir ierosinājusi grozīt AMC M.A.606 c) apakšpunktā, AMC M.A.706, 4.7. punktu, AMC M.A.707 a) apakšpunktā (1) un AMC M.A.707 a) apakšpunktā (2), lai turpmāk paskaidrotu, kā un kur varētu veikt oficiālos mācību kursus un kad šis mācības varētu aizstāt ar kompetentās institūcijas novērtējumu gaisa baloniem un gaisa kuģiem ar *MTOM*, kas mazāka par 2730 kg, kas tiek izmantoti komerciālajiem gaisa pārvadājumiem.

Šis *ENAC* priekšlikums tiks analizēts un, ja vajadzīgs, pirms lēmuma izsniegšanas tiks grozīts *AMC* materiāls.

- CAA – Apvienotā Karaliste un ENAC – Itālija ierosināja atļaut *ARC* pagarināšanas gaidīšanu bez lidojumderīguma pārbaudes parauga nepārtrauktības zaudēšanas. Tā mērķis bija nodrošināt elastību īpašniekam, lai novietotu *ARC* gaisa kuģi, kad gaisa kuģis atrodas bāzē.

Tomēr CAA – Apvienotā Karaliste ierosināja 30 dienu anticipāciju, bet *ENAC* ierosināja piecas dienas.

Atbildes reakcijas uz AMC materiālu

Turpmāk uzskaitītos priekšlikumus AMC materiāla izmaiņām vai papildinājumiem Aģentūra izskatīs un teksts pēc vajadzības pirms galīgā lēmuma (AMC/GM) izsniegšanas tiks pārveidots. Lēmums tiks sagatavots tiklīdz Komisija apstiprinās šo atzinumu.

- 1) CAA – Nīderlande ierosināja noņemt svara ierobežojumu no AMC M.A.401 c) apakšpunktā 4.

Aģentūra pieņēma šo priekšlikumu.

- 2) CAA – Apvienotā Karaliste, *Broadland Balloon Flights, British Balloon and Airship Club, GEFA-FLUG* un vairākas privātpersonas paziņoja, ka AMC M.A.605 a) apakšpunktā gaisa balonu un gaisa kuģu pārbaudei, šķiet, ir nepieciešama angāra pieejamība.

Sniedzot galīgo lēmumu (AMC/GM), teksts tiks pārveidots šādi:

„Gaisa baloniem un gaisa kuģiem angārs var nebūt vajadzīgs, ja apvalka un apakšējās robežas aprīkojuma tehnisko apkopi ērtāk var veikt ārpusē, nodrošinot, ka visu nepieciešamo tehnisko apkopi var veikt saskaņā ar M.A.402. Komplicētiem remontiem vai daļu tehniskai apkopei, kur vajadzīga EASA 1. veidlapa, ir jānodrošina piemērotas darbnīcas. Iekārtas un apkārtējās vides apstākļi, kas ir vajadzīgi pārbaudei un tehniskai apkopei, ir jādefinē tehniskās apkopes organizācijas rokasgrāmatā.”

- 3) ENAC – Itālija ierosināja grozīt AMC M.A.606 c) apakšpunktu, AMC M.A.706, 4.7. punktu, AMC M.A.707 a) apakšpunktu (1) un AMC M.A.707 a) apakšpunktu (2), lai turpmāk paskaidrotu, kā un kur varētu veikt oficiālos mācību kursus un kad šīs mācības varētu aizstāt ar kompetentās institūcijas novērtējumu gaisa baloniem un gaisa kuģiem ar MTOM, kas mazāka par 2730 kg, kas tiek izmantoti komerciālajiem gaisa pārvadājumiem.

Aģentūra pieņēma šo priekšlikumu.

- 4) *AustroControl* ierosināja nomainīt atsauci uz „66. daļas 1. līmeņa vispārējo iepazīšanu” ar „66. daļas III papildinājuma 1. līmeņa vispārējo iepazīšanu”. Tas attiecas uz AMC M.A.706, AMC M.A.707 a) apakšpunktu 1, AMC M.A.707 a) apakšpunktu 2, AMC M.B.902 apakšpunktu b)1 un AMC M.B.902 b) apakšpunkta 2 punktu.

Aģentūra pieņēma šo priekšlikumu.

- 5) CAA – Apvienotā Karaliste un *British Balloon and Airship Club* ierosināja pievienot AMC materiālu, kas M.A.710 b) apakšpunktā paskaidro, ko nozīmē „šāda kvalificētā personāla palīdzība” un to, vai ARC līguma parakstītājam jābūt klāt gaisa kuģa apskates laikā.

Aģentūra norāda, ka lidojumderīguma pārbaude ietver dokumentu pārbaudi un fizisko apskati. Saskaņā ar M.A.710 c)5 apakšpunktā gaisa kuģa fiziskās apskates laikā jānodrošina, ka nav neatbilstību starp gaisa kuģi un pārbaudītajiem dokumentiem.

Aģentūras nostāja ir tāda, ka to var panākt vienīgi tad, ja lidojumderīguma pārbaudes personāls piedalās fiziskās apskates laikā. Šīs apskates laikā lidojumderīguma pārbaudes personālam var palīdzēt 66. daļas personāls, lai atvērtu paneļus, veiktu pārbaudes utt.

AMC M.A.710(b) tiks atbilstoši grozīts.

- 6) *DGAC* – Francija ierosināja pievienot *AMC* materiālu, lai paskaidrotu:
 - o cik ilgi var turēt gaisa kuģa veidu apstiprinātā darba apjomā, ja *CAMO* nav klientu šādiem līgumiem;
 - o vai ir iespējams atļaut *CAMO* veikt lidojumderīguma pārbaudes konkrētajam gaisa kuģa veidam bez klienta vai nemeklējot nevienu klientu šā gaisa kuģa veida līgumiem.
- 7) *ENAC* – Itālija ierosināja attiecībā uz personām, kuras ir pilnvarotas pagarināt *ARC*, pamatojoties uz jauno tiesību M.A.711 a)4 apakšpunktā, lai ieviestu *AMC* materiālu, paskaidrot, kā šādas personas kompetentās institūcijas formāli pieņem un kā organizācija piešķir pilnvaras.
- 8) *ENAC* – Itālija ierosināja ieviest *AMC* M.A.901 c)2 apakšpunktā un (e)2 un (f) papildu informāciju par to, kā *CAMO* var demonstrēt, ka *ARC* netiek pagarināts, ja organizācija apzinās, vai tai ir iemesls uzskatīt, ka gaisa kuģis nav lidojumderīgs. Turklāt *ENAC* – Itālija ierosina ieviest, piemēram, „atbilstības ziņojumu”.
- 9) *ENAC* – Itālija ierosināja grozīt *AMC* M.A.903(a) un *AMC* M.B.105(a), lai pārliecinātos, ka, nododot gaisa kuģu reģistrāciju ES robežās, savstarpējā apmaiņa ar informāciju ietver paziņojumu, ka *ARC* tika izsniegts saskaņā ar nacionālajiem noteikumiem.
- 10) *AustroControl* ierosināja ietvert mehānizētos planierus *AMC* M.B.301 b) apakšpunkta, 3. punkts.
- 11) *ENAC* – Itālija ierosināja ieviest *AMC* M.B.703 papildu informāciju par to, kā aizpildīt *EASA* 14. veidlapu.
- 12) *AustroControl* ierosināja ņemt vērā *NPA2007-07*, kas šobrīd tiek pārskatīts, definējot grupu kategorijas *AMC* M.B.703.
- 13) *CAA* – Nīderlande ierosināja aizstāt vārdus „procedūras izveidoto pārbaudes periodu eskalācijai” ar vārdiem „Papildu informācija vai atsauce uz eskalācijas programmām” no I papildinājuma 1.1.7. punkta līdz *AMC* M.A.302 un *AMC* M.B.301(b).
- 14) *CAA* – Apvienotā Karaliste ierosināja pievienot *AMC* materiālu, lai paskaidrotu, ko VII papildinājumā „sarežģītie tehniskās apkopes darbi” nozīmē šādi termini:
 - o „Apstiprināts vai pilnvarots metinātājs” 3 (c) punktā.
 - o „Īpaša mehāniskā apstrāde” 5(a) punktā.
- 15) *Deutscher Aero Club* un divas privātpersonas ierosināja grozījumus uzdevumu sarakstam, kas ietverts *AMC* VIII papildinājumā „Pilota īpašnieka ierobežotā tehniskā apkope”.
- 16) *CAA* – Apvienotā Karaliste ierosināja iekļaut 145. daļas un 21. daļas kvalitātes sistēmās līdzīgu prasību tai, kas ierosināta *AMC* M.A.616 VIII papildinājuma (e) punktā, – ka organizācijai jāpaziņo kompetentajai institūcijai ikviens 1. līmeņa konstatējums, kas ir atrasts organizācijas pārskata laikā.
- 17) *CAA* – Apvienotā Karaliste ierosināja svītrot grozījumu *AMC* 145.A.50(a) punktam 2.8(d), kas ļauj vienkāršotu procedūru 1. veidlapas izsniegšanai daļām, kuras apkalpo *ASV* un

Kanādā organizācijas, kas nav apstiprinātas saskaņā ar 145. daļu. Sniegtais pamatojums ir tāds, ka tas mazina esošo divpusējo līgumu ietekmi.

Tomēr tie atbalsta līdzīgu grozījumu, kas tika ieviests AMC M.A.613 a) apakšpunktā 2.8. punktā.

- 18) Turklāt, kā secināts no piezīmēm, kuras izteica *AustroControl* un *DGAC* – Francija par noteikumiem, kas ir paredzēti M.A.502 d) apakšpunktā un M.A.801 c) apakšpunktā sarežģītiem tehniskās apkopes uzdevumiem uz ELA1 gaisa kuģa, Aģentūra ieviesīs *AMC* materiālu, lai paskaidrotu, ka līgums starp īpašnieku un kompetento institūciju var ietvert daudzus sarežģītus uzdevumus ilgstošā laika termiņā, ja šāds līgums ietver datus, līdzekļus, aprīkojumu, materiālus un iekārtas, kas jāizmanto, un kompetentā institūcija veic izlases veida pārbaudes, lai pārbaudītu atbilstību.
- 19) Arī attiecībā uz piezīmēm, ko izteica *DGAC* – Francija un *Alitalia Servizi* attiecībā uz daļu tehniskās apkopes veikšanu uz gaisa kuģa (M.A.502 b) un c) apakšpunktā), Aģentūra pievienos *AMC* materiālu, lai paskaidrotu, kurš ir tehniskās apkopes darbības lauks, kuru var apstiprināt un kuras kontroles procedūras būtu jāveic.