



**OPINIA nr 02/2008**

**EUROPEJSKIEJ AGENCJI BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO**

**z dnia 15 maja 2008 r.**

**w sprawie rozporządzenia Komisji zmieniającego rozporządzenie Komisji (WE) nr 1702/2003 ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących**

**ORAZ**

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

***„Zmienione wymagania części M w stosunku do statków powietrznych nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych i obsługi technicznej pilota-właściciela”***

## I. Uwagi ogólne

1. Niniejsza opinia ma na celu zasugerować Komisji zmianę rozporządzeń Komisji (WE) nr 1702/2003<sup>1</sup> (część 21) i nr 2042/2003<sup>2</sup>. Uzasadnienie tych działań w zakresie tworzenia przepisów podano w dalszej części opinii.
2. Niniejsza opinia została przyjęta na podstawie procedury określonej przez zarząd Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Agencji)<sup>3</sup>, zgodnie z postanowieniami art. 19 rozporządzenia (WE) nr 216/2008<sup>4</sup> (rozporządzenie podstawowe).

## II. Konsultacje

3. W celu dokonania oceny skutków wynikających ze stosowaniem przepisów załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003 (część M) zgodnie z wymaganiami art. 7 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 2042/2003 Agencja zorganizowała w 2004 r. dwa spotkania z przedstawicielami przemysłu lotniczego zajmującego się lotami o charakterze komercyjnym i niekomercyjnym, podczas których uznano, że skutki przepisów części M dla handlowych przewozów lotniczych są nieznaczne i że ocena skutków musi koncentrować się na innych rodzajach działalności.
4. W celu przeprowadzenia wyżej wymienionej oceny skutków Agencja podpisała w dniu 21 września 2004 r. umowę z konsultantem Air EuroSafe. W wyniku tego powstało sprawozdanie z oceny skutków regulacji 2004/S 122-102598 wydane w dniu 21 lutego 2005 r. przez Air EuroSafe, opublikowane jako dodatek II do dokumentu NPA07/2005 opisanego poniżej.
5. Sprawozdanie to zostało wykorzystane przez Agencję w celu zaproponowania zmian do części M w stosunku do statków powietrznych nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych (zadanie tworzenia przepisów M.007). Propozycja ta została opublikowana jako powiadomienie o opinii na temat proponowanej zmiany (NPA) 07/2005, wydane 23 czerwca 2005 r. i przedstawione do publicznych konsultacji w okresie przedłużonym do 5 miesięcy na wniosek większości zainteresowanych stron. Do dnia 24 listopada 2005 r. (ostateczny termin nadsyłania informacji) do Agencji wpłynęło 441 uwag od organów krajowych, organizacji zawodowych i osób prywatnych.

---

<sup>1</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1702/2003 z dnia 24 września 2003 r. ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 243 z 27.9.2003, s. 6). Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 287/2008 z dnia 28 marca 2008 r. (Dz.U. L 87 z 29.3.2008, s. 3).

<sup>2</sup> Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdolności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz.U. L 315 z 28.11.2003, s. 1). Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 376/2007 z dnia 30 marca 2007 r. (Dz.U. L 94 z 4.4.2007, s. 18).

<sup>3</sup> Decyzja zarządu dotycząca procedur stosowanych przez Agencję przy wydawaniu opinii, warunków certyfikowania i wskazówek. Decyzja zarządu EASA 08/2007 z dnia 11.06.2007 r. („Procedura tworzenia prawa”).

<sup>4</sup> Rozporządzenie (WE) nr 216/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1).

6. Zgłoszone uwagi, jak również wnioski z warsztatów zorganizowanych w celu wyjaśnienia i przedyskutowania propozycji spowodowały, że Agencja uznała, iż planowane zmiany nie mają szans na przyjęcie, jeśli Agencja nie rozpocznie równoległe innego zadania tworzenia przepisów (M.017) w celu opracowania materiałów wyjaśniających (akceptowalne sposoby spełnienia wymagań i wytyczne - AMC i GM), nie zaproponuje dalszych zmian w przepisach i nie przedstawi obu propozycji równocześnie, aby dać pełny przegląd planowanych zmian. Zostało to szeroko przedyskutowane pod koniec 2005 r. z przedstawicielami środowiska lotnictwa ogólnego, którzy zgodzili się poprzeć ten proces. W związku z tym działania w zakresie tworzenia przepisów zostały poszerzone o:
- ocenę i udzielenie odpowiedzi na 441 uwag zgłoszonych w odpowiedzi na dokument NPA07/2005, przez przygotowanie odpowiedniego dokumentu reakcji na uwagi (CRD);
  - omówienie i zaproponowanie dalszych zmian do części M;
  - opracowanie związanych z tym materiałów AMC/GM.
- Ponadto bardzo specyficzne zagadnienia związane z „obsługą techniczną pilota-właściciela” zostały przeniesione do odrębnego zadania (M.005).
7. Prace te zostały wykonane przez dwie grupy ds. tworzenia przepisów (M.005 i M.017) składające się z przedstawicieli Agencji, krajowych organów administracji lotnictwa, branży wytwórczej i obsługi technicznej, a także właścicieli/operatorów. Na podstawie ich uwag i opinii Agencja wydała następujące dokumenty do publicznych konsultacji:
- dokument reakcji na uwagi CRD07/2005 w dniu 26 kwietnia 2007 r. (w odpowiedzi na uwagi zgłoszone do dokumentu NPA07/2005).
  - dokument NPA2007-08w dniu 28 czerwca 2007 r. (z propozycjami dodatkowych zmian do części M oraz związanych z tym materiałów AMC/GM).
8. W celu poparcia i wyjaśnienia treści tych dokumentów Agencja zorganizowała jedne warsztaty w Kolonii w dniu 4 lipca 2007 r., sześć warsztatów w Szwajcarii, Wielkiej Brytanii, Francji, Danii, Niemczech i Czechach w dniach od 28 sierpnia 2007 r. do 13 września 2007 r. oraz jedne warsztaty w Austrii w dniu 13 listopada 2007 r.
9. W celu ułatwienia procesu zatwierdzania zmian przez Komisję oraz umożliwienia wszystkim zainteresowanym stronom łatwiejszego ich zrozumienia Agencja podjęła decyzję, iż jej opinia końcowa powinna obejmować trzy zadania (M.007, M.005 i M.017) i zobowiązała się przygotować wspólny dokument CRD, a także jednolity tekst części M ze zmianami.
10. Do Agencji wpłynęło 10 reakcji na dokument CRD07/2005 i 661 uwag do dokumentu NPA2007-08, których treść głównie sprowadza się do następujących spraw:
- Wyrażono wątpliwości dotyczące potrzeby zastąpienia istniejących systemów krajowych przepisami europejskimi.
  - Wydać specjalne odrębne przepisy, tzw. „lekką” część M, które dotyczyłyby nieprzerwanej zdatności do lotu w lotnictwie ogólnym.
  - Włączyć wyniki zadania tworzenia przepisów MDM.032 w celu stworzenia lepszych uregulowań dotyczących lotnictwa ogólnego.
  - Połączyć zezwolenia na podstawie przepisów części M sekcja A podsekcja F i części M sekcja A podsekcja G (dla instytucji zarządzającej nieprzerwaną zdatnością do lotu (CAMO)).

- Przyjąć FAA AC43-13 dla napraw i modyfikacji.
- Przyjąć bezpośrednio (bez podwójnego dopuszczania do eksploatacji) amerykańskie (FAA 8130-3) i kanadyjskie (TCCA 24-0078) certyfikaty dopuszczenia do eksploatacji podzespołów po obsłudze technicznej.
- Poszerzyć zakres obsługi technicznej pilota-właściciela i wyeliminować samoocenę.
- Zmniejszyć uciążliwe wymagania w zakresie nadzoru (systemy jakości/przeglądy organizacyjne).
- Zezwolić na wstępne zatwierdzenie CAMO w przypadku braku zatwierdzonego programu obsługi technicznej.
- Sprecyzować warunki obsługi technicznej podzespołów i kompleksowych zadań obsługi technicznej.
- Zezwolić na przekazywanie właścicielowi podzespołów niezdatnych do użytku.
- Utworzyć nową, prostszą licencję dla personelu zajmującego się obsługą techniczną statków powietrznych.
- Wydać złagodzone wymagania w odniesieniu do personelu ds. oceny zdatności do lotu oraz uproszczone procedury dokonywania ocen zdatności do lotu i wystawiania certyfikatów oceny zdatności do lotu (ARC).
- Zapewnić więcej czasu na wprowadzenie przewidywanych zmian.

11. W celu dokonania przeglądu tych uwag Agencja utworzyła 2 grupy ds. przeglądu (M.005 i M.017), każda składająca się z członków odpowiedniej grupy roboczej i osoby ze Standardisation & Approvals (Agencja) oraz osoby z branży, która wyraziła inny pogląd niż przedstawiony w dokumencie NPA2007-08. W wyniku tego przeglądu Agencja wydała w dniu 6 marca 2008 r. dokument CRD2007-08, zawierający odpowiedzi na wszystkie uwagi; proponowany tekst przepisów oraz AMC/GM; materiały wyjaśniające przedstawiające sposób rozwiązania najważniejszych ww. kwestii; oraz przewodnik dla właścicieli prywatnych statków powietrznych o maksymalnej masie startowej 2730 kg (w tym balonów dowolnej wielkości) zestawiający najbardziej uproszczone procedury, na jakie zezwalają planowane przepisy.

12. W wyniku zakończonych 6 maja 2008 r. konsultacji zewnętrznych dotyczących dokumentu CRD2007-08, do Agencji wpłynęły odpowiedzi od:

- 6 organów lotniczych: AustroControl-Austria, CAA-Netherlands, CAA-United Kingdom, DGAC-France, ENAC-Italy, FOCA-Switzerland.
- 12 organizacji i stowarzyszeń: 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 indywidualnych osób.

Odpowiedzi te są szczegółowo przeanalizowane w załączniku. Żadna z nich w znaczący sposób nie wpływa na istotę wniosków przedstawionych przez Agencję w dokumencie CRD. Jednak w wielu z nich zaproponowano interesujące poprawki do tekstu, które Agencja wprowadziła w niniejszej opinii. Niektórych innych nie można uwzględnić w kontekście obecnego działania tworzenia przepisów, ponieważ wymagałyby one właściwych otwartych konsultacji; zostaną one więc wzięte pod uwagę przy przyszłych pracach nad tworzeniem przepisów.

### **III. Treść opinii Agencji**

13. Niniejsza opinia uwzględnia w jak najszerszym możliwym zakresie sugestie wielu zainteresowanych stron, które wzięły udział w konsultacjach i odpowiedziały na dokument CRD. Proponuje się w niej europejskie podejście do nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych, wykorzystywanie istniejących systemów krajowych, kiedy zapewniają one równoważne środki gwarantujące odpowiedni poziom bezpieczeństwa, aby część z nich mogła nadal funkcjonować z jak najmniejszymi zakłóceniami; tym samym zezwala ona na udostępnienie wszystkim obywatelom Europy tych systemów, które udowodniły swoją skuteczność.
14. Konieczność równoległego opracowania wymagań i akceptowalnych sposobów ich spełnienia, a także konieczność odpowiedniego włączenia wszystkich zainteresowanych stron i konsultowania się z nimi wyjaśnia, dlaczego te zadania opracowywania przepisów, które powinny były zakończyć się w 2005 r., mogą być sfinalizowane dopiero teraz, kilka miesięcy przed zakończeniem tymczasowego sprawozdania z wprowadzenia w życie postanowień części M mających zastosowanie do nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych. To oczywiście spowodowało uzasadnione zaniepokojenie podmiotów, których dotyczy ta sprawa. W niniejszej opinii uwzględniono więc w pełni te obawy i zaproponowano przejściowe środki w celu ich złagodzenia.
15. Biorąc pod uwagę hierarchię przepisów EASA, w niniejszej opinii zajęto się tylko tymi zmianami, które Agencja proponuje wprowadzić do odpowiednich regulacji Komisji (część M, część 145 i część 21); związane z nimi akceptowalne sposoby spełnienia wymagań (AMC) oraz wytyczne (GM), które omówiono szczegółowo w dokumencie CRD, mogą być wydane i zostaną wydane przez Agencję dopiero wtedy, kiedy ww. przepisy zostaną przyjęte przez Komisję. Musi być jednak jasne, że środki przedstawione w niniejszej opinii należy rozumieć w połączeniu z tymi AMC i GM jako część uzgodnionego pakietu.

#### **a) Konieczność przyjęcia wspólnych przepisów**

16. Chociaż wiele osób i organizacje kwestionuje konieczność zmiany i popiera dalsze funkcjonowanie aktualnie obowiązujących systemów krajowych, pozostaje faktem, że Parlament Europejski i Rada już podjęły decyzję, iż nieprzerwana zdatność do lotu wszystkich statków powietrznych zarejestrowanych w państwach członkowskich powinna odpowiadać warunkom określonym we wspólnych zasadach, tak żeby obywatele mogli odnosić korzyści z dwóch głównych celów postawionych przed systemem EASA:

##### **a) Bezpieczeństwo**

Jednym z głównych celów jest harmonizacja poziomu bezpieczeństwa. Chociaż nie ma dowodów wskazujących na istnienie powodów do obaw w związku z obecnie obowiązującymi systemami krajowymi, nie oznacza to, że bezpieczeństwa nie można poprawić. W istocie poziom bezpieczeństwa systemów krajowych różni się w poszczególnych krajach i ustanowienie wspólnego pakietu przepisów o odpowiednich standardach powinno poprawić ogólny poziom bezpieczeństwa w Europie.

##### **b) Wspólny rynek**

Innym celem Wspólnoty przy ustanawianiu systemu EASA było ułatwienie funkcjonowania rynku wewnętrznego. Swobodny przepływ towarów, usług i osób wymaga przyjęcia wspólnych zasad umożliwiających sprzedaż używanych statków powietrznych w dowolnym miejscu Wspólnego Rynku; świadczenie usług we wszystkich państwach członkowskich przez

instytucje zajmujące się obsługą techniczną i zarządzaniem nieprzerwaną zdolnością do lotu; swobodny przelot obywateli UE własnymi samolotami w dowolnym państwie członkowskim.

17. W związku z tym nie można brać pod uwagę możliwości wycofania części M dla lotnictwa ogólnego. Ponadto brak działań też nie wchodzi w grę, ponieważ oznaczałoby to wprowadzenie w życie części M w obecnej postaci od dnia 28 września 2008 r. Jediną możliwością kontynuowania prac w obecnym środowisku legislacyjnym jest więc wprowadzenie zmian do części M, aby lepiej odpowiadała potrzebom różnych kategorii i wielkości statków powietrznych oraz różnym typom operacji. Postępując w ten sposób, Agencja zajęła się w szczególności najważniejszymi kwestiami, które pojawiły się podczas konsultacji.

**b) Format wymagań dotyczących nieprzerwanej zdolności do lotu w odniesieniu do lotnictwa ogólnego**

18. Kilka osób indywidualnych oraz organizacji uznało, że obecne wymagania są zbyt skomplikowane i trudne do zrozumienia; postulowali więc, żeby opracować odrębną część M przeznaczoną specjalnie dla lotnictwa ogólnego (tzw. „lekką część M”). Agencja zgadza się, że osobom, których dotyczą przepisy nie zawsze łatwo jest stosować teksty prawne, nawet jeśli przy ich opracowywaniu dołożono wszelkich starań, żeby sformułować je prostym językiem i zorganizować w sposób ułatwiający ich stosowanie. Wynika to z faktu, że teksty prawne nie powstają w tym celu, żeby je stosować bezpośrednio jako instrukcje w codziennym postępowaniu; ich głównym celem jest tworzenie pewności prawnej w razie niekorzystnego rozwoju sytuacji. Ponadto w takich tekstach tworzy się prawa dla osób podlegających regulacji, które są uprawnione do interpretowania ich zgodnie ze swoim najlepiej pojętym interesem. Wiele wymagań znajdujących się w części M ma faktycznie charakter ogólny i mogą one być dostosowane przez każdego wnioskodawcę do wielkości i typu organizacji i operacji.

19. W tym kontekście także należy wziąć pod uwagę, że część M odnosi się do bardzo wielu różnych statków powietrznych uczestniczących w różnych typach operacji:

- dużych statków powietrznych (zgodnie z definicją już zawartą w rozporządzeniu (WE) nr 2042/2003);
- niedużych statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 2730 kg;
- statków powietrznych o maksymalnej masie startowej równej lub mniejszej niż 2730 kg oraz balonów;
- statków powietrznych ELA1 (zgodnie z definicją podaną w niniejszej opinii przewidzianą w dokumencie NPA2008-07 w odniesieniu do "procesu ELA"; „Standardowych zmian i napraw” oraz "Warunków certyfikowania lekkich samolotów sportowych"); oraz
- Statków powietrznych CS-VLA, CS-22 i LSA (LSA zgodnie z definicją podaną w niniejszej opinii przewidzianą w dokumencie NPA2008-07).

Jeżeli postępowaloby się zgodnie z logiką opracowania odrębnej części M specjalnie dla lotnictwa ogólnego, to należałoby przygotować nie jedną, ale kilka „lekkich części M” dla każdej kategorii statków powietrznych, a być może także dla każdego typu operacji. Biorąc pod uwagę orzecznictwo trybunału UE, stworzyłoby to duże niejasności prawne, ponieważ każdy tekst musiałby być interpretowany niezależnie od innych, tak że identyczne teksty mogłyby prowadzić do różnych wymagań.

20. Wobec tego wymagania prawne należy stosować w połączeniu z odpowiednimi materiałami objaśniającymi opracowanymi przez organy regulacyjne i przez same osoby podlegające

regulacji. W tym ostatnim przypadku takie materiały objaśniające mogą być wydawane przez stowarzyszenia branżowe i federacje na użytek ich członków.

21. Niezależnie od powyższych uwag Agencja rozumie, że podmioty działające w lotnictwie ogólnym muszą otrzymać wsparcie w rozumieniu i wprowadzaniu wymagań, które muszą spełniać. Agencja dołoży więc wszelkich starań, aby wydać poradniki dla użytkowników, podobne do poradnika załączonego do jej dokumentu CRD dla właścicieli balonów i prywatnych statków powietrznych o maksymalnej masie startowej 2730 kg. Przekaze także treść i intencje przepisów właściwym organom, osobom i organizacjom podlegającym regulacji przez uwagi wyjaśniające, pisma, warsztaty, itp.

**c) Uwzględnić wyniki zadania tworzenia przepisów MDM.032 w celu stworzenia lepszych uregulowań dotyczących lotnictwa ogólnego.**

22. Kilka osób i organizacji sugerowało wzięcie pod uwagę uproszczonych procedur dla lekkich statków powietrznych przewidzianych w zadaniu tworzenia przepisów MDM.032. Chociaż należy zwrócić uwagę na to, że to zadanie dotyczy głównie wymagań odnoszących się do operacji lotniczych, licencjonowania pilotów i początkowej zdatności do lotu, prawdą jest, że istnieje konieczność zapewnienia spójności między wymaganiami odnoszącymi się do nieprzerwanej zdatności do lotu a wymaganiami związanymi z wydawaniem certyfikatów po zmianach i naprawach, jak również wymaganiami odnoszącymi się do wydawania certyfikatów dla części i wyposażenia, które zostały wymienione. Prace wykonane w związku z tym zadaniem znacznie się posunęły, co pozwoliło na opublikowanie powiadomienia o wniosku dotyczącym zmiany NPA2008-07, tworzącym nowy proces zwany „europejskim lekkim statkiem powietrznym” z 2 podkategoriami (ELA1 i ELA2) i proponującym nowe warunki techniczne certyfikacji (CS) dla LSA (lekkich samolotów sportowych). Wyprzedzając ten rozwój, w niniejszej opinii zawarto kolejne złagodzenia wymagań odnoszące się do takich statków powietrznych:

- a) możliwość montowania podzespołów, które nie posiadają certyfikatu dopuszczenia do eksploatacji, jeśli pozwala na to część 21 (patrz pkt M.A.501 lit. a)). Wiąże się to z przewidywaniem możliwości, że właściciel mógłby wytwarzać niektóre części bez certyfikatu dopuszczenia do eksploatacji, co zaproponowano w MDM.032;
- b) możliwość wykonywania zadań obsługi technicznej i kompleksowych zadań obsługi technicznej przy statkach powietrznych ELA1 przez niezależny personel certyfikujący (patrz pkt M.A.502 lit. d) i pkt M.A.801 lit. c));
- c) możliwość wydawania przez niezależny personel certyfikujący zaleceń wydania certyfikatów oceny zdatności do lotu ARC dla statków powietrznych ELA1 (patrz pkt M.A.901 lit. g)).

**d) Połączyć zezwolenie na podstawie przepisów części M sekcja A podsekcja F i części M sekcja A podsekcja G (dla instytucji zarządzającej nieprzerwaną zdatnością do lotu (CAMO)).**

23. Zaproponowano połączenie zezwoleń na podstawie przepisów części M sekcja A podsekcja F i części M sekcja A podsekcja G, żeby unikać powielania warunków, badań, audytów i opłat. Agencja nie jest jednak przekonana, że ten wniosek przyniesie spodziewane korzyści. Po pierwsze, jest oczywiste, że odrębne certyfikaty muszą zostać utrzymane, aby objąć nimi te organizacje, które chcą posiadać tylko jedno zezwolenie. Nawet gdyby była możliwość połączenia tych certyfikatów, nie dawałoby to gwarancji jednego procesu certyfikacji, ponieważ właściwy organ zawsze może podjąć decyzję o przeprowadzeniu audytów w odrębnych wypadkach oraz mieć różne działy zajmujące się kwestiami obsługi technicznej i nieprzerwaną

zdatnością do lotu. W związku z tym nie byłoby żadnej gwarancji niższych opłat, ponieważ organ może dostosować opłaty do poziomu wymaganych badań, a ten jest wyższy przy zatwierdzeniu łącznym niż oddzielnym. W każdym razie Agencja nie sprawuje żadnej kontroli nad opłatami pobieranymi przez właściwe organy.

24. Zamiast wprowadzania łącznego zezwolenia Agencja opowiada się za następującymi rozwiązaniami:

- a) w AMC M.A.602 i AMC M.A.702 sprecyzuje się, że organizacja składająca wniosek o oba zezwolenia może go złożyć na jednym formularzu 2 EASA;
- b) w AMC M.B.604 lit. b) i AMC M.B.704 lit. b) zaleci się, aby właściwy organ tak organizował audyty, żeby objąć obydwie zezwolenia i unikać powtórnych wizyt w danym miejscu;
- c) w AMC M.A.704 znajdzie się przykład połączonych warunków dla organizacji, która posiada oba zezwolenia (część M sekcja A podsekcja F oraz CAMO).

Oczekuje się, że zapewni to podstawę do dostosowywania opłat do poziomu wymaganych badań bez względu na to, czy wynikiem będzie certyfikat łączny czy dwa oddzielne certyfikaty.

#### **e) Przyjąć FAA AC43-13 dla napraw i modyfikacji**

25. Kilka osób i organizacji zgłaszało wniosek o zaakceptowanie stosowania FAA AC43-13 dla napraw i modyfikacji. Chociaż Agencja zgadza się, że należy znaleźć prostsze sposoby podejścia do zmian i napraw lekkich statków powietrznych, to nie uważa za możliwe bezpośrednio stosowanie przepisu FAA, który został opracowany w innym środowisku regulacyjnym, w którym obowiązuje inna klasyfikacja napraw „dużych” lub „drobnych”, a także inny podział ról regulacyjnych.

W związku z tym niektórzy proponowali przeniesienie procesu zatwierdzania napraw ustalonego w FAA AC43-13 do systemu EASA. Rozważa się to obecnie w ramach zadania tworzenia przepisów MDM.032, ponieważ nie jest to kwestia związana z obsługą techniczną, tylko z nieprzerwaną zdatnością do lotu, o której jest mowa w części 21 podsekcja D i podsekcja M, zawierających wymagania, którym muszą odpowiadać zmiany i naprawy. Agencja rozważa więc wprowadzenie odpowiednich wymagań certyfikacyjnych, opisanych w dokumencie NPA2008-07, które pozwolą na elastyczność takiego samego typu jak wymagania ujęte w AC43-13, ale w kontekście systemu EASA.

#### **f) Przyjąć bezpośrednio amerykańskie i kanadyjskie dokumenty dopuszczenia do eksploatacji dla podzespołów po obsłudze technicznej**

26. Wiele organizacji i właścicieli statków powietrznych posiada obecnie podzespoły, które zostały dopuszczone do eksploatacji po obsłudze technicznej przy użyciu odpowiednich formularzy FAA 8130-3 lub TCCA 24-0078; formularze te nie zostały jednak wydane przez instytucje zatwierdzone zgodnie z prawem wspólnotowym i wobec tego podzespoły te nie mogą być instalowane po dniu 28 września 2008 r. Ponadto wydaje się, że instytucje zajmujące się obsługą techniczną w USA i Kanadzie wykonujące obsługę techniczną podzespołów montowanych w statkach powietrznych lotnictwa ogólnego nie są zainteresowane posiadaniem europejskiego zezwolenia. Mogłoby to doprowadzić do sytuacji, w której byłaby zbyt mała liczba zatwierdzonych organizacji zajmujących się obsługą techniczną w stosunku do potrzeb europejskiego środowiska lotnictwa ogólnego.

27. Agencja sprecyzuje więc w AMC M.A.613 lit. a), że organizacja zajmująca się obsługą techniczną zgodnie z przepisami części M sekcja A podsekcja F lub części 145 (nieuprawniona



do obsługi podzespołów) może wystawić po odpowiednich kontrolach i weryfikacjach formularz 1 dla podzespołów dopuszczonych do eksploatacji po pracach obsługowych przy użyciu formularzy 8130-3 (FAA) lub TCCA 24-0078 (Kanada) bez podwójnego dopuszczania do eksploatacji. Ta złagodzona procedura oparta jest na możliwościach technicznych tych organizacji i zaufaniu, które możemy mieć do nadzoru sprawowanego przez właściwe organy amerykańskie i kanadyjskie, na podstawie ocen przeprowadzonych w celu zawarcia z tymi krajami przewidywanych dwustronnych porozumień w sprawie bezpieczeństwa lotniczego.

**g) Poszerzyć zakres obsługi technicznej pilota-właściciela i wyeliminować samoocenę**

28. Jeśli chodzi o obsługę techniczną pilota-właściciela, Agencja zgadza się, że doświadczenia niektórych państw członkowskich i innych systemów regulacyjnych wykazały, że właściciel statku powietrznego może wykonywać więcej prac, ponieważ to jego w największym stopniu dotyczą skutki wykonanych prac mających zapewnić bezpieczeństwo statku powietrznego, z którego korzysta. Postanowiono więc całkowicie zrewidować wykaz zadań obsługi technicznej pilota-właściciela, które zostaną określone zgodnie z kategorią statku powietrznego i zostaną przeniesione do materiałów AMC (nowe materiały AMC do dodatku VIII do części M). Z takich wykazów zostaną oczywiście wyłączone elementy krytyczne dla bezpieczeństwa. Natomiast, dla większej pewności, w dodatku VIII precyzuje się kategorie zadań, które nie kwalifikują się do obsługi technicznej przez pilota-właściciela.

29. Aby zapewnić konieczny poziom zaufania do kwalifikacji pilota-właściciela do podejmowania się takich zadań obsługi technicznej, w dodatku VIII zawarto podstawowe zasady, które musi spełniać pilot-właściciel, jeśli chodzi o:

- o kwalifikacje i obowiązki;
- o wykonywanie i dokumentowanie obsługi technicznej.

Postanowienia te oparte są na koncepcji „samooceny pilota”. Związane z tym ryzyko jest niwelowane przez fakt, że zadania wykonywane przez konkretnego pilota-właściciela muszą być wymienione w programie obsługi technicznej. W związku z tym, kiedy statkiem powietrznym zarządza CAMO, to ona sprawdzi, czy prace obsługi technicznej zostały wykonane prawidłowo; kiedy statkiem powietrznym nie zarządza CAMO, podobną kontrolę jakości powinien przeprowadzić właściwy organ podczas okresowych ocen zdatności do lotu. Na tej podstawie zostanie oceniona skuteczność obsługi technicznej pilota-właściciela i zostanie zmieniony program obsługi technicznej, aby w razie potrzeby dostosować zadania pilota-właściciela do jego rzeczywistych możliwości.

**h) Zmniejszyć uciążliwe wymagania w zakresie nadzoru (systemy jakości/przeglądy organizacyjne)**

30. Wymagania dotyczące zatwierdzania CAMO, zwłaszcza konieczność przeprowadzania wewnętrznych/zewnętrznych audytów jakości lub wewnętrznych przeglądów organizacyjnych, uważane są przez niektórych jako nieproporcjonalne, ponieważ według nich CAMO zajmują się tylko sprawami biurokratycznymi niezwiązanymi z rzeczywistymi pracami przy statku powietrznym. Wobec tego proponują oni, że powinny wystarczać audyty przeprowadzane przez właściwy organ. Agencja musi najpierw wyjaśnić, że zarządzanie nieprzerwaną zdatnością do lotu statku powietrznego jest równie ważne dla jego bezpieczeństwa jak prace obsługi technicznej rzeczywiście przy nim wykonane. Jeżeli zadania dotyczące nieprzerwanej zdatności do lotu nie są właściwie wykonywane, w sposób oczywisty pojawia się ryzyko, że nie wszystkie wymagane prace obsługi technicznej zostaną wykonane. Należy to więc traktować poważnie

i osobom odpowiedzialnym za te kwestie nie można przyznawać praw w tej dziedzinie bez należytego sprawdzenia, iż mogą je wykonywać właściwie.

31. W związku z tym nie uważa się, żeby można było zaakceptować poleganie tylko na audytach wykonywanych przez właściwy organ z następujących powodów:

- wszystkie prawa przyznane CAMO (takie same jak prawa nadane organizacjom działającym zgodnie z przepisami części M sekcja A podsekcja F, części 145 i części 147) oparte są na fakcie, że istnieje wewnętrzny proces monitorowania zgodności z przepisami. W zależności od wielkości organizacji powinno to być przeprowadzane w formie przeglądów organizacyjnych lub poprzez system jakości;
- system jakości ma fundamentalne znaczenie, kiedy organizacja staje się złożona, ponieważ w tym momencie jest wiele procedur roboczych i pojawia się konieczność zapewnienia właściwej komunikacji między różnymi działami i funkcjami;
- organizacja ta jest jedyną instytucją, która w sposób ciągły świadoma jest istniejących problemów, trudności i braku zgodności z wymogami i jedyną, która może zapewnić odpowiednie działania naprawcze i uzupełniające.

32. Niemniej jednak Agencja przyznaje, że wymagania organizacyjne dotyczące zatwierdzenia powinny być proporcjonalne do wielkości i złożoności organizacji. Zgodnie z tym wprowadzi zmiany w dodatku VIII do AMC M.A.616 i stworzy nowy dodatek XIII do AMC M.A.712 lit. f), aby dostosować ich postanowienia do mniejszej złożoności małych organizacji działających zgodnie z przepisami części M sekcja A podsekcja F i części M sekcja A podsekcja G. W związku z tym Agencja chce też przypomnieć, że w przeciwieństwie do tego co, jak się wydaje, sądzi wiele zainteresowanych stron, przepisy nie zobowiązują personelu ds. oceny zdadności do lotu do funkcjonowania jako niezależne podmioty, nawet w przypadku organizacji większych niż jednoosobowa CAMO.

***i) Zezwolić na pierwsze zatwierdzenie CAMO w przypadku braku zatwierdzonego programu obsługi technicznej***

33. Pierwsze zatwierdzenie niezależnych CAMO (niezwiązanych z posiadaczem certyfikatu przewoźnika lotniczego AOC) zostało określone jako potencjalny „problem jajka i kury”, kiedy nie będą one mieć umów z klientami i wobec tego nie będą mogły otrzymać zatwierdzenia niezbędnego do oferowania swoich usług. Ten problem może wynikać z faktu, że:

- formularz 14 znajdujący się aktualnie w dodatku VI do części M zawiera numer referencyjny programu obsługi technicznej oraz
- nie ma wytycznych lub materiałów AMC wyjaśniających, co jest akceptowalne jako numer referencyjny programu obsługi technicznej w formularzu 14.

W związku z tym niektóre właściwe organy uważają za konieczne, żeby w formularzu 14 podane były konkretne programy obsługi technicznej dla każdego statku powietrznego znajdującego się pod nadzorem wnioskodawcy. Taka szczególna wykładnia nie uznaje możliwości powoływania się na „ogólne programy obsługi technicznej” odnoszące się do różnych typów statków powietrznych i modeli.

34. Agencja chce najpierw przypomnieć, że taka wykładnia nie ma poparcia w przepisie lub w materiałach AMC. Co więcej, zamiarem Agencji nie jest nałożenie na niezależne CAMO obowiązku zawarcia umowy z ewentualnym klientem, zanim będą one mogły wystąpić w wnioskiem o zatwierdzenie. Agencja uważa w istocie, że każda instytucja powinna być w stanie

uzyskać zatwierdzenie, aby móc skontaktować się z klientem, który ma umowę z inną organizacją, tak żeby właściciele/operatorzy mogli wybierać wśród różnych możliwości. W związku z tym:

- wprowadza się zmianę do pkt. M.A.709, aby włączyć koncepcję „bazowych” i „rodzajowych” programów obsługi technicznej i wyraźnie stwierdzić, że zamiarem jest umożliwienie uzyskiwania zezwoleń przez niezależne CAMO bez konieczności posiadania jakichkolwiek klientów. Materiały AMC M.A.709 zostaną tak dostosowane, żeby jeszcze dokładniej wyjaśnić tę koncepcję;
- dodatek VI do części M zmienia się, aby:
  - usunąć numer referencyjny programu obsługi technicznej z formularza 14; związane z tym postanowienia przenosi się do warunków zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu (CAME);
  - umożliwić włączenie typów, serii lub grup statków powietrznych do formularza 14. Zostanie to wyjaśnione dokładniej w materiałach AMC M.B.703;
  - lepiej dostosować formularz 14 do przypadku, w którym operator lotniczych przewozów handlowych wykonuje również czynności związane z zarządzaniem nieprzerwaną zdatnością do lotu w odniesieniu do statków powietrznych nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych.

#### ***j) Sprecyzować warunki obsługi technicznej podzespołów i kompleksowych zadań obsługi technicznej***

35. Zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami obsługą techniczną podzespołów powinny zajmować się zatwierdzone organizacje obsługi technicznej posiadające zezwolenia na podzespoły odpowiednich typów. Jedynym wyjątkiem jest przypadek, kiedy podzespół przechodzi obsługę techniczną podczas instalowania w statku powietrznym albo kiedy jest czasowo wyjmowany ze statku powietrznego, jeśli jest to wyraźnie dozwolone przez podręcznik obsługi technicznej statku powietrznego w celu poprawy dostępu i w takim przypadku ta obsługa techniczna może skutkować dopuszczeniem do eksploatacji przez niezależny personel certyfikujący. Ponadto zadania kompleksowej obsługi technicznej (dodatek VII) muszą być wykonywane przez zatwierdzoną organizację obsługi technicznej.

36. Te przepisy wywołują wiele pytań i obaw wśród osób, których dotyczą przepisy i właściwych organów lotniczych. W szczególności:

- nie wspomina się, czy prace obsługi technicznej należy wykonywać zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej statku powietrznego czy podzespołu. Może to prowadzić do wrażenia, że obsługę techniczną dowolnego podzespołu może wykonać niezależna osoba posiadająca uprawnienia do poświadczania, jeśli podzespół pozostaje zainstalowany w statku powietrznym (przykład: kontrola części gorącej silnika turbinowego);
- w tekście nie wskazano, jakiego typu licencji lub kwalifikacji (statek powietrzny czy podzespół) wymaga się od niezależnego personelu certyfikującego przy wykonywaniu obsługi technicznej podzespołów;
- z tekstu nie wynika jasno, jaki typ dopuszczenia do eksploatacji wydaje się w każdym z tych przypadków (formularz 1 czy dopuszczenie statku powietrznego do eksploatacji);
- nie ma rozróżnienia w stosunku do złożoności przedmiotowego statku powietrznego.

37. Aby rozwiązać te kwestie, wprowadza się zmiany w pkt. M.A.502, M.A.613 lit. a), M.A.802 lit. a) i b), części M dodatek IV „Kategorie zezwolenia” i części 145 dodatek II „System uznawania i ratingu organizacji” tak, żeby:

- Zezwolić na obsługę techniczną podzespołów przez niezależny personel certyfikujący uprawniony do obsługi statków powietrznych i organizację obsługi technicznej statków powietrznych (kategoria A), kiedy podzespół jest zainstalowany w statku powietrznym albo jest czasowo wyjęty z niego, o ile obsługa techniczna odbywa się zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej statku powietrznego albo, jeśli zostało to konkretnie uzgodnione z odpowiednim organem, zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej podzespołu (przy prostej obsłudze podzespołu). Taka obsługa techniczna nie będzie kwalifikowała się do wydania formularza 1 i zostanie poddana wymaganiom dopuszczenia statku powietrznego do eksploatacji;
- zezwolić na obsługę techniczną przez organizację obsługi technicznej uprawnioną do obsługi technicznej silników/pomocniczych zespołów silnikowych (kategoria B), o ile taki podzespół jest zainstalowany w silniku/pomocniczym zespole silnikowym albo jest czasowo wyjęty z niego, o ile obsługa techniczna odbywa się zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej silnika/pomocniczego zespołu silnikowego albo, jeśli zostało to konkretnie uzgodnione z odpowiednim organem, zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej podzespołu (przy prostej obsłudze podzespołu);
- zezwolić w przypadku statków powietrznych ELA1, żeby niezależny personel certyfikujący z uprawnieniami w zakresie statków powietrznych wykonywał:
  - obsługę techniczną podzespołów zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej podzespołów, kiedy podzespół jest zainstalowany w statku powietrznym albo jest czasowo wyjęty. Nie dotyczy to remontu kapitalnego podzespołów;
  - zadania kompleksowej obsługi technicznej wymienione w dodatku VII po uprzednim uzgodnieniu między właścicielem a właściwym organem lotniczym;
- zezwolić w przypadku statków powietrznych CS-VLA, CS-22 i LSA, aby niezależny personel certyfikujący z uprawnieniami w zakresie statków powietrznych przeprowadzał remonty kapitalne silników po uprzednim uzgodnieniu tego przez właściciela i właściwy organ lotniczy. Dotyczy to tylko silników czasowo wymontowanych ze statków powietrznych do remontu kapitalnego, które potem są ponownie montowane i dopuszczane do eksploatacji wraz ze statkiem powietrznym. Nie można wystawić formularza 1 EASA.

***k) Zezwolić na przekazywanie właścicielowi podzespołów niezdatnych do użytku***

38. Obecnie obowiązujące przepisy wymagają, by podzespoły niezdatne do użytku były przechowywane pod kontrolą organizacji zajmującej się obsługą techniczną podzespołów, dopóki nie zostanie podjęta decyzja o ich naprawie lub złomowaniu. Ten wymóg nie jest spójny z elastycznym podejściem wprowadzanym w niniejszej opinii. Konieczne jest więc rozszerzenie praw do przechowywania na każdą zatwierdzoną organizację obsługi technicznej (zatwierdzoną w zakresie podzespołów lub statków powietrznych) oraz na właściciela statku powietrznego. W tym ostatnim przypadku podzespół musi zostać uprzednio uznany za niezdatny do użytku, a jego przekazanie właścicielowi musi znaleźć odzwierciedlenie w odpowiednim rejestrze czynności. Ta zmiana została wprowadzona w pkt. M.A.504 lit. b).

**l) Wprowadzić nową, prostszą licencję dla personelu zajmującego się obsługą techniczną statków powietrznych**

39. Uwagi zgłoszone do Agencji wskazały, że kwalifikacje wymagane w celu uzyskania licencji B1.2 są zbyt surowe w odniesieniu do dolnego spektrum (w kryteriach złożoności) samolotów tłokowych. Ponadto nie ma europejskiej licencji obejmującej szybowce i balony. Dokument A-NPA14/2006 pozwolił także na ustalenie potrzeby wprowadzenia takiej europejskiej licencji, która byłaby odpowiednio przystosowana do środowiska lotnictwa ogólnego.

Jest to obecnie rozważane w ramach zadania tworzenia przepisów 66.022, a dokument NPA2008-03 jest obecnie przedmiotem konsultacji zewnętrznych.

**m) Wydać złagodzone wymagania w odniesieniu do personelu ds. oceny zdatności do lotu oraz uproszczone procedury dokonywania ocen zdatności do lotu i wystawiania certyfikatów oceny zdatności do lotu (ARC).**

40. Należy wyjaśnić sytuację statku powietrznego zarejestrowanego w państwie członkowskim UE i eksploatowanego pod nadzorem kraju trzeciego, kiedy nadzór nad jego zgodnością z przepisami bezpieczeństwa nie został przeniesiony na państwo trzecie. Ponieważ większość takich statków powietrznych to duże statki powietrzne, muszą one być zarządzane przez CAMO, która w większości przypadków będzie CAMO kraju trzeciego; aktualnie obowiązujące przepisy części M nie pozwalają takim CAMO wystawiać ARC. Chociaż Agencja rozważa możliwość rewizji tego ograniczenia w świetle Traktatu Światowej Organizacji Handlu, nie było to częścią obecnego zadania tworzenia przepisów i będzie przedmiotem prac w ramach odrębnego zadania w odpowiednim czasie. Jako rozwiązanie tymczasowe wprowadza się zmianę do pkt. M.A.901, aby umożliwić:

- przedłużenie przez CAMO zarządzającą statkiem powietrznym ARC wystawionego przez inną CAMO albo przez właściwy organ, o ile statek powietrzny pozostaje w kontrolowanym środowisku. Ma to zastosowanie nawet wtedy, jeśli ta CAMO nie ma praw do przeprowadzania ocen zdatności do lotu i wystawiania ARC. Jest to oparte na fakcie, że do przedłużenia ARC nie wymaga się przeprowadzania oceny zdatności do lotu i posiadania personelu dokonującego takiej oceny. Ta zmiana została wprowadzona w pkt. M.A.711 lit. a) pkt 4 i M.A.901 lit. f);
- to działanie opiera się na fakcie, że do przedłużenia ARC nie wymaga się przeprowadzania oceny zdatności do lotu, lecz jedynie sprawdzenia, czy statek powietrzny przebywał w kontrolowanym środowisku. Wobec tego nie potrzeba personelu ds. oceny zdatności do lotu;
- właściwemu organowi dokonywanie oceny zdatności do lotu i wystawianie ARC dla statków powietrznych nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych, którymi zarządza CAMO kraju trzeciego. Ta zmiana została wprowadzona w pkt. M.A.901 lit. i).

Przy wprowadzeniu takich środków właściwy organ państwa członkowskiego, w którym zarejestrowany jest statek powietrzny, może dokonywać oceny zdatności do lotu i wystawiać ARC. Ponadto trzeba to zrobić tylko raz na 3 lata, ponieważ zagraniczna CAMO może przedłużyć ARC wystawione przez właściwy organ, jeśli statek powietrzny pozostaje w kontrolowanym środowisku.

Ponadto wprowadzono zmianę do art. 7, ust. 3 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 2042/2003, aby uwzględnić okres niestosowania przepisów do dnia 28 września 2009 r. w odniesieniu do obowiązku zawarcia umowy z CAMO dla takich dużych statków powietrznych wyżej opisanych (eksploatowanych przez operatorów z krajów trzecich).

41. Agencja zwraca uwagę, że przepis wprowadzony w pkt. M.A.711 lit. a) pkt 4 i M.A.901 lit. f), wskazany powyżej, ma zastosowanie do wszystkich statków powietrznych, w tym statków eksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych. Ma to na celu umożliwienie CAMO, która zarządza danym statkiem powietrznym przedłużenia ARC wystawionego przez właściwy organ w czasie wydawania początkowego świadectwa zdatości do lotu dla statku powietrznego importowanego do UE.
42. Sprecyzowanie i uproszczenie przepisów związanych z przeprowadzaniem ocen zdatości do lotu i wystawianiem certyfikatu oceny zdatości do lotu (ARC) jest nieodzowną konsekwencją większej elastyczności wprowadzonej w części M w odniesieniu do statków powietrznych nieeksploatowanych w celach zarobkowych, w szczególności małych statków powietrznych. W związku z tym niniejsza opinia wprowadza następujące zmiany:
- dla wszystkich nowych statków powietrznych wyprodukowanych w UE pierwsze ARC będzie wystawiane wraz z pierwszym świadectwem zdatości do lotu na podstawie zgodności z pkt. 21A.183, ust. 1. Ocena zdatości nie jest wymagana. Ta zmiana została wprowadzona w pkt. M.A.901 lit. k).;
  - dla statków powietrznych nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych niebędących dużymi statkami właściciel może zlecić opracowanie i pośrednie zatwierdzenie programu obsługi technicznej dowolnej CAMO, nawet jeśli zdatością do lotu tego statku powietrznego nie zarządza CAMO. Ta zmiana została wprowadzona w pkt. M.A.201 lit. e);
  - dla statków powietrznych o maksymalnej masie startowej 2730 kg oraz balonów, nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych:
    - złagodzone wymagania w zakresie kwalifikacji personelu ds. oceny zdatości do lotu, zarówno w odniesieniu do CAMO, jak i właściwego organu lotniczego. Obejmuje to skrócenie wymagań dotyczących doświadczenia oraz możliwość zastąpienia formalnego szkolenia przez ocenę kwalifikacji. Ta zmiana została wprowadzona w pkt. M.A.707 lit. a) pkt 2 i M.A.902 lit. b) pkt 2;
    - właściciel może decydować o wykonaniu oceny zdatości do lotu i wystawieniu ARC przez właściwy organ albo przez dowolną zatwierdzoną w odpowiedni sposób CAMO bez względu na to, czy statek powietrzny pozostaje w kontrolowanym środowisku. Zostało to wprowadzone w pkt. M.A.901 lit. h) pkt 2;
  - dla statków powietrznych ELA1:
    - niezależny personel certyfikujący, uznany przez właściwy organ, może wydać zalecenia wydania ARC. Zostało to wprowadzone w pkt. M.A.901 lit. g).

#### ***n) Przepisy przejściowe***

43. Opisany wyżej pakiet przepisów może wejść w życie dopiero po zatwierdzeniu przez Komisję. Jednak biorąc pod uwagę, że:
- aktualnie obowiązujący termin wprowadzenia obowiązywania części M w stosunku do statków powietrznych nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych to 28 września 2008 r.,
  - większość organizacji wstrzymała się ze składaniem wniosków o zezwolenia zgodnie z przepisami części M sekcja A podsekcja F oraz części M sekcja A podsekcja G, dopóki nie będą mieć jasnego obrazu zmian wprowadzanych w części M w odniesieniu do lotnictwa ogólnego, oraz

- właściwe organy nie będą w stanie ukończyć odpowiednich badań i wystawić certyfikatów zezwoleń przed granicznym terminem 28 września 2008 r.,

Agencja uznała za niezbędne wprowadzenie odpowiednich ustaleń przejściowych dla tych przepisów, które nie mogą być z uzasadnionych powodów wprowadzone przed dniem 28 września 2008 r., tak żeby organizacje i organy, których to dotyczy miały czas na ich wprowadzenie, a jednocześnie umożliwiło to zachowanie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych na podstawie przepisów krajowych.

44. Te środki przejściowe, które są ujęte w proponowanych uregulowaniach zmieniających przepisy przejściowe rozporządzenia (WE) nr 2042/2003, zapewniają:

- a) w odniesieniu do statków powietrznych nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych:
  - możliwość, żeby właściwe organy i krajowe CAMO wystawiały/przedłużały po dniu 28 września 2008 r. maksymalnie dwa razy (w przypadku krajowych organów administracji lotnictwa) lub tylko jeden raz (w przypadku krajowej CAMO), na jeden rok za każdym razem, certyfikat oceny zdatności do lotu zgodnie z wymaganiami państwa członkowskiego. (Odniesienie do art. 3 ust. 5 zmienionego rozporządzenia (WE) nr 2042/2003)
  - możliwość zwolnienia przez państwo członkowskie do dnia 28 września 2009 r. z obowiązku zawarcia umowy z CAMO (w odniesieniu do dużych statków powietrznych eksploatowanych przez operatora z kraju trzeciego). (Odniesienie do art. 7 ust. 3 lit. a) zmienionego rozporządzenia (WE) nr 2042/2003)
- b) w odniesieniu do statków powietrznych nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych niebędących dużymi statkami powietrznymi do dnia 28 września 2009 r.:
  - zadania zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu mogą być wykonywane przez CAMO zatwierdzone zgodnie z wymaganiami państwa członkowskiego. (Odniesienie do art. 3 ust. 4 zmienionego rozporządzenia (WE) nr 2042/2003)
  - obsługa techniczna i dopuszczanie statków powietrznych i podzespołów do eksploatacji może być wykonywane przez organizację obsługi technicznej zatwierdzonej zgodnie z wymaganiami państwa członkowskiego. (Odniesienie do art. 4 ust. 4 zmienionego rozporządzenia (WE) nr 2042/2003)
  - możliwość zwolnienia przez państwo członkowskie z obowiązku zawarcia umowy z CAMO albo z zatwierdzonej organizacją obsługi technicznej (dla statków powietrznych, których dotyczy pkt M.A.201 lit. i)). (Odniesienie do art. 7 ust. 3 lit. a) zmienionego rozporządzenia (WE) nr 2042/2003)
  - możliwość korzystania z równoważnych krajowych programów obsługi technicznej. (Odniesienie do art. 3 ust. 6 zmienionego rozporządzenia (WE) nr 2042/2003)
  - możliwość dalszego korzystania z usług personelu certyfikującego, który uzyskał kwalifikacje zgodnie z wymaganiami państwa członkowskiego. (Odniesienie do art. 5 ust. 1 zmienionego rozporządzenia (WE) nr 2042/2003)
  - certyfikaty dopuszczenia do eksploatacji wystawione przez organizację obsługi technicznej zatwierdzone zgodnie z wymaganiami państwa członkowskiego są uznawane za równorzędne z certyfikatami wystawionymi zgodnie z pkt. M.A.801 i M.A.802. (Odniesienie do art. 4 ust. 4 zmienionego rozporządzenia (WE) nr 2042/2003)

Agencja zwraca uwagę, że od właścicieli/operatorów dużych statków powietrznych nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych (z wyjątkiem operatorów z kraju trzeciego) wymaga się zawarcia umów o świadczeniu usług z CAMO od dnia 28 września 2008 r.

45. W okresie zgłaszania uwag do powiadomienia o wniosku dotyczącym zmiany jedno państwo członkowskie poprosiło w wprowadzenie 3-letniego okresu przejściowego, podczas którego personel certyfikujący, który uzyskał kwalifikacje zgodnie z przepisami krajowymi mógłby nadal korzystać ze swoich uprawnień tak, żeby złagodzić skutki odejścia aktualnie pracującego personelu certyfikującego i wziąć pod uwagę fakt, że przez jakiś czas nie będą dostępne licencje B3 i ELA. Agencja uważa, że taki specyficzny przypadek nie powinien być rozstrzygany w procesie tworzenia przepisów i zamiast tego sugeruje skorzystanie z przepisów o elastycznym podejściu zawartych w art. 14 rozporządzenia podstawowego.

#### **IV. Ocena skutków regulacji**

46. Jak już wspomniano w rozdziale II powyżej, początkowa ocena skutków regulacji dotycząca wprowadzenia części M została wykonana przez konsultanta Air EuroSafe. W wyniku tych prac powstało sprawozdanie z oceny skutków regulacji 2004/S 122-102598 wydane przez konsultanta w dniu 21 lutego 2005 r. i opublikowane jako załącznik II do dokumentu NPA07/2005. W sprawozdaniu tym znalazł się wykaz punktów, które należy zmienić wraz z analizą odpowiednich skutków. W konkluzji stwierdzono, że planowane zmiany będą miały pozytywny skutek dla osób podlegających regulacji, a jednocześnie nie wpłyną na poziom bezpieczeństwa i zostały one zaproponowane jako część dokumentu NPA07/2005 (zadanie M.007).

47. Niemniej jednak, ponieważ zadanie to było uzupełniane przez zadania M.005 i M.017, aby można było zaproponować dalsze zmiany do części M i opracować materiały AMC/GM, wykonano kolejne oceny skutków regulacji dotyczące następujących tematów:

- kwalifikacji personelu ds. oceny zdatności do lotu dla statków powietrznych o maksymalnej masie startowej 2730 kg nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych (zarówno w odniesieniu do organizacji działających zgodnie z przepisami części M sekcja A podsekcja G, jak i właściwych organów lotniczych);
- wystawiania i przedłużania certyfikatu oceny zdatności do lotu;
- podzlecania specjalistycznych usług przez organizacje działające zgodnie z przepisami części M sekcja A podsekcja F;
- obsługa techniczna pilota-właściciela.

48. Skutki te zostały w pełnym zakresie ocenione w dokumencie NPA2007-08 i doprowadziły do wniosku, że z wyjątkiem kwestii „Wystawiania i przedłużania certyfikatu oceny zdatności do lotu”, planowane zmiany albo nie powodują skutków, albo mają pozytywny skutek dla wszystkich sektorów, których dotyczą.

49. W szczególnym przypadku „Wystawiania i przedłużania certyfikatu oceny zdatności do lotu” wybrano możliwość pozostawienia do decyzji właściciela, czy ocena zdatności do lotu i wystawienie ARC będą przeprowadzane przez CAMO czy przez właściwy organ. Miałoby to zastosowanie do statków powietrznych o maksymalnej masie startowej 2730 kg nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych. Za tą opcją wyraźnie opowiadali się wszyscy przedstawiciele branży. Natomiast większość przedstawicieli właściwych organów



przekonywała, że spowoduje to dla nich niezmierne obciążenie, ponieważ nie będą oni w stanie ocenić, czy osoby podlegające regulacji powierzą zadanie przedłużania ARC im czy CAMO; w związku z tym powstawało ryzyko, że przyjmą do pracy za dużo lub za mało dodatkowych pracowników. Jednak Agencja wybrała tę opcję, ponieważ zapewnia ona właścicielowi większą elastyczność i jest korzystniejsza dla lotnictwa ogólnego. Ponadto uważa ona, że rynek powinien szybko sam wyregulować się, tak że właściwe organy będą w stanie dobrze określić swoje potrzeby kadrowe.

50. Jeśli chodzi o kwestię nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych zarejestrowanych w państwie członkowskim UE i eksploatowanych pod nadzorem kraju trzeciego, kiedy nadzór nad jego zgodnością z przepisami bezpieczeństwa nie został przeniesiony na państwo trzecie, Agencja ustaliła, że zdecydowana większość statków powietrznych, których to dotyczy zarejestrowana jest we Francji. Zgodnie z informacjami uzyskanymi od DGAC-France 16 maja 2007 r., było tam 66 dużych statków powietrznych, eksploatowanych przez 19 operatorów z krajów trzecich w 16 krajach spoza UE.

Kwestię tę uregulowano przez zaproponowanie zmian w pkt. M.A.711 lit. a) pkt 4, M.A.901 lit. f), M.A.901 lit. i) i art. 7 ust. 3 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 2042/2003.

Kolonia, dnia 15 maja 2008 r.

P. GOUDOU  
Dyrektor wykonawczy

## **ZAŁĄCZNIK: Reakcje na dokument CRD2007-08**

### **Ogólne reakcje:**

- (1) „European Sailplane Manufacturers” oraz jedna osoba indywidualna domagały się, żeby właściciele mieli swobodę wyboru między wymaganiami części M a krajowymi, powołując się na fakt, że wymagania krajowe muszą zostać utrzymane dla typów statków powietrznych, o których jest mowa w załączniku II, a liczba takich statków nie jest mała.

W uzupełnieniu do odpowiedzi już podanych w dokumencie CRD2007-08 Agencja chciałaby zwrócić uwagę, że sam fakt istnienia załącznika II nie stanowi uzasadnienia dla stosowania przepisów krajowych do typów statków powietrznych nieujętych w tym załączniku.

Ponadto, jak stwierdzono w motywie 5 rozporządzenia podstawowego, *„Konieczne jest jednak zastosowanie odpowiednich środków mających na celu ogólne podniesienie poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie rekreacyjnym. W sposób szczególny należy zająć się samolotami i śmigłowcami o niskiej maksymalnej masie startowej, których osiągi są coraz lepsze, które mogą latać w całej Wspólnocie i które produkuje się na skalę przemysłową. Mogą one podlegać lepszej regulacji na poziomie wspólnotowym w celu zapewnienia koniecznego ujednoliconego poziomu bezpieczeństwa i ochrony środowiska”.*

W związku z tym nie można zagwarantować, że typy statków powietrznych objętych załącznikiem II pozostaną tam na stałe.

- (2) Chociaż „European Microlight Federation” (EMF) nie dotyczą obecne przepisy UE, organizacja ta nie zgodziła się z uzasadnieniami przedstawionymi przez Agencję w dokumencie CRD2007-08 na poparcie planowanych zmian w przepisach. Oprócz niezadowolona z przewidywanej treści części M EMF wyraża obawy dotyczące przyszłych wyników zadania MDM.032.

W związku z tym EMF wyraziła swoje zdecydowane pragnienie, żeby statki powietrzne o maksymalnej masie startowej poniżej 450 kg były nadal objęte przepisami załącznika II, jak to jest obecnie.

Agencja zwraca uwagę, że jak to już stwierdzono powyżej, nie można zagwarantować, że wszystkie typy statków powietrznych, o których obecnie jest mowa w załączniku II, pozostaną tam na stałe.

Niemniej jednak Agencja uważa, że system zaproponowany w niniejszej opinii do części M może okazać się w miarę zdobywania doświadczeń atrakcyjny dla środowiska ultralekkich statków powietrznych. Ponadto nadal trwają prace nad zadaniem MDM.032 i dołoży się wszelkich starań, aby dostosować przepisy do mniejszej złożoności lotnictwa ogólnego.

Agencja wystosuje bezpośrednio do EMF szczegółową odpowiedź na ich uwagi.

- (3) Jedna osoba indywidualna wyraziła opinię, że zgodnie z jej rozumieniem faza konsultacji CRD odpowiada fazie 5 procesu tworzenia przepisów przedstawionego w witrynie internetowej Agencji i wobec tego konsultacje powinny trwać 3 miesiące.

Agencja zauważa, że faza 5 „Etap zgłaszania uwag i opinii” odpowiada okresowi między zakończeniem zewnętrznych konsultacji w sprawie powiadomienia o wniosku dotyczącym zmiany a wydaniem dokumentu CRD.

Okres reakcji podany dla dokumentu CRD odpowiada fazie 6 „Przyjęcie i publikacja”. Agencja nie może wydać ostatecznej opinii/decyzji wcześniej niż 2 miesiące po wydaniu dokumentu CRD, co ma zapewnić wystarczającą ilość czasu na zgłoszenie reakcji. Było to podane w ust. 6 (str. 3) dokumentu CRD2007-08 i jest to dodatkowy krok, który nie występuje w wielu procesach tworzenia przepisów.

- (4) Jedna osoba indywidualna pytała, gdzie można znaleźć wykaz instytucji uprawnionych określonych w części M.

Agencja stwierdza, że pełna odpowiedzialność za nadawanie uprawnień instytucjom określonym w części M sekcja A podsekcja F i części M sekcja A podsekcja G mającym siedzibę na terenie UE spoczywa na państwach członkowskich i wobec tego to te państwa członkowskie odpowiadają za wykazy akredytowanych organizacji.

W przypadku organizacji w krajach trzecich odpowiedzialność spoczywa na EASA i wykaz uprawnionych instytucji zostanie umieszczony w witrynie internetowej Agencji.

### **Reakcje na rozporządzenie (WE) nr 2042/2003 i przepisy wykonawcze:**

- (1) CAA-UK i ENAC-Italy zaproponowały dostosowanie rozporządzenia (WE) nr 2042/2003 do rozporządzenia podstawowego, w szczególności, klauzuli obowiązywania, numeru rozporządzenia i odniesienia do „*złożonych statków powietrznych z napędem silnikowym*” raczej niż „*dużych statków powietrznych*”.

Agencja stwierdza, że takie ujednoczenie zostanie dokonane w ramach zadania tworzenia przepisów MDM.044, z uwzględnieniem odpowiednich faz konsultacji. Niektóre z tych zmian wywołają skutki, które należy ocenić i nie można ich wprowadzić teraz w ramach niniejszej opinii.

Niemniej jednak Agencja zastąpiła odniesienie do rozporządzenia (WE) nr 1592/2002 występujące w formularzu 15a i formularzu 15b przez nowe odniesienie do rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

Wszystkie inne istniejące odniesienia do rozporządzenia (WE) nr 1592/2002 można w międzyczasie interpretować przez zastosowanie art. 69 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008, w którym ustanowiono, że odniesienia do uchylonego rozporządzenia (WE) nr 1592/2002 będą traktowane jako odniesienia do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i należy je odczytywać zgodnie z tabelą korelacji podaną w załączniku VI do rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

- (2) FOCA-Switzerland zwróciła się do EASA z prośbą o podanie wykładni, czy balon może być eksploatowany zgodnie z przepisami odnoszącymi się do lotniczych przewozów handlowych, aby mieć jasność, co do tego, których postanowień rozporządzenia (WE) nr 2042/2003 wymagania należy spełniać.

Agencja stoi na stanowisku, że kwestią najważniejszą nie jest to, czy balony można eksploatować w „lotniczych przewozach handlowych”, tylko czy postanowienia rozporządzenia (WE) nr 2042/2003 odnoszące się do „lotniczych przewozów handlowych” mają do nich zastosowanie.

Art. 1 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 2042/2003 stanowi, że „*przepisy niniejszego rozporządzenia dotyczące lotniczych przewozów handlowych są stosowane do licencjonowanych przewoźników lotniczych określonych przez prawo wspólnotowe*”.

Wobec tego rozporządzeniem, które ma zastosowanie jest rozporządzenie Rady (EWG) 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym.

Jeśli chodzi konkretnie o balony, to są one wyłączone z rozporządzenia 2407/92 na mocy jego art. 1 ust. 2 i w związku z tym nie mają do nich obecnie zastosowania przepisy rozporządzenia (WE) nr 2042/2003 odnoszące się do „lotniczych przewozów handlowych”.

Niemniej jednak sytuacja może ulec zmianie w najbliższej przyszłości, kiedy zostaną wydane przepisy wykonawcze odnoszące się do wymagań operacyjnych w stosunku do statków powietrznych eksploatowanych w komercyjnym transporcie lotniczym. Może to prowadzić do konieczności wprowadzenia zmian do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003.

- (3) AustroControl zaproponował ujednoczenie definicji „statku powietrznego ELA1” podanych w dokumentach CRD2007-08, NPA2008-03 i NPA2008-07. Ponadto „European Sailplane Manufacturers”, „British Balloon and Airship Club” i dwie osoby indywidualne zaproponowały wprowadzenie pewnych zmian do definicji „statku powietrznego ELA1”.

Agencja zwraca uwagę, że definicja „statku powietrznego ELA1”, która zostanie wprowadzona w niniejszej opinii w art. 2 rozporządzenia (WE) nr 2042/2003, jest taka sama jak zaproponowana w dokumencie NPA2008-07 „Proces ELA, standardowe zmiany i naprawy oraz warunki certyfikowania lekkich samolotów sportowych”. Tym niemniej w dokumencie NPA2008-03 „licencja ELA” obejmuje nie tylko statki powietrzne ELA1, ale także niektóre statki powietrzne ELA2.

Agencja zaleca przesłanie tych uwag jeszcze raz podczas fazy konsultacji w sprawie dokumentu NPA2007-08, która kończy się w dniu 18 lipca 2008 r.

- (4) AustroControl, CAA-UK, DGAC-France, ENAC-Italy i „Deutscher Aero Club” zaproponowały wprowadzenie pewnych zmian redakcyjnych i precyzujących do odstępstw, o których mowa w pkt. M.A.302 lit. i) i M.A.901 lit. k).

Ponadto DGAC-France zaproponowała wprowadzenie zmian do odstępstw, o których mowa w pkt. M.A.606 lit. h) i M.A.801 lit. d), aby zagwarantować, że obejmą one wszystkie statki powietrzne nieeksploatowane w lotniczych przewozach handlowych niebędące dużymi statkami powietrznymi bez względu na typ organizacji lub osoby zajmującej się ich obsługą techniczną.

Agencja przeredagowała odpowiednio te odstępstwa. Ponadto, aby tekst był bardziej czytelny, wszystkie proponowane odstępstwa zostały przeniesione z części M do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003 w następujący sposób:

- o pkt M.A.904 lit. f) przeniesiono do art. 3 ust. 4;
- o pkt M.A.901 lit. k) i M.A.903 lit. c) przeniesiono do art. 3 ust. 5;
- o pkt M.A.302 lit. i) przeniesiono do art. 3 ust. 6;
- o pkt M.A.802 lit. c) przeniesiono do art. 4 ust. 4;
- o pkt M.A.606 lit. h) i M.A.801 lit. d) przeniesiono do art. 5 ust. 1.

- (5) „Royal Danish Aeroclub”, „Europe Air Sports” i „Norwegian Air Sports Federation” zwróciły się z wnioskiem o przedłużenie okresu przejściowego do dnia 28 września 2010 r.

Agencja wyraża opinię, że okres przejściowy do dnia 28 września 2009 r. zapewnia wystarczające możliwości do odpowiedniego wprowadzenia zaproponowanych zmian.

- (6) AustroControl zaproponował zdefiniowanie w rozporządzeniu (WE) nr 2042/2003 określenia „użytkowanie komercyjne” wprowadzonego w pkt. M.A.201 lit. i), a także zaproponował ograniczenie go do statków powietrznych kategorii wyższej niż szybowce i motoszybowce.

Agencja stwierdza, że określenie „użytkowanie komercyjne” jest już zdefiniowane w rozporządzeniu podstawowym. Co więcej określenie to obejmuje także szybowce i motoszybowce.

- (7) DGAC-France zaproponowała, podobnie jak to zrobiła już w odniesieniu do dokumentu NPA2007-08, żeby w przypadku statków powietrznych nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych, niebędących dużymi statkami powietrznymi, nie było konieczności zatwierdzania programów obsługi technicznej, lecz tylko akceptowanie ich przez odpowiedni organ. Intencją tej propozycji jest to, żeby z wyjątkiem ograniczeń zdatowności do lotu (ALI), dyrektywy zdatowności do lotu i innych obowiązkowych danych, odpowiedzialność za treść programu obsługi technicznej dla tych statków powietrznych pozostawiono właścicielowi i żeby nie musiała ona podlegać zatwierdzaniu przez właściwy organ.

Agencja stoi na stanowisku, że zanim program obsługi technicznej będzie można uznać za „zatwierdzony” lub „zaakceptowany”, właściwy organ musi wcześniej ustalić, że jego treść odpowiada wymaganiom opisanym w pkt. M.A.302, w szczególności w pkt. M.A.302 lit. d) i lit. h). Ponadto zawsze musi być zawiadomienie o takim zatwierdzeniu/zaakceptowaniu.

W związku z tym, ponieważ Agencja nie widzi różnicy między określeniami „zatwierdzony” a „zaakceptowany”, do proponowanego tekstu nie wprowadzono zmiany.

- (8) Jedna osoba indywidualna wyraziła opinię, że tekst pkt. M.A.302 lit. g) jest inny w dokumentach CRD2007-08 i CRD2007-01 i poprosiła o ujednoczenie tego tekstu.

Agencja zwraca uwagę, że pkt M.A.302 lit. g) dokumentu CRD2007-01 odpowiada pkt. M.A.302 lit. h) w dokumencie CRD2007-08.

Agencja przyjmuje tę uwagę i wprowadza zmiany do pkt. M.A.302 lit. h) w niniejszej opinii, aby dostosować go do propozycji sformułowanej w dokumencie CRD2007-01. Agencja zauważa, że okres zgłaszania uwag do dokumentu CRD2007-01 już się zakończył i nie było żadnych negatywnych uwag do zaproponowanego tekstu.

Ta zmiana sprawia, że nie ma konieczności włączania propozycji zgłoszonej przez CAA-UK, gdzie wnioskowano o zmianę brzmienia pkt. M.A.302 lit. h) przez zastąpienie słów „posiadacz zatwierdzenia modyfikacji” słowami „posiadacz zatwierdzenia drobnej zmiany”.

- (9) „Deutscher Aero Club” i „Europe Air Sports” wniosowały o zmodyfikowanie pkt. M.A.403 lit. b), aby zezwolić pilotowi-właścicielowi na podejmowanie decyzji, w odniesieniu do zadań wymienionych w dodatku VIII, czy usterka statku powietrznego poważnie zagraża bezpieczeństwu lotu i w związku z tym decydować o tym, kiedy i jakie działanie naprawcze należy podjąć przed dalszym lotem, a które naprawy usterek można odroczyć. Uzasadniano to w ten sposób, że dopóki nie wejdzie w życie licencja na obsługę

techniczną statków powietrznych ELA zaproponowana w dokumencie NPA2008-03, będzie brakowało personelu certyfikującego pomagającego w tych kwestiach.

Agencja stoi na stanowisku, że nie można zagwarantować, iż pilot-właściciel ma odpowiednie kwalifikacje, żeby decydować, czy naprawę usterki można odłożyć. W związku z tym, jeśli znaleziona usterka może być naprawiona przez wykonanie zadania, o którym mowa w dodatku VIII, pilot-właściciel może wykonać takie zadania przed lotem, ale nie może odłożyć ich.

Ponadto Agencja nie zgadza się z uzasadnieniem przedstawionym w reakcji, ponieważ nie ma dowodów potwierdzających, że przyszła liczba posiadaczy licencji ELA będzie większa niż obecna liczba personelu certyfikującego, który zdobył kwalifikacje zgodnie z przepisami krajowymi. Do czasu wprowadzenia licencji na obsługę techniczną statków powietrznych ELA personel certyfikujący posiadający uprawnienia w zakresie szybowców i balonów może dokonywać kwalifikacji zgodnie z wymaganiami danego państwa członkowskiego, jak to się dzieje obecnie.

- (10) AustroControl i DGAC-France zgłosiły uwagi do konkretnych przepisów odnoszących się do statków powietrznych ELA1 nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych, przewidywanych w pkt. M.A.502 lit. d) i M.A.801 lit. c), dotyczących kompleksowych zadań obsługi technicznej. W szczególności organizacje te wyrażały zaniepokojenie możliwością powstania obciążeń dla właściwego organu z powodu wymogu posiadania umowy między właścicielem a właściwym organem oraz konieczności sprawdzania przez właściwy organ, czy niezależny personel certyfikujący posiada odpowiednie kwalifikacje i aktualne doświadczenie, odpowiednie dane dotyczące obsługi technicznej podzespołów, narzędzia, wyposażenie oraz materiały, a także dostęp do odpowiednich obiektów.
- o AustroControl zaproponował, żeby w pkt. M.A.801 lit. c) utrzymać wymagania dotyczące kwalifikacji, doświadczenia, danych dotyczących obsługi technicznej, narzędzi, wyposażenia, materiałów i obiektów dla niezależnego personelu certyfikującego, ale żeby nie wymagać od właściwego organu sprawdzania tego.
  - o DGAC-France zaproponowała:
    - wyłączenie z pkt. M.A.502 lit. d) przepisów pozwalających niezależnemu personelowi certyfikującemu na wykonywanie kompleksowych zadań obsługi technicznej podzespołów i remontów kapitalnych silników i śmigieł;
    - usunięcie pkt. M.A.801 lit. c) i włączenie do pkt. M.A.801 lit. b) 2 możliwości wykonywania kompleksowych zadań obsługi technicznej statku powietrznego przy statkach powietrznych ELA1 przez niezależny personel certyfikujący bez specjalnych wymagań w zakresie kwalifikacji, doświadczenia, danych dotyczących obsługi technicznej, narzędzi, wyposażenia, materiałów i obiektów.

Agencja wyraża opinię, że propozycja zgłoszona przez DGAC-France nie jest spójna, ponieważ nie pozwala na wykonywanie żadnego kompleksowego zadania obsługi technicznej podzespołu, natomiast pozwala na wykonywanie kompleksowych zadań obsługi technicznej statku powietrznego bez żadnych dodatkowych wymagań.

Ponadto Agencja nie zgadza się z uwagą zgłoszoną przez DGAC-France, że takie zatwierdzenia w trybie indywidualnym nie są oparte na szczegółowo określonych wymaganiach i mogą prowadzić do problemów wiążących się z odpowiedzialnością oraz niesprawiedliwego traktowania użytkowników, a jednocześnie DGAC-France proponuje stosowanie do tych przypadków przepisów art. 14 rozporządzenia podstawowego o elastycznym podejściu.

Propozycja Agencji już zawiera wymagania i właściwe organy powinny unikać wszelkiego niesprawiedliwego traktowania przez stworzenie odpowiednich procedur bez względu na fakt, czy chodzi o zatwierdzenie w trybie indywidualnym na podstawie propozycji Agencji, czy wystawienie zatwierdzenia z wyłączeniem na mocy art. 14.

Jeśli chodzi o propozycję zgłoszoną przez AustroControl, Agencja wyraża opinię, że usunięcie wymogu przeprowadzania weryfikacji przez właściwy organ całkowicie eliminuje środek kompensacyjny, ponieważ wymóg posiadania odpowiednich kwalifikacji, doświadczenia, danych dotyczących obsługi technicznej, narzędzi, wyposażenia, materiałów i obiektów już obowiązuje przy wszelkiej obsłudze technicznej każdego statku powietrznego lub podzespołu wykonywanej przez jakąkolwiek osobę lub organizację.

Niemniej jednak Agencja wprowadzi materiały AMC w celu wyjaśnienia, że umowa między właścicielem a właściwym organem może obejmować wykonywanie cyklu kompleksowych zadań w dłuższym okresie czasu, jeżeli w takiej umowie opisano dane, narzędzia, wyposażenie, materiały i obiekty, które będą wykorzystywane, a właściwy organ będzie przeprowadzał wyrwykowe kontrole w celu sprawdzenia zgodności.

- (11) AustroControl i CAA-UK zgłosiły uwagi odnoszące się do konkretnych przepisów dotyczących statków powietrznych ELA1 nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych, przewidywanych w pkt. M.A.901 lit. g).
- o AustroControl zaproponował, żeby w pkt. M.A.901 lit. g) zezwolić, aby niezależny personel certyfikujący w ciągu dwóch kolejnych lat mógł nie tylko wydawać zalecenia wydania, ale także wystawiać i przedłużać ARC. Ponadto AustroControl zaproponował wyeliminowanie wymogu, żeby właściwy organ oceniał i akceptował taki personel certyfikujący.
  - o CAA-UK zaproponował wprowadzenie zmiany do pkt. M.A.901 lit. g) w celu stwierdzenia, że ten przepis nie dotyczy statków powietrznych ELA1 eksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych. Uzasadnia się to tym, że w przypadku takich statków powietrznych wymaga się zawarcia umowy z CAMO.

Agencja wyraża opinię, że propozycja zgłoszona przez AustroControl nie zapewnia żadnej kontroli nad procesem oceny zdadności do lotu i kwalifikacjami odpowiedniego personelu. Ponadto wystawianie ARC nie jest prawem związanym z posiadaniem kwalifikacji, o których jest mowa w części 66.

Jeśli chodzi o propozycję zgłoszoną przez CAA-UK, Agencja zgadza się z nią, ale zamiast odniesienia do „użytkowania komercyjnego” należy wprowadzić odniesienie do statków powietrznych, o których jest mowa w pkt. M.A.201 lit. i), ponieważ możliwe jest, że przy niektórych typach „użytkowania komercyjnego” nie ma potrzeby zawierania umowy z organizacją działającą zgodnie z przepisami części M sekcja A podsekcja G. Do pkt. M.A.901 lit. g) wprowadzono odpowiednią zmianę.

- (12) „Europe Air Sports” domagał się możliwości posiadania łącznego zezwolenia na podstawie części M sekcja A podsekcja F i części M sekcja A podsekcja G.

Agencja potwierdza swoje stanowisko wyrażone w dokumencie CRD2007-08.

- (13) Jedna osoba indywidualna wnioskuje o wprowadzenie możliwości, żeby organizacja działająca zgodnie z przepisami części M sekcja A podsekcja F mogła również mieć prawa takie jak organizacja działająca zgodnie z przepisami części M sekcja A podsekcja G bez spełniania wymagań części M sekcja A podsekcja G.

Agencja stoi na stanowisku, że nie ma takiej możliwości, ponieważ część M sekcja A podsekcja F nie obejmuje wymagań związanych z nieprzerwaną zdadnością do lotu.

- (14) ENAC-Italy zaproponował włączenie pewnych przepisów o elastycznym podejściu w odniesieniu do organizacji działających zgodnie z przepisami części M sekcja A podsekcja F zajmujących się obsługą techniczną statków powietrznych eksploatowanych w przewozach zarobkowych niebędących lotniczymi przewozami handlowymi. Przepisy takie byłyby zbliżone do przepisów istniejących obecnie w części 145.

Agencja przyjęła wniosek i zmieniła tekst w następujący sposób:

- o dodano nowy punkt M.A.606 lit. h), aby włączyć wykonywanie powtarzających się dyrektyw zdadności do lotu przed lotem przez kapitana statku powietrznego i wydanie ograniczonych zezwoleń na certyfikację dla kapitana statku powietrznego, kiedy statek powietrzny eksploatowany jest poza miejscem wsparcia;
- o wprowadzono zmianę do pkt. M.A.615, aby umożliwić wykonanie prac obsługi technicznej w każdym miejscu z powodu niezdatności do lotu statku powietrznego albo z konieczności wykonania okazyjnych czynności w zakresie obsługi technicznej.

- (15) CAA-UK zaproponował, żeby zezwolić właściwemu organowi, o którym mowa w pkt. M.B.902 lit. b) na taką samą elastyczność wykorzystywania dodatkowego doświadczenia zamiast kwalifikacji, jaką przyznano przemysłowi w pkt. M.A.707 lit. a).

Agencja przyjęła ten wniosek.

- (16) AustroControl zaproponował usunięcie z pkt. M.A.709 odniesienia do dokumentu planowania obsługi technicznej (MPD) oraz raportów MRB w programie „bazowej” obsługi technicznej, stwierdzając, że dokumenty te nie są stosowane do małych statków powietrznych.

Wniosek nie został przyjęty przez Agencję, ponieważ program „bazowej” obsługi technicznej może być także opracowany przez niezależną CAMO starającą się o zezwolenie w odniesieniu do dużych statków powietrznych nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych. W odniesieniu do tych statków powietrznych dokumenty MPD i MRB mogą mieć zastosowanie.

- (17) ENAC-Italy zaproponował włączenie do pkt. M.A.711 lit. a), jako prawa, zatwierdzania programów obsługi technicznej w drodze procedur pośredniego zatwierdzenia.

Agencja nie zgadza się z tym wnioskiem, ponieważ program obsługi technicznej zatwierdzony w procedurze pośredniego zatwierdzenia nadal jest uważany za zatwierdzony przez właściwy organ.

- (18) W kilku uwagach, które wypłynęły od osób indywidualnych, proszono o wyjaśnienie, co to jest „kontrolowane środowisko” i jakie są jego implikacje. Na te uwagi Agencja odpowie indywidualnie osobom, które je zgłosiły.

Tym niemniej Agencja stwierdza, że:

- o definicję „środowiska kontrolowanego” można znaleźć w pkt. M.A.901 lit. b).
- o Definicja „środowiska kontrolowanego” jest taka sama dla wszystkich typów statków powietrznych i wszystkich typów operacji, nawet operacji prywatnych. Jednak w pkt. M.A.901 lit. e) pkt 1 wprowadzono elastyczne podejście, pozwalające na wystawianie ARC przez CAMO dla niektórych statków powietrznych



- i operacji, nawet jeśli statek powietrzny nie znajduje się w „kontrolowanym środowisku”.
- o Aby statek powietrzny został uznany za znajdujący się w „kontrolowanym środowisku”, wszystkie prace obsługi technicznej muszą być wykonane przez organizacje działające zgodnie z przepisami części M sekcja A podsekcja F lub części 145. Jedynym wyjątkiem są zadania obsługi technicznej pilota-właściciela wykonane albo przez pilota-właściciela, albo przez niezależny personel certyfikujący.
- (19) CAA-UK zaproponował, aby przewidywane prawo pozwalające na przedłużenie przez CAMO ARC wydanego przez właściwy organ mogło być stosowane także w odniesieniu do lotniczych przewozów handlowych. Ma to na celu zezwalanie na przedłużanie ARC wystawionych początkowo przez właściwy organ, kiedy statek powietrzny był importowany do UE i pozostawał w kontrolowanym środowisku.
- Odpowiednie zmiany wprowadzono do pkt. M.A.901 lit. f) i formularza EASA 15a.
- (20) „French Gliding Union” zwrócił się z wnioskiem, aby tak zmodyfikować pkt. M.A.901 lit. g), żeby zezwolić na wystawianie ARC przez CAMO dla statków powietrznych ELA1 na podstawie zalecenia wydanego przez niezależny personel certyfikujący.
- Agencja nie popiera tego wniosku. W takim przypadku tylko właściwy organ może wystawić ARC, ponieważ to on akceptuje personel certyfikujący, który wystawia zalecenia wydania.
- (21) Jedna osoba indywidualna twierdziła, że istnieje konieczność podjęcia dalszych działań zmierzających do umożliwienia uprawnionym podmiotom lub organom oceniającym wykonywania ocen zdatności do lotu i wystawiania ARC dla statków powietrznych ELA.
- Agencja wyjaśniła już w dokumencie CRD2007-08, że obecna definicja uprawnionego podmiotu znajdująca się w rozporządzeniu podstawowym nie pozwala na to. Ponadto w rozporządzeniu podstawowym nie ma koncepcji organów oceniających.
- (22) AustroControl i CAA-UK wyraziły negatywne stanowisko w odniesieniu do obowiązku wykonywania przez właściwy organ oceny zdatności do lotu i wydawania ARC, jeśli zostałyby on wybrany przez właściciela, zgodnie z pkt. M.A.901 lit. h) pkt 2. Oba te organy proponują pozostawienie do decyzji organu, czy przeprowadzi on ocenę zdatności do lotu i, w przypadku AustroControl, proponuje się wyeliminowanie wszelkich ograniczeń dotyczących masy i rodzaju użytkowania.
- Agencja stoi na stanowisku, że pozostawienie decyzji właściwemu organowi prowadziłoby do niesprawiedliwego traktowania w różnych krajach i miałyby skutki dla konkurencyjności.
- (23) AustroControl zaproponował dodanie nowego podpunktu w pkt. M.A.901, aby umożliwić właściwemu organowi wystawianie ARC na podstawie formularza 52 dla nowego statku powietrznego wyprodukowanego w UE bez konieczności dokonywania oceny zdatności do lotu.
- Wniosek został przyjęty i dodano punkt M.A.901 lit. k).
- (24) ENAC-Italy zauważył, że pkt. M.A.903 i M.A.904 odnoszą się do przeniesienia rejestracji statku powietrznego w granicach UE i oceny zdatności do lotu statku powietrznego importowanego do UE. Organizacja ta stwierdziła, że ponieważ Norwegia, Szwajcaria, Liechtenstein i Islandia nie należą do UE, wydaje się, że w przypadku tych państw należy postępować zgodnie z pkt. M.A.904. W związku z tym proponuje zastąpić „UE” słowami „państwa członkowskie EASA”.

Agencja zwraca uwagę, że w rozporządzeniu podstawowym mówi się o „państwach członkowskich” w znaczeniu „państw członkowskich UE”. Inne kraje europejskie uważane są za „kraje trzecie”.

Niemniej jednak te cztery wyżej wymienione kraje są objęte następującymi międzynarodowymi porozumieniami:

- o Porozumienie EOG (Europejski Obszar Gospodarczy) w przypadku Norwegii, Liechtensteinu i Islandii.
- o Porozumienie między UE a Szwajcarią.

Te porozumienia ustanawiają, które przepisy regulacji UE mają zastosowanie do każdego kraju i w związku z tym, w efekcie końcowym w tych czterech krajach stosuje się te same procedury przeniesienia co w państwach członkowskich UE.

Wobec tego Agencja nie przyjęła tego wniosku.

- (25) Jedna osoba indywidualna wniosowała, żeby wszyscy piloci właściciele mieli prawo wykonywania tych samych zadań, niezależnie od kategorii statku powietrznego (szybowce, samoloty z napędem...). W uzasadnieniu podała, że żadna z grup pilotów nie jest bardziej lub mniej doświadczona.

Agencja stoi na stanowisku, że zadania, które może wykonywać pilot-właściciel różnią się w każdej kategorii statku powietrznego ze względu na różnice w systemach i złożoności. Zróżnicowanie nie ma związku z doświadczeniem pilotów.

- (26) DGAC-France zauważyła, że zgodnie z ich interpretacją obecnie obowiązujących przepisów w niektórych przypadkach organizacjom działającym zgodnie z przepisami części 145 posiadającym rating klasy A zezwolono we Francji na wykonywanie prostych prac obsługi technicznej podzespołów bez wymontowywania ich ze statku powietrznego („on wing”) przy wykorzystaniu danych dotyczących obsługi technicznej podzespołów. Organizacja ta zauważyła także, że we Francji jest rzeczą powszechną, iż niezależny personel certyfikujący wykonuje niektóre nieskomplikowane prace obsługowe przy silnikach tłokowych zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej silnika. W obu przypadkach dopuszczenie do eksploatacji odbywa się na poziomie statku powietrznego.

Ponieważ tekst zaproponowany w tej opinii w pkt. M.A.502 lit. b) i lit. c) wymaga, żeby wszelkie prace obsługi technicznej prowadzone zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej podzespołu były dopuszczane do eksploatacji przez organizacje posiadające rating klasy B/C, DGAC-F uświadomiła sobie, że taka praktyka nie może być kontynuowana i będzie to miało istotne skutki dla organizacji obsługi technicznej, niezależnego personelu certyfikującego i właścicieli/operatorów.

Jednak uważa ona, że w przypadku prostej obsługi technicznej podzespołów, niewymagającej wykorzystywania specjalistycznej wiedzy, dopuszczenie takich praktyk nie miałyby skutków dla bezpieczeństwa.

Takie samo stanowisko zajmuje „Alitalia Servizi”, włoska organizacja działająca zgodnie z przepisami części 145 posiadająca rating klasy A, która obecnie wykonuje niektóre zadania zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej podzespołów w czasie liniowej obsługi technicznej statków powietrznych, np. wymianę podłokietników siedzeń i drzwi do kuchni pokładowych.

Agencja przyznaje, że obecna propozycja może spowodować nieuzasadnione obciążenia w przypadku prostej obsługi technicznej podzespołów wykonywanej podczas obsługi technicznej statku powietrznego (kontrola masy gaśnic, proste naprawy siedzeń, kuchni

pokładowych, itp.). Jednak nie jest zamiarem Agencji zezwalanie na żaden rodzaj obsługi technicznej podzespołów „on wing” (albo „czasowo wyjętych”) bez odpowiedniego ratingu klasy B/C (kontrola i naprawa modułów silników,...).

W związku z tym zgodnie z wnioskiem zgłoszonym przez DGAC-France Agencja wprowadziła zmianę do pkt. M.A.502 lit. b) i lit. c), aby umożliwić właściwemu organowi wyraźne ustalenie, kiedy taki rodzaj obsługi technicznej podzespołu może być wykonany bez ratingu klasy B/C.

Ponadto Agencja doda materiały AMC w celu bliższego wyjaśnienia zakresu obsługi technicznej, który może być zatwierdzony i procedur kontrolnych, które należy wprowadzić. Jednym z głównych celów tego działania jest zapewnienie posiadania przez personel odpowiednich kwalifikacji do wykonywania takich zadań. W wielu przypadkach, przy złożonych podzespołach, potrzebne są specjalne kwalifikacje i nie wystarczy tylko licencja B1 lub B2.

(27) Ponadto Agencja wprowadziła zmiany redakcyjne i inne drobne zmiany do następujących punktów:

- o w pkt. M.A.201 lit. e) powrócono do pierwotnej wersji tekstu na początku punktu, który otrzymał brzmienie (zaproponowane przez DGAC-France):

*„W celu wypełnienia obowiązków nałożonych przepisami lit. a) właściciel statku powietrznego może zlecić...”.*

Celem tej zmiany jest uniknięcie wszelkich niejednoznaczności dotyczących intencji tego przepisu.

Jak stwierdzono w pkt. M.A.201 lit. a), właściciel odpowiada za nieprzerwaną zdatność do lotu statku powietrznego bez wnikania, czy właściciel wykonuje zadania sam lub podzleca to komuś z odpowiedzialnością właściciela.

Zgodnie z pkt. M.A.201 lit. e) właściciel ma możliwość zlecenia takich zadań CAMO, przenosząc odpowiedzialność za wykonanie zadań związanych z zapewnieniem nieprzerwanej zdatności do lotu na tę CAMO;

- o w pkt. M.A.201 lit. e) dodano słowa „jeśli organizacja posiada odpowiednie zatwierdzone procedury”. (zaproponowane przez CAA-UK)
- o w pkt. M.A.302 lit. d) pkt 2 słowa „po zatwierdzeniu przez właściwy organ” zostają zastąpione słowami „po zatwierdzeniu zgodnie z przepisami pkt. M.A.302 lit. b) lub M.A.302 lit. c)”. (zaproponowane przez CAA-NL)
- o z pkt. M.A.302 lit. i), który został teraz przeniesiony do art. 3 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 2042/2003 usunięto wymóg uzupełnienia krajowego programu obsługi technicznej o procedury zapewniające zgodność z pkt. M.A.302 lit. g) i lit. h). (zaproponowane przez CAA-NL)

Agencja zauważa, że w dodatku I do AMC M.A.302 i AMC M.B.301 lit. b) nie postanowiono, że program obsługi technicznej powinien obejmować takie procedury;

- o pkt M.A.502 lit. d) został przereformowany, aby łatwiej można go było zrozumieć. (zaproponowane przez AustroControl i CAA-UK)
- o w pkt. M.A.711 lit. a) 3 słowo „zlecono” zastąpiono słowem „podzlecono”. (zaproponowane przez CAA-UK)

- w pkt. M.A.711 lit. b) 1 dodano słowa „i następnie przedłużania jego ważności zgodnie z warunkami pkt. M.A.901 lit. c) pkt 2 lub M.A.901 lit. e) pkt 2”. (zaproponowane przez ENAC-Italy)
  - w pkt. M.A.714 lit. b) dodano słowa „lub, stosownie do przypadku, przedłużonych”. (zaproponowane przez ENAC-Italy)
  - w części M, dodatek I, ust. 5.1 wprowadzono nowy punkt 8 w celu wprowadzenia dla CAMO obowiązku przesyłania w ciągu 10 dni właściwemu organowi państwa członkowskiego rejestracji kopii każdego wystawionego lub przedłużonego ARC. (zaproponowane przez ENAC-Italy)
  - w części M dodatek VI warunek 6 słowo „zleca” zastąpiono słowem „podzleca”. (zaproponowane przez CAA-UK)
- (28) Następujące wnioski nie zostały włączone do niniejszej opinii, ponieważ Agencja uważa, że tekst jest już sformułowany w wystarczająco jasny sposób:
- AustroControl zaproponował włączenie do pkt. M.A.901 lit. e) szybowców i motoszybowców.  
Agencja zwraca uwagę, że w pkt. M.A.901 lit. e) już jest mowa o „statkach powietrznych o maksymalnej masie startowej 2730 kg”. Określenie „statki powietrzne” obejmuje szybowce i motoszybowce.
  - CAA-UK zaproponował usunięcie warunku 7 z dodatku VI do części M, argumentując, że zawieszenie certyfikatu przewoźnika lotniczego AOC może nie mieć wpływu na działalność organizacji działającej zgodnie z przepisami części M podsekcja G.  
Agencja stwierdza, że warunek 7 już ma brzmienie:  
„...o ile nie jest wyraźnie inaczej podane przez właściwy organ”.  
Oznacza to, że właściwy organ ma już możliwość utrzymania zatwierdzenia CAMO.
  - CAA-UK zaproponował wprowadzenie zmiany do dodatku VI do części M, aby brzmiał on:  
„Zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2042/2003 ze zmianami i zgodnie z warunkami podanymi poniżej państwo członkowskie zaświadcza”.  
Agencja stwierdza, że obecny tekst jest poprawny, ponieważ odsyła do „...rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 w aktualnie obowiązującym brzmieniu...”. Oznacza to rozporządzenie obowiązujące w czasie, kiedy właściwy organ wystawia zatwierdzenie.
- (29) Następujące wnioski nie zostały włączone do niniejszej opinii albo dlatego, że wychodzą one poza zakres niniejszego zadania, albo dlatego że ich treść mogłaby wywołać istotne uwagi i dyskusje. W związku z tym muszą one być formalnie przedyskutowane i poddane konsultacjom i należałoby zająć się nimi w oddzielnym zadaniu tworzenia przepisów. Agencja włączy te wnioski do „Wykazu dotyczącego tworzenia przepisów”.
- CAA-UK zaproponował ustalenie definicji „programu obsługi technicznej” i „harmonogramu obsługi technicznej”.
  - CAA-UK zaproponował wprowadzenie wymogu formalnego systemu jakości w odniesieniu do dużych organizacji działających zgodnie z przepisami części M sekcja A podsekcja F, uzasadniając to faktem, że już wymaga się tego od dużych organizacji działających zgodnie z przepisami części M sekcja A podsekcja G

zarządzających statkami powietrznymi nieeksploatowanymi w lotniczych przewozach handlowych.

- o ENAC-Italy zaproponował, żeby osoby odpowiedzialne za system jakości lub przeglądy organizacyjne, w zależności od sytuacji, w organizacjach działających zgodnie z przepisami części M sekcja A podsekcja F i części M sekcja A podsekcja G były zatwierdzane przez właściwy organ przy użyciu formularza 4 EASA.

Agencja zwraca uwagę, że obecnie nie jest to nawet wymagane od organizacji działających zgodnie z przepisami części 145.

- o CAA-UK zaproponował, żeby czynnik rozróżniający wymagane doświadczenie określone w pkt. M.A.707 lit. a) i M.B.902 lit. b) uzależniony był od maksymalnej masy startowej statku powietrznego, a nie od rodzaju użytkowania. W związku z tym zaproponowano ustalenie rozróżnienia na poziomie maksymalnej masy startowej 2730 kg bez względu na fakt, czy statek powietrzny eksploatowany jest w lotniczych przewozach handlowych. W uzasadnieniu podano, że w przypadku niedużych statków powietrznych, bez względu na sposób ich użytkowania, bardzo trudno jest znaleźć sformalizowane kursy szkoleniowe.

Chociaż wniosek ten nie został włączony, ENAC-Italy zaproponował wprowadzenie zmiany do AMC M.A.606 lit. c), AMC M.A.706, pkt. 4.7, AMC M.A.707 lit. a) pkt 1 oraz AMC M.A.707 lit. a) pkt 2, aby bardziej szczegółowo wyjaśnić, w jaki sposób i gdzie można prowadzić sformalizowane kursy szkoleniowe i kiedy takie szkolenie można zastąpić oceną właściwego organu w odniesieniu do balonów i statków powietrznych o maksymalnej masie startowej poniżej 2730 kg eksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych.

Ten wniosek ENAC zostanie przeanalizowany i w razie potrzeby zostaną wprowadzone zmiany do materiałów AMC przed wydaniem tej decyzji.

- o CAA-UK i ENAC-Italy zaproponowały umożliwienie przyspieszenia przedłużenia ARC bez utraty ciągłości struktury oceny zdatności do lotu. Ma to na celu zapewnienie właścicielowi elastyczności w umieszczeniu ARC w statku powietrznym, kiedy statek ten jest w bazie.

Jednak CAA-UK zaproponował 30-dniowe wyprzedzenie, natomiast ENAC zaproponował 5 dni.

### **Reakcje na materiały AMC:**

Przed wydaniem ostatecznej decyzji (AMC/GM) Agencja przeprowadzi przegląd poniższych wniosków dotyczących zmian i uzupełnień do materiałów AMC i wprowadzi w razie potrzeby zmiany do tekstu. Decyzja ta zostanie wydana po zatwierdzeniu przez Komisję niniejszej opinii.

- (1) CAA-NL zaproponował usunięcie ograniczenia masy z AMC M.A.401 lit. c) pkt 4.

Zostało to zaakceptowane przez Agencję.

- (2) CAA-UK, „Broadland Balloon Flights”, „British Balloon and Airship Club”, „GEFA-FLUG” i kilka osób indywidualnych stwierdziło, iż wydaje się, że AMC M.A.605 lit. a) wymaga dostępności hangaru do kontroli balonów i sterowców.

Tekst zostanie zmodyfikowany przy wydawaniu ostatecznej decyzji (AMC/GM) w następujący sposób:

*„W przypadku balonów i sterowców można nie wymagać hangaru, jeśli obsługę techniczną powłoki i dolnej części można lepiej wykonać na zewnątrz pod warunkiem, że wszystkie niezbędne prace obsługowe zostaną wykonane zgodnie z pkt. M.A.402. Przy skomplikowanych naprawach lub obsłudze technicznej podzespołu wymagających formularza 1 EASA należy zapewnić odpowiednie zatwierdzone warsztaty. Obiekty i warunki środowiska wymagane do przeprowadzania kontroli i obsługi technicznej powinny być określone w podręczniku obsługi technicznej”.*

- (3) ENAC-Italy zaproponował wprowadzenie zmiany do AMC M.A.606 lit. c), AMC M.A.706, pkt. 4.7, AMC M.A.707 lit. a) pkt 1 oraz AMC M.A.707 lit. a) pkt 2, aby bardziej szczegółowo wyjaśnić, w jaki sposób i gdzie można prowadzić sformalizowane kursy szkoleniowe i kiedy takie szkolenie można zastąpić oceną właściwego organu w odniesieniu do balonów i statków powietrznych o maksymalnej masie startowej poniżej 2730 kg eksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych.

Zostało to zaakceptowane przez Agencję.

- (4) AustroControl zaproponował zastąpienie odniesienia do „Części 66 poziom 1 ogólna znajomość” przez odniesienie do „Części 66 dodatek III poziom 1 ogólna znajomość”. Odnosi się to do punktów AMC M.A.706, AMC M.A.707 lit. a) pkt 1, AMC M.A.707 lit. a) 2 pkt , AMC M.B.902 lit. b) pkt 1 oraz AMC M.B.902 lit. b) pkt 2.

Zostało to zaakceptowane przez Agencję.

- (5) CAA-UK i „British Balloon and Airship Club” zaproponowały dodanie do AMC materiałów wyjaśniających, co oznacza „towarzyszą pracownicy mający takie kwalifikacje” w pkt. M.A.710 lit. b) oraz czy sygnatariusz ARC musi być obecny podczas przeglądu statku powietrznego.

Agencja zwraca uwagę, że ocena zdatności do lotu obejmuje przegląd dokumentacji i przegląd fizyczny. Zgodnie z pkt. M.A.710 lit. c) pkt 5 podczas przeglądu fizycznego statku powietrznego należy zapewnić, że nie ma niespójności między statkiem powietrznym a przeglądniętymi dokumentami.

Agencja stoi na stanowisku, że można to zrealizować tylko, jeśli personel ds. oceny zdatności do lotu jest obecny podczas fizycznego przeglądu. Podczas tego przeglądu personelowi ds. oceny zdatności do lotu może towarzyszyć personel działający na podstawie przepisów części 66, aby otwierać panele, wykonywać testy, itp.

Punkt AMC M.A.710 lit. b) zostanie odpowiednio zmieniony.

- (6) DGAC-France zaproponowała uzupełnić materiały AMC w celu wyjaśnienia następujących spraw:
- o jak długo dany typ statku powietrznego może figurować w zatwierdzonym zakresie prac, jeśli CAMO nie ma klienta, z którym zawarła umowę dotyczącą tego typu statku powietrznego;
  - o czy można zezwolić CAMO na wykonywanie ocen zdatności do lotu konkretnego typu statku powietrznego, jeśli nie ma ona lub nie szuka klienta, z którym zawrze umowę dotyczącą tego typu statku powietrznego.

- (7) ENAC-Italy zaproponował, w odniesieniu do osób uprawnionych do przedłużania ARC na podstawie nowego prawa zgodnie na mocy pkt. M.A.711 lit. a) pkt 4 wprowadzenie

materiałów AMC w celu wyjaśnienia sposobu formalnego zatwierdzania takich osób przez właściwy organ i sposobu wydawania uprawnień przez organizację.

- (8) ENAC-Italy zaproponował wprowadzenie w AMC M.A.901 lit. c) pkt 2 i lit. e) pkt 2 oraz lit. f) bliższych informacji na temat sposobu, w jaki CAMO może wykazać, że ARC nie zostaje przedłużone, jeśli instytucja ta ma świadomość albo powody do przypuszczania, że statek powietrzny nie jest zdolny do lotu. Ponadto ENAC-Italy proponuje wprowadzenie przykładu „raportu zgodności”.
- (9) ENAC-Italy zaproponował wprowadzenie zmian do AMC M.A.903 lit. a) i AMC M.B.105 lit. a) w celu zagwarantowania, że przy przenoszeniu rejestracji statku powietrznego w granicach UE wzajemna wymiana informacji obejmie powiadomienie, że ARC wydano zgodnie z przepisami krajowymi.
- (10) AustroControl zaproponował włączenie motoszybowców do AMC M.B.301 lit. b) pkt 3.
- (11) ENAC-Italy zaproponował włączenie do AMC M.B.703 bliższych informacji na temat wypełniania formularza 14 EASA.
- (12) AustroControl zaproponował uwzględnienie dokumentu NPA2007-07, który jest obecnie poddawany ocenie, przy określaniu ratingu grup w AMC M.B.703.
- (13) CAA-NL zaproponował zastąpienie słów „*procedury eskalacji ustalonych okresów kontroli*” przez „*szczegółowe informacje lub odniesienia do programów eskalacji*” w ust. 1.1.7 dodatku I do AMC M.A.302 i AMC M.B.301 lit. b).
- (14) CAA-UK zaproponował dodanie materiałów AMC w celu wyjaśnienia, co oznaczają w dodatku VII „Zadania kompleksowej obsługi technicznej” następujące określenia:
  - o „*zatwierdzony lub uprawniony spawacz*” w ust. 3 lit. c);
  - o „*specjalistyczne narzędzia*” w ust. 5 lit. a).
- (15) „Deutscher Aero Club” i 2 osoby indywidualne zaproponowały zmiany do wykazu zadań znajdującego się w materiałach AMC do dodatku VIII „Ograniczona obsługa techniczna pilota-właściciela”.
- (16) CAA-UK zaproponował włączenie do systemu jakości części 145 i części 21 podobnego wymogu jak zaproponowano w ustępie e) dodatku VIII do AMC M.A.616, gdzie organizacja powinna powiadomić właściwy organ o każdym ustaleniu dotyczącym poziomu 1 dokonanym podczas przeglądu organizacyjnego.
- (17) CAA-UK zaproponował usunięcie zmiany do AMC 145.A.50 lit. a), ust. 2.8 lit. d), która pozwala na uproszczoną procedurę wystawienia formularza 1 dla podzespołów obsługiwanych technicznie w USA i Kanadzie przez organizacje, które nie są uprawnione zgodnie z przepisami części 145. W uzasadnieniu podano, że podważa to obowiązujące porozumienia dwustronne.  
Niemniej jednak organizacja ta popiera podobną zmianę wprowadzoną w AMC M.A.613 lit. a), pkt 2.8.
- (18) Ponadto w wyniku uwag zgłoszonych przez AustroControl i DGAC-France na temat przepisów przewidywanych w pkt. M.A.502 lit. d) i M.A.801 lit. c) dotyczących

kompleksowych zadań obsługi technicznej statków powietrznych ELA1 Agencja wprowadzi materiały AMC w celu wyjaśnienia, że umowa między właścicielem a właściwym organem może obejmować wykonanie cyklu kompleksowych zadań w dłuższym okresie czasu, jeśli w takiej umowie określono dane, narzędzia, wyposażenie, materiały i obiekty, które zostaną wykorzystane, a właściwy organ będzie przeprowadzał wrywkowe kontrole w celu sprawdzenia zgodności.

- (19) Ponadto ze względu na uwagi zgłoszone przez DGAC-France i Alitalia Servizi w odniesieniu do wykonywania obsługi technicznej podzespołu „on wing” (pkt M.A.502 lit. b) i lit. c)) Agencja doda materiały AMC w celu wyjaśnienia zakresu obsługi technicznej, jaki może być zatwierdzony oraz procedur kontrolnych, jakie należy wprowadzić.