

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 1056/2008

z dnia 27 października 2008 r.

zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2042/2003 w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzania organizacji i personelu zaangażowanego w takie zadania

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylając dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE⁽¹⁾, w szczególności jego art. 5 ust. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z art. 7 ust. 6 rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzania organizacji i personelu zaangażowanego w takie zadania⁽²⁾, Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (zwana dalej „Agencją”) dokonała oceny skutków wynikających ze stosowania przepisów załącznika I (część M) do tego rozporządzenia.
- (2) Agencja ustaliła, że obecne przepisy załącznika I (część M) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003 są zbyt rygorystyczne w stosunku do statków powietrznych nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych, a w szczególności do statków powietrznych niezaliczonych do kategorii „złożonych statków powietrznych z napędem silnikowym”.
- (3) Ze względu na upływ terminu, w którym państwa członkowskie miały możliwość stosowania odstępstwa w stosunku do statków powietrznych nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych, zgodnie z art. 7 ust. 3 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 2042/2003, i które to odstępstwo większość państw członkowskich stosowała, od dnia 28 września 2008 r. przepisy załącznika I (część M) będą obowiązywały w pełnym zakresie we wszystkich państwach członkowskich, chyba że w odpowiednim czasie zostaną przyjęte zmiany.
- (4) Agencja zaleciła wprowadzenie istotnych poprawek do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003, w szczególności do załącznika I (część M), w celu dostosowania obowiązujących wymogów do złożoności różnych kategorii statków powietrznych i rodzajów eksploatacji bez uszczerbku dla poziomu bezpieczeństwa.

- (5) W celu umożliwienia właściwym organom państw członkowskich i zainteresowanym stronom zapoznania się w odpowiednim zakresie z nowymi wymogami części M oraz dostosowania się do nich, państwa członkowskie powinny mieć możliwość odroczenia stosowania części M w stosunku do statków powietrznych nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych przez kolejny rok lub kolejne dwa lata, w zależności od przepisów.
- (6) W związku z powyższym należy odpowiednio zmienić rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003.
- (7) Przepisy niniejszego rozporządzenia uwzględniają komunikat Komisji z dnia 11 stycznia 2008 r. „Plan działań na rzecz stabilnej przyszłości lotnictwa ogólnego i korporacyjnego”⁽³⁾.
- (8) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu oparte są na opinii wydanej przez Agencję zgodnie z art. 17 ust. 2 lit. b) i art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (9) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego artykułem 65 rozporządzenia (WE) nr 216/2008,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

- 1) w art. 2 dodaje się lit. k) i l):

„k) »statek powietrzny ELA1« oznacza europejski lekki statek powietrzny:

- (i) samolot, szybowiec lub motoszybowiec o maksymalnej masie startowej poniżej 1 000 kg, który nie jest sklasyfikowany jako złożony statek powietrzny z napędem silnikowym;

⁽¹⁾ Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.⁽²⁾ Dz.U. L 315 z 28.11.2003, s. 1.⁽³⁾ COM(2007) 869 wersja ostateczna.

- (ii) balon o maksymalnej nominalnej ilości gazu wznoszącego lub ogrzanego powietrza nie większej niż 3 400 m³ w przypadku balonów na ogrzane powietrze, 1 050 m³ w przypadku balonów gazowych, 300 m³ w przypadku balonów gazowych na uwięzi;
- (iii) sterowiec zaprojektowany dla nie więcej niż dwóch pasażerów i o maksymalnej nominalnej ilości gazu wznoszącego lub ogrzanego powietrza nie większej niż 2 500 m³ w przypadku sterowców na ogrzane powietrze i 1 000 m³ w przypadku sterowców gazowych;
- l) »statek powietrzny LSA« oznacza lekki samolot sportowy o następującej charakterystyce:
- (i) maksymalna masa startowa nie większa niż 600 kg;
- (ii) maksymalna prędkość przeciągnięcia w konfiguracji do lądowania (V_{SO}) nie większa niż 45 węzłów prędkości CAS (CAS – prędkość po uwzględnieniu poprawki na konfigurację samolotu) przy maksymalnej certyfikowanej masie startowej statku powietrznego i najbardziej krytycznym położeniu środka ciężkości;
- (iii) maksymalna liczba miejsc nie większa niż dla dwóch osób, łącznie z pilotem;
- (iv) jeden silnik nieturbinowy wyposażony w śmigło;
- (v) kabina nieciśnieniowa.”;
- 2) w art. 3 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:
- „4. W przypadku statku powietrznego nieeksploatowanego w lotniczych przewozach handlowych, poświadczenie przeglądu zdatności do lotu lub dokument równoważny wystawiony zgodnie z wymogami państwa członkowskiego i ważny w dniu 28 września 2008 r. zachowuje ważność do swojej daty wygaśnięcia lub do dnia 28 września 2009 r., w zależności od tego, która data będzie wcześniejsza. Po upływie ważności tego poświadczenia, właściwy organ może ponownie wystawić lub raz przedłużyć o jeden rok termin ważności poświadczenia przeglądu zdatności do lotu lub dokumentu równoważnego, o ile jest to dopuszczalne w ramach wymagań państwa członkowskiego. Po kolejnym wygaśnięciu, właściwy organ może kolejny raz wystawić poświadczenie przeglądu zdatności do lotu lub dokument równoważny, bądź przedłużyć termin jego ważności o jeden rok, o ile jest to dopuszczalne w ramach wymagań państwa członkowskiego. Kolejne wznowienie lub przedłużenie terminu ważności nie jest dopuszczalne. Jeśli przepisy niniejszego punktu miały zastosowanie, w razie przekazania rejestracji statku powietrznego w ramach UE, wystawia się nowe poświadczenie przeglądu zdatności do lotu zgodnie z przepisami pkt M.A. 904.”;
- 3) w art. 4 dodaje się ust. 4 w brzmieniu:
- „4. Poświadczenia obsługi i autoryzowane poświadczenia obsługi wydane przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia przez organizację obsługową zatwierdzoną zgodnie z wymogami państwa członkowskiego, uznaje się za równoważne z dokumentami wymaganymi zgodnie z odpowiednio przepisami pkt M.A.801 i M.A.802.”;
- 4) artykuł 5 ust. 1 otrzymuje brzmienie:
- „1. Personel poświadczający zostaje uprawniony zgodnie z przepisami załącznika III, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w przepisach pkt M.A.606 lit. h), M.A.607 lit. b), M.A. 801 lit. d) i pkt M.A.803 załącznika I oraz przepisach pkt 145.A.30 lit. j) załącznika II (część 145) i dodatku IV do tego załącznika.”;
- 5) w art. 7 wprowadza się następujące zmiany:
- a) ustęp 2 otrzymuje brzmienie:
- „2. W drodze odstępstwa od ust. 1:
- a) przepisy załącznika I, z wyjątkiem pkt M.A.201 lit. h) ppkt 2 i M.A.708 lit. c) mają zastosowanie, począwszy od dnia 28 września 2005 r.;
- b) przepisy pkt M.A.201 lit. f) załącznika I mają zastosowanie do statków powietrznych nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych użytkowanych przez przewoźników z kraju trzeciego, począwszy od dnia 28 września 2009 r.”;
- b) w ust. 3 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) litera a) otrzymuje brzmienie:
- „a) przepisów załącznika I w odniesieniu do statków powietrznych nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych, do dnia 28 września 2009 r.”;
- (ii) dodaje się lit. g) w brzmieniu:
- „g) w odniesieniu do statków powietrznych nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych innych niż duże statki powietrzne, obowiązku zgodności z załącznikiem III (część 66) w następujących przepisach, do dnia 28 września 2010 r.:
- M.A.606 lit. g) i M.A.801 lit. b) ppkt 2 załącznika I (część M),
- 145.A.30 lit. g) i h) załącznika II (część 145).”;
- 6) w załączniku I i II wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

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

Sporządzono w Brukseli, dnia 27 października 2008 r.

W imieniu Komisji
Antonio TAJANI
Wiceprzewodniczący

ZAŁĄCZNIK

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

1) w pkt M.1 ust. 4 dodaje się ppkt (iii):

„(iii) w drodze odstępstwa od przepisów pkt 4 ppkt (i), w przypadku gdy ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego nieeksploatowanego w lotniczych przewozach handlowych zarządza organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, uprawniona na podstawie sekcji A podsekcja G niniejszego załącznika (część M), niepozostająca pod nadzorem państwa członkowskiego rejestracji i jedynie pod warunkiem dokonania uzgodnień z państwem członkowskim rejestracji przed udzieleniem zezwolenia na program obsługi technicznej:

a) organ wyznaczony przez państwo członkowskie odpowiedzialne za nadzór nad instytucją zarządzającą ciągłą zdatnością do lotu; lub

b) Agencja, jeśli instytucja zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu mieści się w państwie trzecim.”;

2) w pkt M.A.201 lit. e) otrzymuje brzmienie:

„e) w celu wypełnienia obowiązków nałożonych przepisami lit. a),

(i) właściciel statku powietrznego może zlecić zadania związane z zapewnieniem ciągłej zdatności do lotu instytucji zarządzającej ciągłą zdatnością do lotu, uprawnionej na podstawie sekcji A podsekcja G niniejszego załącznika (część M). W takim przypadku instytucja zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu przyjmuje na siebie odpowiedzialność za prawidłową realizację tych zadań;

(ii) właściciel, który na własną odpowiedzialność postanawia zarządzać ciągłą zdatnością do lotu, bez zawierania umowy zgodnie z dodatkiem I, może mimo tego zawrzeć z instytucją zarządzającą ciągłą zdatnością do lotu, uprawnioną na podstawie sekcji A podsekcja G niniejszego załącznika (część M), ograniczoną umowę na opracowanie programu obsługi technicznej i jego zatwierdzenie zgodnie z pkt M.A.302. W takim przypadku ograniczona umowa przenosi odpowiedzialność za opracowanie i zatwierdzenie programu obsługi technicznej na instytucję zarządzającą ciągłą zdatnością do lotu, z którą zawarto tę umowę.”;

3) w pkt M.A.201 lit. i) zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie: „Jeżeli państwo członkowskie żąda od przewoźnika posiadania certyfikatu w związku z jego działalnością handlową, inną niż lotnicze przewozy handlowe, przewoźnik ten.”;

4) w pkt M.A.202 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Każda osoba lub organizacja odpowiedzialna na podstawie pkt M.A.201 informuje właściwy organ wyznaczony przez państwo rejestracji, instytucję odpowiedzialną za projekt typu lub dodatkowy projekt typu oraz, w razie konieczności, państwo członkowskie przewoźnika o wystąpieniu takiego stanu statku powietrznego lub jego podzespołu, który zagraża bezpieczeństwu lotu.”;

5) punkt M.A.302 otrzymuje brzmienie:

„M.A.302 Program obsługi technicznej statków powietrznych

a) Każdy statek powietrzny jest objęty obsługą techniczną zgodnie z programem obsługi technicznej.

b) Program obsługi technicznej statków powietrznych i wszelkie jego dalsze zmiany są zatwierdzane przez właściwy organ.

c) W przypadku gdy ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych zarządza instytucja zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu zgodnie z sekcją A podsekcja G niniejszego załącznika (część M), program obsługi technicznej statków powietrznych i zmiany do niego mogą zostać zatwierdzone w drodze procedury pośredniego zatwierdzenia.

(i) W takim przypadku instytucja zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu ustanawia procedurę pośredniego zatwierdzenia jako część charakterystyki zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, a właściwy organ odpowiedzialny za instytucję zarządzającą ciągłą zdatnością do lotu zatwierdza tę procedurę.

- (ii) Instytucja zarządzająca ciągłą zdadnością do lotu nie stosuje procedury pośredniego zatwierdzania, gdy instytucja ta nie podlega nadzorowi państwa członkowskiego rejestracji, chyba że zawarta została umowa zgodnie z pkt M.1 ust. 4 ppkt (ii) lub (iii), w zależności od przypadku, przenosząca odpowiedzialność za zatwierdzenie programu obsługi technicznej na właściwy organ odpowiedzialny za instytucję zarządzającą ciągłą zdadnością do lotu.
- d) Program obsługi technicznej musi wykazywać zgodność z:
- (i) instrukcjami wydanymi przez właściwy organ;
 - (ii) instrukcjami w zakresie ciągłej zdadności do lotu wydanymi przez posiadaczy certyfikatu typu, ograniczonego certyfikatu typu, uzupełniającego certyfikatu typu, zatwierdzenia projektu poważnej zmiany, autoryzacji ETSO lub jakiegokolwiek innego stosownego zatwierdzenia wydanego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1702/2003 i załącznikiem do niego (część 21);
 - (iii) dodatkowymi lub alternatywnymi instrukcjami zaproponowanymi przez właściciela lub instytucję zarządzającą ciągłą zdadnością do lotu, po ich zatwierdzeniu zgodnie z pkt M.A.302, z wyjątkiem przerw wynikających z zadań związanych z bezpieczeństwem, o których mowa w lit. e), które mogą się zwiększać, pod warunkiem przeprowadzenia odpowiednich okresowych ocen zgodnie z lit. g) oraz tylko pod warunkiem bezpośredniego zatwierdzenia zgodnie z pkt M.A.302 lit. b).
- e) Program obsługi technicznej statków powietrznych zawiera informacje szczegółowe na temat całości obsługi technicznej, którą należy przeprowadzić, w tym częstotliwości, włącznie ze specjalnymi zadaniami związanymi z typem i szczególnym rodzajem eksploatacji.
- f) Dla dużych statków powietrznych, gdy program obsługi technicznej opiera się na procedurze grupy nadzoru obsługi lub na monitorowaniu stanu, program obsługi statków powietrznych obejmuje program niezawodności.
- g) Program obsługi technicznej statków powietrznych podlega okresowym ocenom i, jeśli to konieczne, są w nim wprowadzane zmiany. Oceny te gwarantują, że program jest stale aktualny, jeśli chodzi o doświadczenie eksploatacyjne i instrukcje właściwego organu, równocześnie uwzględniając nowe i/lub zmienione instrukcje obsługi technicznej ogłaszane przez posiadaczy certyfikatu typu i uzupełniającego certyfikatu typu oraz wszelkie pozostałe instytucje, które publikują takie dane zgodnie z załącznikiem (część 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003”;
- 6) w pkt M.A.305 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) Dokumentacja zdadności do lotu statku powietrznego zawiera informacje o:
1. dzienniku pokładowym statku powietrznego, rejestrze pracy silników lub kartach rejestracyjnych zespołów silnikowych, rejestrze pracy śmigieł i kartach rejestrujących dla wszystkich urządzeń o ograniczonej żywotności, w zależności od przypadku; oraz
 2. dzienniku technicznym przewoźnika, jeśli pkt M.A.306 tak stanowi dla lotniczych przewozów handlowych lub państwo członkowskie dla działalności handlowej innej niż lotnicze przewozy handlowe.”;
- 7) w pkt M.A.403 lit. b) wyrazy „zgodnie z przepisami pkt M.A.801 lit. b) pkt 1, pkt M.A.801 lit. b) pkt 2 lub części 145” zastępuje się wyrazami „zgodnie z pkt M.A.801 lit. b) ppkt 1, M.A.801 lit. b) ppkt 2, M.A.801 lit. c), M.A.801 lit. d) lub załącznikiem II (część 145)”;
- 8) w pkt M.A.501 lit. a) wyrazy „ustalono inaczej w przepisach części 145 i podsekcji F” zastępuje się wyrazami „ustalono inaczej w załączniku (część 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003, załączniku II (część 145) lub sekcji A podsekcja F załącznika I do niniejszego rozporządzenia”;
- 9) punkt M.A.502 otrzymuje brzmienie:
- „M.A.502 Obsługa techniczna podzespołu**
- a) Obsługa techniczna podzespołów prowadzona jest przez organizacje obsługowe odpowiednio zatwierdzone zgodnie z przepisami sekcji A podsekcja F niniejszego załącznika (część M) lub załącznika II (część 145).

- b) W drodze odstępstwa od lit. a) obsługa techniczna podzespołu zgodnie z danymi obsługi technicznej statku powietrznego lub, jeśli właściwy organ wyraził zgodę, zgodnie z danymi obsługi technicznej podzespołów, może być wykonana przez organizację posiadającą kategorię klasy A, zatwierdzoną zgodnie z sekcją A podsekcja F niniejszego załącznika (część M) lub załącznikiem II (część 145), a także przez personel certyfikujący, o którym mowa w pkt M.A.801 lit. b) ppkt 2, jedynie w przypadku gdy podzespoły te zamontowane są w statku powietrznym. Niemniej jednak instytucja ta lub personel certyfikujący mogą tymczasowo wymontować dany podzespół na potrzeby obsługi technicznej, w celu uzyskania łatwiejszego dostępu do niego, z wyjątkiem przypadków, gdy jego wymontowanie powoduje konieczność dodatkowej obsługi technicznej niekwalifikującej się w kontekście przepisów niniejszej litery. Obsługa techniczna podzespołów przeprowadzana zgodnie z niniejszą literą nie uprawnia do wydania formularza 1 EASA i podlega wymogom dopuszczenia statku powietrznego, o których mowa w pkt M.A.801.
- c) W drodze odstępstwa od lit. a) obsługa techniczna silnika/pomocniczego zespołu zasilającego (APU) zgodnie z danymi obsługi technicznej silnika/APU lub, jeśli właściwy organ wyraził zgodę, zgodnie z danymi obsługi technicznej podzespołów, może być wykonana przez instytucję posiadającą kategorię klasy B, zatwierdzoną zgodnie z sekcją A podsekcja F niniejszego załącznika (część M) lub załącznikiem II (część 145), jedynie w przypadku gdy podzespoły te zamontowane są w silniku/APU. Niemniej jednak instytucja posiadająca kategorię klasy B może tymczasowo wymontować dany podzespół na potrzeby obsługi technicznej, w celu uzyskania łatwiejszego dostępu do niego, z wyjątkiem przypadków, gdy jego wymontowanie powoduje konieczność dodatkowej obsługi technicznej niekwalifikującej się w kontekście przepisów niniejszej litery.
- d) W drodze odstępstwa od lit. a) i pkt M.A.801 lit. b) ppkt 2 obsługa techniczna zamontowanego podzespołu lub podzespołu tymczasowo wymontowanego ze statku powietrznego ELA1 niewykorzystywanego w lotniczych przewozach handlowych i przeprowadzana zgodnie z danymi obsługi technicznej podzespołów, może być przeprowadzana przez personel certyfikujący, o którym mowa w pkt M.A.801 lit. b) ppkt 2, z wyjątkiem:
1. przeglądu podzespołów innych niż silniki i śmigła; oraz
 2. przeglądu silników i śmigieł dla statków powietrznych innych niż CS-VLA, CS-22 i LSA.
- Obsługa techniczna podzespołów przeprowadzana zgodnie z lit. d) nie uprawnia do wydania formularza 1 EASA i podlega wymogom dopuszczenia statku powietrznego, o których mowa w pkt M.A.801.;
- 10) punkt M.A.503 otrzymuje brzmienie:

„M.A.503 Podzespoły o ograniczonej żywotności

Podzespoły o ograniczonej żywotności nie mogą być montowane po upływie zatwierdzonego okresu zdatości do użytku, określonego w zatwierdzonym programie obsługi technicznej i dyrektywy zdatości do lotu, z wyjątkiem przepisów pkt M.A.504 lit. c).”;

- 11) w pkt M.A.504 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Podzespoły niezdatne do użytku są identyfikowane i magazynowane w bezpiecznym miejscu pod kontrolą uprawnionej organizacji obsługowej do czasu podjęcia decyzji w sprawie przyszłego statusu takiego podzespołu. Niemniej jednak dla statków powietrznych niewykorzystywanych w lotniczych przewozach handlowych innych niż duże statki powietrzne, osoba lub organizacja, która uznała podzespół za niezdatny do użytku, może przekazać pieczęć nad nim, po uznaniu go za niezdatny do użytku, właścicielowi statku powietrznego, pod warunkiem że informacja o tym znajdzie się w dzienniku pokładowym statku powietrznego lub rejestrze pracy silnika lub rejestrze pracy podzespołu.”;

- 12) punkt M.A.601 otrzymuje brzmienie:

„M.A.601 Zakres

Niniejsza podsekcja ustanawia wymagania, jakie winna spełnić instytucja w celu zakwalifikowania się do otrzymania zatwierdzenia bądź uzyskania jego przedłużenia na obsługę techniczną statków powietrznych i podzespołów niewymienionych w pkt M.A.201 lit. g).”;

- 13) w pkt M.A.604 lit. a) ppkt 5 i 6 otrzymują brzmienie:

„5. wykaz personelu certyfikującego wraz z posiadanym przez niego zakresem zatwierdzenia; oraz

6. wykaz obiektów, gdzie prowadzona jest obsługa techniczna, wraz z ich ogólnym opisem;”;

14) w pkt M.A.606 dodaje się lit. h) w brzmieniu:

„h) W drodze odstępstwa od lit. g) instytucja może wykorzystać personel certyfikujący, którego kwalifikacje są zgodne z poniższymi przepisami, świadcząc wsparcie w zakresie obsługi technicznej dla przewoźników prowadzących działalność handlową, pod warunkiem zatwierdzenia odpowiednich procedur jako części podręcznika instytucji:

1. W przypadku powtarzającej się dyrektywy zdatności do lotu przed lotem, która stanowi w szczególności, że członkowie załogi statków powietrznych mogą wykonać tego rodzaju dyrektywę zdatności do lotu, instytucja może wydać ograniczone zezwolenie dotyczące personelu certyfikującego dla kapitana statku powietrznego na podstawie licencji posiadanych przez członków załogi statku powietrznego, pod warunkiem że instytucja sprawdza, czy zostało przeprowadzone wystarczające szkolenie praktyczne w celu upewnienia się, że osoba ta może wykonać dyrektywę zdatności do lotu zgodnie z wymaganymi normami;
2. W przypadku statku powietrznego eksploatowanego poza miejscem wsparcia, instytucja może wydać ograniczone zezwolenie dotyczące personelu certyfikującego dla kapitana statku powietrznego na podstawie licencji posiadanych przez członków załogi statku powietrznego, pod warunkiem że instytucja sprawdza, czy zostało przeprowadzone wystarczające szkolenie praktyczne w celu upewnienia się, że osoba ta może wykonać zadanie zgodnie z wymaganymi normami.”;

15) punkt M.A.601 otrzymuje brzmienie:

„M.A.607 Personel certyfikujący

a) W uzupełnieniu do przepisów pkt M.A.606 lit. g) personel certyfikujący może wykonywać swoje obowiązki tylko wówczas, gdy instytucja zagwarantowała, że:

1. personel certyfikujący może wykazać, że spełnia wymagania pkt 66.A.20 lit. b) załącznika III (część 66), z wyjątkiem przypadku, kiedy załącznik III (część 66) odnosi się do regulacji państwa członkowskiego i wówczas personel certyfikujący wykazuje, że spełnia wymagania tych regulacji; oraz
2. personel certyfikujący ma właściwy poziom wiedzy na temat odpowiednich statków powietrznych i/lub podzespołów, które ma obsługiwać, oraz związanych z tym procedur instytucji.

b) W następujących nieprzewidzianych przypadkach, gdy statek powietrzny zepsuł się w miejscu innym niż główna baza i nie ma dostępu do personelu certyfikującego, instytucja, z którą podpisana jest umowa na obsługę techniczną, może wystawić jednorazowe upoważnienie do certyfikacji:

1. jednemu z pracowników mającemu uprawnienia na typ statku powietrznego o podobnej technologii, konstrukcji i systemach; lub
2. jakiegokolwiek osobie posiadającej nie mniej niż trzy lata doświadczenia w czynnościach związanych z obsługą oraz ważną licencją obsługi statków powietrznych ICAO odpowiadającą rodzajowi statku powietrznego wymagającego certyfikacji, pod warunkiem że w miejscu tym nie znajduje się żadna instytucja należycie zatwierdzona na mocy niniejszej części, a związana umową instytucja otrzymuje i zachowuje dokumenty potwierdzające doświadczenia i licencję takiej osoby.

Wszystkie takie przypadki muszą zostać zgłoszone właściwemu organowi w ciągu siedmiu dni od daty wystawienia takiego upoważnienia do certyfikacji. Uprawniona organizacja obsługowa, wystawiająca jednorazowe upoważnienie do certyfikacji, zapewnia powtórne sprawdzenie tak przeprowadzonej obsługi technicznej, która może mieć wpływ na bezpieczeństwo lotu.

c) Uprawniona organizacja obsługowa rejestruje wszelkie informacje szczegółowe dotyczące personelu certyfikującego i prowadzi na bieżąco wykaz całego personelu certyfikującego, z uwzględnieniem posiadanego przez niego zakresu zatwierdzenia jako część podręcznika instytucji zgodnie z pkt M.A.604 lit. a) ppkt 5.”;

16) w pkt M.A.608 lit. a) ppkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1. ma wyposażenie i narzędzia określone w danych dotyczących obsługi technicznej określonych w pkt M.A.609 lub sprawdzone zamienniki wymienione w podręczniku organizacji obsługowej, niezbędne do wykonania bieżącej obsługi w ramach posiadanego zezwolenia; oraz”;

17) punkt M.A.610 otrzymuje brzmienie:

„M.A.610 Zlecenia na prace związane z obsługą techniczną

Przed rozpoczęciem obsługi technicznej instytucja i instytucja zlecająca obsługę techniczną potwierdzają pisemne zlecenie w celu wyrażenia ustalenia zakresu obsługi technicznej, jaka ma być wykonana.”;

18) w pkt M.A.613 lit. a) otrzymuje brzmienie:

- „a) Po zakończeniu całości wymaganej obsługi technicznej podzespołu zgodnie z niniejszą podsekcją wystawiany jest certyfikat dopuszczenia podzespołu do eksploatacji zgodnie z pkt M.A.802. Wystawiany jest formularz 1 EASA, z wyjątkiem podzespołów podlegających obsłudze technicznej zgodnie z przepisami M.A.502 lit. b) i pkt M.A.502 lit. d) oraz podzespołów wytwarzanych zgodnie z przepisami pkt M.A.603 lit. b).”;

19) punkt M.A.615 otrzymuje brzmienie:

„M.A.615 Uprawnienia organizacji

Organizacja obsługowa, zatwierdzona zgodnie z sekcją A podsekcja F niniejszego załącznika (część M), może:

- a) prowadzić obsługę techniczną statku powietrznego i/lub podzespołu, na który posiada zezwolenie, w miejscu określonym w certyfikacie zatwierdzającym i w podręczniku organizacji obsługowej;
- b) dokonywać uzgodnień w sprawie wykonania usług specjalistycznych w innej instytucji posiadającej odpowiednie kwalifikacje i pod kontrolą organizacji obsługowej, zgodnie z procedurami ustanowionymi jako część podręcznika organizacji obsługowej bezpośrednio zatwierdzonego przez właściwy organ;
- c) prowadzić obsługę wszelkich statków powietrznych i/lub podzespołów, na które posiada zezwolenie, w każdym miejscu, pod warunkiem że potrzeba takiej obsługi wynika z niezdatności do lotu statku powietrznego lub z konieczności wykonania doraźnej obsługi, zgodnie z warunkami określonymi w podręczniku organizacji obsługowej;
- d) wydawać poświadczenia obsługi po zakończeniu obsługi technicznej, zgodnie z pkt M.A.612 lub pkt M.A.613.”;

20) punkt M.A.703 otrzymuje brzmienie:

(i) litera a) otrzymuje brzmienie:

- „a) Udzielenie zatwierdzenia jest potwierdzane przez właściwy organ wydaniem certyfikatu zawartego w dodatku VI.”;

(ii) dodaje się lit. c) w brzmieniu:

- „c) W charakterystyce zarządzania ciągłą zdadnością do lotu jest określony, zgodnie z pkt M.A.704, zakres prac koniecznych do uzyskania zatwierdzenia.”;

21) punkt M.A.704 otrzymuje brzmienie:

(i) litera a) ppkt 3 otrzymuje brzmienie:

- „3. tytuł(-y) i nazwisko(-a) osoby(osób) określonej(-ych) w pkt M.A.706 lit. a), pkt M.A.706 lit. c), pkt M.A.706 lit. d) oraz pkt M.A.706 lit. i).”;

(ii) w lit. a) dodaje się ppkt 9 w brzmieniu:

- „9. wykaz zatwierdzonych programów obsługi technicznej lub, dla statków powietrznych nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych, wykaz »rodzajowych« i »bazowych« programów obsługi technicznej”;

(iii) lit. c) otrzymuje następujące brzmienie:

- „c) Z zastrzeżeniem lit. b) drobne zmiany charakterystyki mogą być zatwierdzane pośrednio w drodze procedury pośredniego zatwierdzania. Procedura pośredniego zatwierdzania określa dopuszczalne drobne zmiany i jest ustanawiana przez instytucję zarządzającą ciągłą zdadnością do lotu jako część charakterystyki, a następnie zatwierdzana przez właściwy organ odpowiedzialny za instytucję zarządzającą ciągłą zdadnością do lotu.”;

22) w pkt M.A.706 dodaje się lit. i) i j) w brzmieniu:

- „i) Instytucje przedłużające poświadczenie przeglądu zdatności do lotu, zgodnie z pkt M.A.711 lit. a) ppkt 4 i M.A.901 lit. f), mianują osoby upoważnione do tego, podlegające zatwierdzeniu przez właściwy organ.
- j) Instytucja określa i aktualizuje w charakterystyce zarządzania ciągłą zdatnością do lotu tytuł(-y) i nazwisko(-a) osoby(osób) określonej(-ych) w pkt M.A.706 lit. a), pkt M.A.706 lit. c), pkt M.A.706 lit. d) oraz pkt M.A.706 lit. i);”;

23) w pkt M.A.707 lit. a) otrzymuje brzmienie:

- „a) Aby uzyskać zezwolenie na przeprowadzanie przeglądów zdatności do lotu, uprawniona instytucja zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu musi posiadać odpowiedni personel ds. przeglądu zdatności do lotu w celu wydawania poświadczeń przeglądu zdatności do lotu lub zaleceń określonych w sekcji A podsekcja I.

1. W przypadku wszystkich statków powietrznych eksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych oraz statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 2 730 kg, z wyjątkiem balonów, członkowie personelu:

- a. mają co najmniej pięć lat doświadczenia w zapewnianiu ciągłej zdatności do lotu; oraz
- b. posiadają odpowiednią licencję określoną w załączniku III (część 66) lub kwalifikacje w zakresie obsługi technicznej uznane przez państwo członkowskie i właściwe dla danej kategorii statków powietrznych (gdy załącznik III (część 66) odnosi się do regulacji krajowych) bądź odpowiedni stopień lotniczy lub równoważny; oraz
- c. posiadają formalne przeszkolenie w zakresie technicznej obsługi lotniczej; oraz
- d. zajmują w uprawnionej instytucji pozycje wiążące się z właściwymi obowiązkami;
- e. niezależnie od lit. a–d wymóg określony w pkt M.A.707 lit. a) ppkt 1 lit. b może zostać zastąpiony przez wymóg posiadania pięciu lat doświadczenia w zapewnianiu ciągłej zdatności do lotu poza doświadczeniem już wymaganym zgodnie z pkt M.A.707 lit. a) ppkt 1 lit. a.

2. W przypadku statków powietrznych nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych o maksymalnej masie startowej poniżej 2 730 kg, oraz balonów, członkowie personelu:

- a. mają co najmniej trzy lata doświadczenia w zapewnianiu ciągłej zdatności do lotu; oraz
- b. posiadają odpowiednią licencję określoną w załączniku III (część 66) lub kwalifikacje w zakresie obsługi technicznej uznane przez państwo członkowskie i właściwe dla danej kategorii statków powietrznych (gdy załącznik III (część 66) odnosi się do regulacji krajowych) bądź odpowiedni stopień lotniczy lub równoważny; oraz
- c. posiadają odpowiednie przeszkolenie w zakresie technicznej obsługi lotniczej; oraz
- d. zajmują w uprawnionej instytucji pozycje wiążące się z właściwymi obowiązkami;
- e. niezależnie od lit. a–d wymóg podany w pkt M.A.707 lit. a) ppkt 2 lit. b. może zostać zastąpiony przez wymóg posiadania czterech lat doświadczenia w zapewnianiu ciągłej zdatności do lotu poza doświadczeniem już wymaganym zgodnie z pkt M.A.707 lit. a) ppkt 2 lit. a.”;

24) w pkt M.A.708 lit. b) ppkt 2 otrzymuje brzmienie:

- „2. przedstawia program obsługi technicznej statku powietrznego i jego zmiany właściwemu organowi do zatwierdzenia (chyba że dany statek jest objęty procedurą zatwierdzenia pośredniego zgodnie z pkt M.A.302 lit. c)) i dostarcza kopię programu właścicielowi statku powietrznego nieeksploatowanego w lotniczych przewozach handlowych;”;

25) punkt M.A.709 otrzymuje brzmienie:

„M.A.709 Dokumentacja

- a) Wykonując zadania zapewniania ciągłej zdatności do lotu wymienione w pkt M.A.708, uprawniona instytucja zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu przechowuje i wykorzystuje aktualne dane dotyczące obsługi technicznej określone w pkt M.A.401. Dane te może dostarczyć właściciel lub przewoźnik, pod warunkiem zawarcia odpowiedniej umowy z takim właścicielem lub przewoźnikiem. W takim przypadku instytucja zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu musi przechowywać te dane jedynie przez okres obowiązywania umowy, z wyjątkiem przypadków określonych w pkt M.A.714.
- b) W przypadku statku powietrznego nieeksploatowanego w lotniczych przewozach handlowych, aby umożliwić początkowe zatwierdzenie i/lub rozszerzenie zakresu zatwierdzenia bez zawartych umów, o których mowa w dodatku I do niniejszego załącznika (część M), instytucja zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu może opracować »bazowe« i/lub »rodzajowe« programy obsługi technicznej. Te »bazowe« i/lub »rodzajowe« programy obsługi technicznej nie wykluczają jednak konieczności ustanowienia stosownego programu obsługi technicznej statków powietrznych zgodnie z pkt M.A.302, w odpowiednim czasie przed skorzystaniem z praw, o których mowa w pkt M.A.711.”;

26) punkt M.A.711 otrzymuje brzmienie:

„M.A.711 Prawa instytucji

- a) Instytucja zarządzająca obsługą techniczną, zatwierdzona zgodnie z sekcją A podsekcja G niniejszego załącznika (część M), może:
 1. zarządzać ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych eksploatowanych w lotniczych przewozach niehandlowych, wymienionych w certyfikacie zatwierdzającym;
 2. zarządzać ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych eksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych w przypadku gdy zostaną one wymienione zarówno w certyfikacie zatwierdzającym, jak i w certyfikacie przewoźnika lotniczego;
 3. organizować przeprowadzenie zadań związanych z ciągłą zdatnością do lotu wspólnie z inną instytucją będącą podwykonawcą, która działa zgodnie z jej systemem zapewniania jakości, wymienioną w certyfikacie zatwierdzającym;
 4. przedłużyć, na warunkach określonych w pkt M.A.901 lit. f), ważność poświadczenia przeglądu zdatności do lotu wydanego przez właściwy organ lub przez inną instytucję zarządzającą ciągłą zdatnością do lotu zatwierdzoną zgodnie z sekcją A podsekcja G niniejszego załącznika (część M);
- b) Uprawniona instytucja zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu zarejestrowana w jednym z państw członkowskich może zostać dodatkowo upoważniona do przeprowadzania przeglądu zdatności do lotu określonych w pkt M.A.710; oraz
 1. wystawiania związanego z tym poświadczenia przeglądu zdatności do lotu i przedłużania w odpowiednim czasie jego ważności zgodnie z warunkami pkt M.A.901 lit. c) ppkt 2 lub pkt M.A.901 lit. e) ppkt 2; oraz
 2. wydawania zaleceń w sprawie przeglądu zdatności do lotu właściwemu organowi w państwie członkowskim rejestracji.”;

27) w pkt M.A.712 lit. f) otrzymuje brzmienie:

- „f) W przypadku małej instytucji, która nie zarządza ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych eksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych, system jakości może być zastąpiony regularnymi przeglądami instytucji, pod warunkiem zatwierdzenia przez właściwy organ, chyba że instytucja wystawia poświadczenia przeglądu zdatności do lotu dla statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 2 730 kg innych niż balony. W przypadku braku systemu jakości instytucja nie zleca zadań z zakresu zarządzania ciągłą zdatnością do lotu innym instytucjom.”;

28) w pkt M.A.714 lit. b) otrzymuje brzmienie:

- „b) Jeśli instytucja zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu ma prawa określone w pkt M.A.711 lit. b), przechowuje kopie wszystkich wydanych lub, we właściwych przypadkach, przedłużonych poświadczeń przeglądu zdatności do lotu i zaleceń wraz ze wszystkimi towarzyszącymi dokumentami. Ponadto instytucja przechowuje kopię poświadczenia przeglądu zdatności do lotu, który przedłużyła na podstawie praw, o których mowa w pkt M.A.711 lit. a) ppkt 4.”;

29) punkt M.A.801 otrzymuje brzmienie:

„M.A.801 Poświadczenie obsługi statku powietrznego

- a) Z wyjątkiem statków powietrznych dopuszczonych do eksploatacji przez organizację obsługową zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem II (część 145), wydawane jest poświadczenie obsługi zgodnie z niniejszą podsekcją.
- b) Nie dopuszcza się do eksploatacji żadnego statku powietrznego bez poświadczenia obsługi wydanego, po zakończeniu obsługi technicznej, w ramach której stwierdzono, że całość wymaganej obsługi technicznej została przeprowadzona prawidłowo, przez:
1. odpowiedni personel certyfikujący w imieniu organizacji obsługowej zatwierdzonej zgodnie z sekcją A podsekcja F niniejszego załącznika (część M); lub
 2. personel certyfikujący zgodnie z wymogami załącznika III (część 66), z wyjątkiem kompleksowych zadań obsługi technicznej wymienionych w dodatku VII do niniejszego załącznika, do których stosuje się pkt 1; lub
 3. pilota-właściciela zgodnie z pkt M.A.803;
- c) W drodze odstępstwa od przepisów pkt M.A.801 lit. b) ppkt 2, w przypadku statków powietrznych ELA1 nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych kompleksowe zadania obsługi technicznej statków powietrznych wymienione w dodatku VII mogą być wykonane przez personel certyfikujący określony w pkt M.A.801 lit. b) ppkt 2.
- d) W drodze odstępstwa od przepisów pkt M.A.801 lit. b), w przypadku nieprzewidzianych okoliczności, gdy statek powietrzny zepsuł się w miejscu, gdzie brak jest organizacji obsługowej zatwierdzonej zgodnie z niniejszym załącznikiem lub załącznikiem II (część 145), lub właściwego personelu certyfikującego, właściciel może upoważnić dowolną osobę, posiadającą co najmniej 3 lata odpowiedniego doświadczenia w zakresie obsługi technicznej i właściwe kwalifikacje, do przeprowadzenia obsługi technicznej zgodnie z normami ustalonymi w podsekcji D niniejszego załącznika i do dopuszczenia statku powietrznego do eksploatacji. W takim przypadku właściciel:
1. uzyskuje szczegółowe dane dotyczące wszelkich wykonanych prac oraz kwalifikacji osoby wystawiającej poświadczenie i przechowuje te dane w dokumentacji statku powietrznego; oraz
 2. zapewnia powtórne sprawdzenie i zatwierdzenie wszelkiej tego rodzaju obsługi technicznej przez posiadającą odpowiednie zezwolenie osobę określoną w pkt M.A.801 lit. b) bądź instytucję zatwierdzoną zgodnie z sekcją A podsekcja F niniejszego załącznika (część M), lub załącznikiem II (część 145), jak najszybciej, lecz w terminie nieprzekraczającym 7 dni; oraz
 3. powiadamia instytucję odpowiedzialną za zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu statku powietrznego, jeżeli zawarł umowę zgodnie z pkt M.A.201 lit. e), lub – w razie braku tego rodzaju umowy – właściwy organ, w terminie 7 dni od wystawienia tego rodzaju upoważnienia do certyfikacji.
- e) W przypadku dopuszczenia do eksploatacji na podstawie pkt M.A.801 lit. b) ppkt 2 lub pkt M.A.801 lit. c), w wykonywaniu zadań obsługi technicznej personel certyfikujący może wspomagać jedna osoba lub więcej pod jego bezpośrednią i stałą kontrolą.
- f) Poświadczenie obsługi zawiera przynajmniej następujące informacje:
1. podstawowe dane na temat przeprowadzonej obsługi technicznej; oraz
 2. datę zakończenia obsługi technicznej; oraz
 3. dane identyfikacyjne instytucji i/lub osoby wystawiającej dopuszczenie do eksploatacji, zawierające:
 - (i) numer referencyjny zezwolenia organizacji obsługowej zatwierdzonej zgodnie z sekcją A podsekcja F niniejszego załącznika (część M) oraz personelu certyfikującego, który wystawia taki certyfikat; lub
 - (ii) w przypadku poświadczenia obsługi określonego w pkt M.A.801 lit. b) ppkt 2 lub pkt M.A.801 lit. c), dane identyfikacyjne i, gdzie stosowne, numer licencji personelu certyfikującego, który wystawia taki certyfikat;
 4. ograniczenia zdadności do lotu lub ograniczenia eksploatacyjne, jeśli występują.

- g) W drodze odstępstwa od przepisów lit. b) i niezależnie od przepisów lit. h), w przypadku braku możliwości zakończenia wymaganej obsługi technicznej można wydać poświadczenie obsługi w ramach ograniczeń zatwierdzonych dla statku powietrznego. Fakt ten, wraz z wszelkimi stosownymi ograniczeniami zdatości do lotu lub ograniczeniami eksploatacyjnymi jest rejestrowany w poświadczeniu obsługi statku powietrznego przed wydaniem takiego certyfikatu, jako część informacji wymagana na podstawie lit. f) ppkt 4.
- h) Poświadczenie obsługi nie jest wydawane w przypadku istnienia jakiegokolwiek wiadomego braku zgodności, który zagraża bezpieczeństwu lotu.”;
- 30) punkt M.A.802 otrzymuje brzmienie:

„M.A.802 Certyfikat dopuszczenia podzespołu do eksploatacji

- a) Certyfikat dopuszczenia do eksploatacji jest wydawany każdorazowo po zakończeniu obsługi technicznej podzespołu statku powietrznego zgodnie z pkt M.A.502.
- b) Autoryzowany certyfikat dopuszczenia do eksploatacji, określany jako formularz 1 EASA, stanowi certyfikat zezwolenia na dopuszczenie podzespołu do eksploatacji, z wyjątkiem przypadku, gdy tego rodzaju obsługa techniczna podzespołów statku powietrznego została przeprowadzona zgodnie z pkt M.A.502 lit. b) lub pkt M.A.502 lit. d) i wówczas obsługa techniczna podlega procedurom dopuszczania do eksploatacji statku powietrznego zgodnie z pkt M.A.801.”;
- 31) punkt M.A.803 otrzymuje brzmienie:

„M.A.803 Upoważnienie pilota-właściciela

- a) Aby kwalifikować się jako pilot-właściciel, dana osoba musi:
1. posiadać ważną licencję pilota (lub dokument równoważny), wystawioną lub zatwierdzoną przez państwo członkowskie na statki powietrzne odpowiedniego typu lub klasy; oraz
 2. posiadać statek powietrzny, jako wyłączny właściciel lub współwłaściciel; właściciel musi być:
 - (i) jedną z osób fizycznych wskazanych w dokumencie rejestracyjnym; lub
 - (ii) członkiem podmiotu prawnego prowadzącego działalność rekreacyjną o charakterze niekomercyjnym, w przypadku gdy ten podmiot prawny jest wyszczególniony w dokumencie rejestracyjnym jako właściciel lub użytkownik oraz gdy dana osoba bezpośrednio uczestniczy w procesie podejmowania decyzji przez dany podmiot prawny i jest przez niego wyznaczona do przeprowadzania obsługi technicznej pilota-właściciela.
- b) W odniesieniu do każdego prywatnie eksploatowanego silnikowego statku powietrznego o prostej konstrukcji i maksymalnej masie startowej nie większej niż 2 730 kg, szybowca, motoszybowca lub balonu, pilot-właściciel może wystawić poświadczenie obsługi po przeprowadzeniu ograniczonej obsługi technicznej pilota-właściciela określonej w dodatku VIII.
- c) Zakres ograniczonej obsługi technicznej pilota-właściciela określony jest w programie obsługi technicznej statku powietrznego, o którym mowa w pkt M.A.302.
- d) Poświadczenie obsługi należy wpisać do dziennika pokładowego. Musi on zawierać podstawowe szczegółowe informacje na temat przeprowadzonej obsługi technicznej, dane dotyczące obsługi technicznej, datę jej zakończenia oraz tożsamość, podpis i numer licencji pilota-właściciela wystawiającego taki certyfikat.”;

- 32) punkt M.A.901 otrzymuje brzmienie:

„M.A.901 Przegląd zdatości do lotu statku powietrznego

W celu zagwarantowania ważności poświadczenia zdatości do lotu statku powietrznego przeprowadza się okresowy przegląd zdatości do lotu statku powietrznego i dokumentacji ciągłej zdatości do lotu.

- a) Poświadczenie przeglądu zdatości do lotu jest wydawane zgodnie z dodatkiem III (formularz 15a lub 15b EASA) po pomyślnym zakończeniu przeglądu zdatości do lotu. Poświadczenie przeglądu zdatości do lotu jest ważne jeden rok.

- b) Statek powietrzny w kontrolowanym środowisku oznacza statek powietrzny: (i) stale zarządzany w okresie poprzedzających 12 miesięcy przez jedną uprawnioną instytucję zarządzającą zdatnością do lotu, zatwierdzoną zgodnie z sekcją A podsekcja G niniejszego załącznika (część M); i (ii) objęty w okresie poprzedzających 12 miesięcy obsługą techniczną prowadzoną przez organizację obsługową zatwierdzoną zgodnie z sekcją A podsekcja F niniejszego załącznika (część M) lub załącznikiem II (część 145). Obejmuje to zadania związane z obsługą techniczną określone w pkt M.A.803 lit. b) prowadzone i zatwierdzone zgodnie z pkt M.A.801 lit. b) ppkt 2 lub pkt M.A.801 lit. b) ppkt 3.
- c) W przypadku wszystkich statków powietrznych eksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych oraz statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 2 730 kg, z wyjątkiem balonów, pozostających w kontrolowanym środowisku, instytucja, o której mowa w lit. b), zarządzająca ciąglą zdatnością do lotu statku powietrznego, może, mając odpowiednie uprawnienia i pod warunkiem spełnienia wymogów lit. k):
1. wystawić poświadczenie przeglądu zdatności do lotu zgodnie z pkt M.A.710; oraz
 2. dla wydanego przez siebie poświadczenia przeglądu zdatności do lotu, w przypadku gdy statek powietrzny pozostawał w kontrolowanym środowisku, przedłużyć dwukrotnie ważność poświadczenia przeglądu zdatności do lotu, każdorazowo na okres jednego roku.
- d) W przypadku wszystkich statków powietrznych eksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych, oraz statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 2 730 kg, z wyjątkiem balonów, (i) niepozostających w kontrolowanym środowisku; lub (ii) zarządzanych przez instytucję zarządzającą ciąglą zdatnością do lotu, która nie ma prawa przeprowadzać przeglądu zdatności do lotu, poświadczenie przeglądu zdatności do lotu jest wystawiane przez właściwy organ po wydaniu pozytywnej opinii na podstawie zalecenia wydanego przez instytucję zarządzającą ciąglą zdatnością do lotu odpowiednio zatwierdzoną na podstawie sekcji A podsekcja G niniejszego załącznika (część M), przesłanego wraz z wnioskiem właściciela lub użytkownika. To zalecenie opiera się na przeglądzie zdatności do lotu przeprowadzonej zgodnie z pkt M.A.710.
- e) W przypadku statków powietrznych o maksymalnej masie startowej nie większej niż 2 730 kg, nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych, oraz balonów, każda instytucja zarządzająca ciąglą zdatnością do lotu zatwierdzona na podstawie sekcji A podsekcja G niniejszego załącznika (część M) i wyznaczona przez właściciela lub użytkownika, może, mając odpowiednie uprawnienia i pod warunkiem spełnienia wymogów lit. k):
1. wystawić poświadczenie przeglądu zdatności do lotu zgodnie z pkt M.A.710; oraz
 2. dla wydanego przez siebie poświadczenia przeglądu zdatności do lotu, w przypadku gdy statek powietrzny pozostawał w kontrolowanym środowisku pod jej nadzorem, przedłużyć dwukrotnie ważność poświadczenia przeglądu zdatności do lotu, każdorazowo na okres jednego roku.
- f) W drodze odstępstwa od przepisów pkt M.A.901 lit. c) ppkt 2 i pkt M.A.901 lit. e) ppkt 2, w przypadku statków powietrznych pozostających w kontrolowanym środowisku, instytucja, o której mowa w lit. b), zarządzająca ciąglą zdatnością do lotu statków powietrznych, pod warunkiem spełnienia wymogów lit. k), może przedłużyć dwukrotnie, każdorazowo na okres jednego roku, ważność poświadczenia przeglądu zdatności do lotu, wydanego przez właściwy organ lub przez inną instytucję zarządzającą ciąglą zdatnością do lotu, zatwierdzoną zgodnie z sekcją A podsekcja G niniejszego załącznika (część M).
- g) W drodze odstępstwa od przepisów pkt M.A.901 lit. e) i pkt M.A.901 lit. i) ppkt 2, w przypadku statków powietrznych ELA1 nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych i niepodlegających przepisom pkt M.A.201 lit. i), poświadczenie przeglądu zdatności do lotu może być również wystawiane przez właściwy organ po wydaniu pozytywnej opinii na podstawie zalecenia wydanego przez personel certyfikujący, formalnie zatwierdzony przez właściwy organ i spełniający wymogi załącznika III (część 66), jak również wymogi określone w pkt M.A.707 lit. a) ppkt 2 lit. a), przesłanego wraz z wnioskiem właściciela lub użytkownika. Zalecenie to opiera się na przeglądzie zdatności do lotu przeprowadzonej zgodnie z pkt M.A.710 i nie jest wydawane na dłużej niż dwa kolejne lata.
- h) W każdym przypadku, gdy okoliczności wskazują na istnienie potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa, właściwy organ dokonuje przeglądu zdatności do lotu i samodzielnie wystawia poświadczenie przeglądu zdatności do lotu.
- i) Poza okolicznościami wskazanymi w przepisach lit. h), właściwy organ może również przeprowadzić przegląd zdatności do lotu i samodzielnie wystawić poświadczenie przeglądu zdatności do lotu w następujących przypadkach:
1. dla statków powietrznych nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych w sytuacji, gdy statek jest zarządzany przez instytucję zarządzającą ciąglą zdatnością do lotu, zatwierdzoną zgodnie z sekcją A podsekcja G niniejszego załącznika (część M) mieszczącą się w kraju trzecim;
 2. dla wszystkich balonów i wszelkich pozostałych statków powietrznych o maksymalnej masie startowej nie większej niż 2 730 kg, jeśli właściciel wystąpi z takim wnioskiem.

- j) W przypadku gdy właściwy organ przeprowadza przegląd zdatności do lotu i/lub samodzielnie wystawia poświadczenie przeglądu zdatności do lotu, właściciel lub użytkownik zapewnia właściwemu organowi:
1. dokumentację wymaganą przez ten organ; oraz
 2. odpowiednie zakwaterowanie w stosownej lokalizacji dla jego personelu; oraz
 3. w miarę potrzeb wsparcie personelu posiadającego odpowiednie kwalifikacje zgodnie z załącznikiem III (część 66) lub równorzędnego z personelem określonym w 145.A.30 lit. j) ppkt 1 i 2 załącznika II (część 145).
- k) Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu nie może być wydane lub przedłużone, jeżeli istnieją dowody lub powody, aby sądzić, że statek powietrzny jest niesprawny.”;
- 33) w pkt M.A.904 lit. a) i b) otrzymują brzmienie:
- „a) W przypadku wprowadzania do rejestru państwa członkowskiego statku powietrznego z kraju trzeciego, wnioskodawca:
1. występuje do państwa członkowskiego rejestracji o wydanie nowego poświadczenia przeglądu zdatności do lotu zgodnie z załącznikiem (część 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003; oraz
 2. dla innych niż nowe statków powietrznych zapewnia pomyślne przeprowadzenie przeglądu zdatności do lotu zgodnie z pkt M.A.901; oraz
 3. zapewnia przeprowadzenie całości obsługi technicznej w celu uzyskania zgodności z zatwierdzonym programem obsługi technicznej zgodnie z pkt M.A.302.
- b) Po stwierdzeniu, że statek powietrzny spełnia odpowiednie wymagania, instytucja zarządzająca ciągłą zdadnością do lotu przesyła, w stosownych przypadkach, udokumentowane zalecenie państwu członkowskiemu rejestracji w celu wydania poświadczenia przeglądu zdadności do lotu.”;
- 34) w pkt M.B.301 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) w lit. b) „M.A.302 lit. e)” zastępuje się „pkt M.A.302 lit. c)”;
- (ii) w lit. d) „M.A.302 lit. c) i d)” zastępuje się „pkt M.A.302 lit. d), e) i f)”;
- 35) w pkt M.B.302 „art. 10 ust. 3” zastępuje się „art. 14 ust. 4”;
- 36) w pkt M.B.303 lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) Właściwy organ opracowuje program przeglądów w celu monitorowania stanu zdadności do lotu floty statków powietrznych znajdujących się w jego rejestrze.”;
- 37) w pkt M.B.303 dodaje się lit. i) w brzmieniu:
- „i) W celu ułatwienia podjęcia odpowiednich działań w zakresie egzekwowania przepisów, właściwe organy wymieniają informacje na temat niezgodności stwierdzonych zgodnie z przepisami lit. h).”;
- 38) punkt M.B.606 otrzymuje brzmienie:
- „M.B.606 Zmiany**
- a) Właściwy organ dostosowuje się do odpowiednich elementów procesu wstępnego zatwierdzenia w odniesieniu do wszelkich zmian w instytucji zgłoszonych zgodnie z pkt M.A.617.

- b) Właściwy organ może narzucić warunki, zgodnie z którymi uprawniona organizacja obsługowa może działać w trakcie tych zmian, o ile nie ustalą, że zezwolenie powinno zostać zawieszono ze względu na charakter lub zakres zmian.
- c) W przypadku każdej zmiany w podręczniku organizacji obsługowej:
1. W przypadku bezpośredniego zatwierdzania zmian zgodnie z pkt M.A.604 lit. b), właściwy organ sprawdza, czy procedury określone w podręczniku są zgodne z przepisami niniejszego załącznika (część M), zanim uprawniona organizacja zostanie formalnie powiadomiona o zatwierdzeniu.
 2. W przypadku procedury pośredniego zatwierdzania zmian zgodnie z pkt M.A.604 lit. c), właściwy organ zapewnia: (i) niewielki zakres zmian; oraz (ii) odpowiednią kontrolę nad zatwierdzaniem wszelkich takich zmian, tak, aby nadal spełniały one wymogi niniejszego załącznika (część M).;
- 39) punkt M.B.706 otrzymuje brzmienie:

„M.B.706 Zmiany

- a) Właściwy organ dostosowuje się do odpowiednich elementów procesu wstępnego zatwierdzenia w odniesieniu do wszelkich zmian w instytucji zgłoszonych zgodnie z pkt M.A.713.
- b) Właściwy organ może narzucić warunki, zgodnie z którymi uprawniona instytucja zarządzająca ciągłą zdadnością do lotu może działać w trakcie tych zmian, o ile nie ustalą, że zezwolenie powinno zostać zawieszono ze względu na charakter lub zakres zmian.
- c) W przypadku każdej zmiany w charakterystyce zarządzania ciągłą zdadnością do lotu:
1. W przypadku bezpośredniego zatwierdzania zmian zgodnie z pkt M.A.704 lit. b), właściwy organ sprawdza, czy procedury określone w charakterystyce są zgodne z przepisami niniejszego załącznika (część M), zanim uprawniona instytucja zostanie formalnie powiadomiona o zatwierdzeniu.
 2. W przypadku procedury pośredniego zatwierdzania zmian zgodnie z pkt M.A.704 lit. c), właściwy organ zapewnia: (i) niewielki zakres zmian; oraz (ii) odpowiednią kontrolę nad zatwierdzaniem wszelkich takich zmian, tak, aby nadal spełniały one wymogi niniejszego załącznika (część M).;
- 40) w pkt M.B.901 „M.A.902 lit. d)” zastępuje się „pkt M.A.901”;

- 41) punkt M.B.902 otrzymuje brzmienie:

„M.B.902 Przegląd zdadności do lotu przez właściwy organ

- a) W przypadku gdy właściwy organ przeprowadza przegląd zdadności do lotu i wydaje poświadczenie przeglądu zdadności do lotu na formularzu 15a EASA (dodatek III), przeprowadza on przegląd zdadności do lotu zgodnie z przepisami pkt M.A.710.
- b) Właściwy organ posiada odpowiedni personel ds. przeglądu zdadności do lotu w celu przeprowadzania przeglądów zdadności do lotu.
1. W przypadku wszystkich statków powietrznych eksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych oraz statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 2 730 kg, z wyjątkiem balonów, członkowie personelu:
 - a. mają co najmniej pięć lat doświadczenia w zapewnianiu ciągłej zdadności do lotu; oraz
 - b. posiadają odpowiednią licencję określoną w załączniku III (część 66) lub kwalifikacje w zakresie obsługi technicznej uznane przez państwo członkowskie i właściwe dla danej kategorii statków powietrznych (gdy załącznik III (część 66) odnosi się do regulacji krajowych) bądź odpowiednie wykształcenie lotnicze lub równoważne; oraz

- c. posiadają formalne przeszkolenie w zakresie technicznej obsługi lotniczej; oraz
- d. zajmują stanowiska wiążące się z właściwymi obowiązkami.

Niezależnie od lit. a)–d) wymóg określony w pkt M.B.902 lit. b) ppkt 1 lit. b. może zostać zastąpiony przez wymóg posiadania pięciu lat doświadczenia w zapewnianiu ciągłej zdatności do lotu poza doświadczeniem już wymaganym zgodnie z pkt M.B.902 lit. b) ppkt 1 lit. a.

2. W przypadku statków powietrznych nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych o maksymalnej masie startowej poniżej 2 730 kg, oraz balonów, członkowie personelu:

- a. mają co najmniej trzy lata doświadczenia w zapewnianiu ciągłej zdatności do lotu; oraz
- b. posiadają odpowiednią licencję określoną w załączniku III (część 66) lub kwalifikacje w zakresie obsługi technicznej uznane przez państwo członkowskie i właściwe dla danej kategorii statków powietrznych (gdy załącznik III (część 66) odnosi się do regulacji krajowych) bądź odpowiedni stopień lotniczy lub równoważny; oraz
- c. posiadają odpowiednie przeszkolenie w zakresie technicznej obsługi lotniczej; oraz
- d. zajmują stanowiska wiążące się z właściwymi obowiązkami.

Niezależnie od lit. a–d) wymóg podany w pkt M.B.902 lit. b) ppkt 2 lit. b. może zostać zastąpiony przez wymóg posiadania czterech lat doświadczenia w zapewnianiu ciągłej zdatności do lotu poza doświadczeniem już wymaganym zgodnie z pkt M.B.902 lit. b) ppkt 2 lit. a.

- c) Właściwy organ przechowuje kartoteki całego personelu zajmującego się przeglądami zdatności do lotu, obejmujące szczegółowe informacje o odpowiednich kwalifikacjach i skrócony opis zdobytego doświadczenia w zakresie zarządzania ciągłą zdatnością do lotu oraz odbytych szkoleń.
- d) Właściwy organ ma dostęp do odpowiednich danych określonych w pkt M.A.305, M.A.306 i M.A.401 podczas przeprowadzania przeglądu zdatności do lotu.
- e) Członkowie personelu, którzy przeprowadzają przegląd zdatności do lotu, wystawiają formularz 15a po pomyślnym zakończeniu przeglądu zdatności do lotu.”;

- 42) w dodatku I „Umowa w sprawie zapewniania ciągłej zdatności do lotu” pkt 5.1 i 5.2 otrzymują brzmienie:

„5.1. Obowiązki uprawnionej instytucji:

- 1. zapewnienie, że dany typ statku powietrznego wchodzi w zakres jego zatwierdzenia;
- 2. przestrzeganie warunków służących zachowaniu ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego, wymienionych poniżej:
 - a) opracowanie programu obsługi technicznej dla statku powietrznego, obejmującego opracowany program niezawodności, w stosownych przypadkach;
 - b) określenie (w programie obsługi technicznej) zadań obsługi technicznej, które może wykonać pilot-właściciel zgodnie z pkt M.A.803 lit. c);
 - c) zorganizowanie procesu zatwierdzenia programu obsługi technicznej statku powietrznego;
 - d) po jego zatwierdzeniu przesłanie kopii programu obsługi technicznej statku powietrznego właścicielowi;

- e) zorganizowanie inspekcji pomostowej z wykorzystaniem poprzedniego programu obsługi technicznej statku;
 - f) zorganizowanie prowadzenia całości obsługi technicznej przez uprawnioną organizację obsługową;
 - g) podjęcie kroków w celu zastosowania wszystkich odpowiednich dyrektyw zdatności do lotu;
 - h) zorganizowanie dokonania napraw przez uprawnioną organizację obsługową wszystkich usterek wykrytych podczas planowej obsługi technicznej, przeglądu zdatności do lotu lub usterek zgłoszonych przez właściciela;
 - i) koordynowanie wykonania regularnej obsługi technicznej, stosowania dyrektyw zdatności do lotu, wymiany części o ograniczonej żywotności, oraz wymagań w zakresie kontroli podzespołów;
 - j) każdorazowe informowanie właściciela o przekazaniu statku powietrznego do uprawnionej organizacji obsługowej;
 - k) zarządzanie całą dokumentacją techniczną;
 - l) archiwizowanie całości dokumentacji technicznej;
3. zorganizowanie procesu zatwierdzenia wszelkich modyfikacji statku powietrznego, zgodnie z załącznikiem (część 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003, przed ich wprowadzeniem w życie;
 4. zorganizowanie procesu zatwierdzenia wszelkich napraw statku powietrznego, zgodnie z załącznikiem (część 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003, przed ich wykonaniem;
 5. informowanie właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji w każdym przypadku, gdy statek powietrzny nie został przekazany do uprawnionej organizacji obsługowej przez właściciela, jak wymaga tego uprawniona instytucja;
 6. informowanie właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji w każdym przypadku, gdy niniejsza umowa nie jest przestrzegana;
 7. w miarę potrzeb przeprowadzanie przeglądu zdatności do lotu statku powietrznego i wystawianie poświadczenia przeglądu zdatności do lotu lub wydawanie zalecenia właściwemu organowi państwa członkowskiego rejestracji;
 8. przekazywanie w ciągu 10 dni kopii każdego wystawionego lub przedłużonego poświadczenia przeglądu zdatności do lotu do właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji;
 9. sporządzanie sprawozdań na temat wszelkich zdarzeń nakazanych stosownymi regulacjami;
 10. informowanie właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji, w każdym przypadku gdy niniejsza umowa została wypowiedziana przez którąkolwiek ze stron.
- 5.2. Obowiązki właściciela:
1. posiadanie ogólnej wiedzy na temat zatwierzonego programu obsługi technicznej;
 2. posiadanie ogólnej wiedzy na temat przepisów niniejszego załącznika (część M);
 3. przekazywanie statku powietrznego do uprawnionej organizacji obsługowej uzgodnionej z uprawnioną instytucją w planowanym terminie wyznaczonym na wniosek uprawnionej instytucji;
 4. wykonywanie modyfikacji wyłącznie po konsultacji z uprawnioną instytucją;
 5. informowanie uprawnionej instytucji o wszystkich czynnościach obsługi technicznej przeprowadzonych na wyjątkowych zasadach bez wiedzy i kontroli uprawnionej organizacji;

6. zgłaszanie, za pośrednictwem dziennika pokładowego, uprawnionej instytucji wszystkich usterek wykrytych podczas eksploatacji;
 7. informowanie właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji w każdym przypadku, gdy niniejsza umowa została wypowiedziana przez którąkolwiek ze stron;
 8. każdorazowe informowanie właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji i uprawnioną instytucję o sprzedaży statku powietrznego;
 9. sporządzanie sprawozdań o wszelkich zdarzeniach, nakazanych przez odpowiednie regulacje;
 10. regularne informowanie uprawnionej instytucji o wylatanych przez statek powietrzny godzinach oraz przekazywanie wszelkich pozostałych danych dotyczących wykorzystania statku powietrznego, zgodnie z ustaleniami z uprawnioną instytucją;
 11. wprowadzanie poświadczenia obsługi do dzienników pokładowych w sposób określony w pkt M.A.803. lit. d) w przypadku wykonywania obsługi technicznej pilota-właściciela bez wykraczania poza wykaz zadań obsługi technicznej podany w zatwierdzonym programie obsługi technicznej określonym w pkt 803 lit. c);
 12. informowanie uprawnionej instytucji zarządzającej ciągłą zdolnością do lotu odpowiedzialnej za zarządzanie ciągłą zdolnością do lotu statku powietrznego nie później niż 30 dni po zakończeniu wszelkich zadań obsługi technicznej pilota-właściciela zgodnie z pkt M.A.305 lit. a).”;
- 43) Dodatek II sekcja 2 „WYPEŁNIANIE POŚWIADCZENIA OBSŁUGI PRZEZ WYSTAWCĘ” otrzymuje brzmienie:

- a) w polu 13, akapit czwarty tiret ósme otrzymuje brzmienie:

„– Deklaracja certyfikatu dopuszczenia podzespołu do eksploatacji, o której mowa w pkt M.A.613,”;

- b) pole 19 otrzymuje brzmienie:

„Pole 19 W przypadku całości obsługi technicznej wykonywanej przez organizację obsługową upoważnioną zgodnie z sekcją A podsekcja F załącznika I (część M) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003 należy zaznaczyć pole »zgodnie z innym przepisem określonym w polu 13« i potwierdzić deklarację poświadczenia obsługi w polu 13.

W polu 13 dodaje się deklarację certyfikatu dopuszczenia podzespołu do eksploatacji, o której mowa w pkt M.A.613:

„Zaświadcza się, że, o ile nie określono inaczej w tym polu, prace wymienione w polu 12 i opisane w tym polu zostały przeprowadzone zgodnie z wymogami sekcji A podsekcja F załącznika I (część M) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003 i w odniesieniu do tych prac uznaje się, że element ten może być dopuszczony do eksploatacji. NIE JEST TO DOPUSZCZENIE DO EKSPLOATACJI NA PODSTAWIE ZAŁĄCZNIKA II (CZĘŚĆ 145) DO ROZPORZĄDZENIA (WE) NR 2042/2003.”.

Stwierdzenie zawarte w certyfikacie „o ile nie określono inaczej w tym polu” odnosi się do następujących sytuacji:

- (i) gdy obsługa techniczna nie mogła zostać zakończona;
- (ii) gdy obsługa techniczna odbiegała od normy wymaganej przepisami niniejszego załącznika (część M);
- (iii) gdy obsługa techniczna została przeprowadzona zgodnie z wymaganiami nieujętych w niniejszym załączniku (część M). W tym przypadku w polu 13 należy podać konkretny przepis krajowy.

Pole 13 określa, który z tych przypadków lub ich kombinacja wystąpiła.”;

- 44) Dodatek III otrzymuje brzmienie:

„Dodatek III

Poświadczenia przeglądów zdatności do lotu

[PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE]]

członek Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego

POŚWIADCZENIE PRZEGLĄDU ZDATNOŚCI DO LOTU

numer ARC:

Na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, na okres jego obowiązywania, poniższa instytucja zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu, zatwierdzona na podstawie sekcji A podsekcja G załącznika I (część M) do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003

[NAZWA I ADRES UPRAWNIONEJ INSTYTUCJI]

Sygnatura zatwierdzenia: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO].MG.NNNN.

dokonała przeglądu zdatności do lotu zgodnie z pkt M.A.710 załącznika I do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 następującego statku powietrznego:

Wytwórca statku powietrznego:

Oznaczenie wytwórcy:

Znak rejestracyjny statku powietrznego:

Numer seryjny statku powietrznego:

i w dniu przeglądu statek ten uznany jest za zdalny do lotu.

Data wydania: Data ważności:

Podpisano: Numer upoważnienia:

Pierwsze przedłużenie: Statek powietrzny pozostawał przez ostatni rok w kontrolowanym środowisku zgodnie z pkt M.A.901 załącznika I do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003. W dniu wydania poświadczenia statek powietrzny uznany jest za zdalny do lotu.

Data wydania: Data ważności:

Podpisano: Numer upoważnienia:

Nazwa firmy: Sygnatura zatwierdzenia:

Drugie przedłużenie: Statek powietrzny pozostawał przez ostatni rok w kontrolowanym środowisku zgodnie z pkt M.A.901 załącznika I do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003. W dniu wydania poświadczenia statek powietrzny uznany jest za zdalny do lotu.

Data wydania: Data ważności:

Podpisano: Numer upoważnienia:

Nazwa firmy: Sygnatura zatwierdzenia:

[PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE]

członek Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego

POŚWIADCZENIE PRZEGLĄDU ZDATNOŚCI DO LOTU

numer ARC:

Na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, na okres jego obowiązywania, [WŁĄŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO] niniejszym zaświadcza, że niżej wymieniony statek powietrzny:

Wytwórca statku powietrznego:

Oznaczenie wytwórcy:

Znak rejestracyjny statku powietrznego:

Numer seryjny statku powietrznego:

w dniu wydania poświadczenia uznany jest za zdatny do lotu.

Data wydania: Data ważności:

Podpisano: Numer upoważnienia:

Pierwsze przedłużenie: Statek powietrzny pozostawał przez ostatni rok w kontrolowanym środowisku zgodnie z pkt M.A.901 załącznika I do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003. W dniu wydania poświadczenia statek powietrzny uznany jest za zdatny do lotu..

Data wydania: Data ważności:

Podpisano: Numer upoważnienia:

Nazwa firmy: Sygnatura zatwierdzenia:

Drugie przedłużenie: Statek powietrzny pozostawał przez ostatni rok w kontrolowanym środowisku zgodnie z pkt M.A.901 załącznika I do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003. W dniu wydania poświadczenia statek powietrzny uznany jest za zdatny do lotu.

Data wydania: Data ważności:

Podpisano: Numer upoważnienia:

Nazwa firmy: Sygnatura zatwierdzenia:

45) W dodatku IV punkty 4 i 5 otrzymują brzmienie:

- „4. Zaszeregowanie w kategorii klasy A oznacza, że organizacja obsługowa, zatwierdzona zgodnie z sekcją A podsekcja F niniejszego załącznika (część M), może prowadzić obsługę techniczną statku powietrznego, a także jego podzespołów (w tym silnika/pomocniczych zespołów silnikowych (APU)) zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej statku powietrznego, lub, za zgodą właściwego organu, zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej podzespołów, jednak wyłącznie wtedy, gdy takie podzespoły są zainstalowane w statku powietrznym. Niemniej jednak taka posiadająca kategorię A uprawniona organizacja obsługowa może tymczasowo wymontować ten podzespół na czas obsługi technicznej, aby ułatwić do niego dostęp, z wyjątkiem przypadku, gdy tego rodzaju demontaż powoduje konieczność dodatkowej obsługi technicznej niekwalifikującej się w kontekście przepisów niniejszego podpunktu. Podlega to procedurze kontrolnej ujętej w charakterystyce organizacji obsługowej akceptowanych przez państwo członkowskie. Sekcja dotycząca ograniczeń określa zakres takiej obsługi technicznej, wskazując tym samym zakres pozwolenia.
5. Zaszeregowanie w kategorii klasy B oznacza, że organizacja obsługowa, zatwierdzona zgodnie z sekcją A podsekcja F niniejszego załącznika (część M), może prowadzić obsługę techniczną niezamontowanego silnika i/lub APU, a także podzespołów silnika i/lub APU zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej silnika i/lub APU lub, za zgodą właściwego organu, zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej podzespołów, jednak wyłącznie wtedy, gdy takie podzespoły są zamontowane w silniku i/lub APU. Niemniej jednak taka posiadająca kategorię B uprawniona organizacja obsługowa może tymczasowo wymontować ten podzespół na czas obsługi technicznej, aby ułatwić do niego dostęp, z wyjątkiem przypadku, gdy tego rodzaju demontaż powoduje konieczność dodatkowej obsługi technicznej niekwalifikującej się w kontekście przepisów niniejszego podpunktu. Sekcja dotycząca ograniczeń określa zakres takiej obsługi technicznej, wskazując tym samym zakres pozwolenia. Organizacja obsługowa zatwierdzona zgodnie z sekcją A podsekcja F niniejszego załącznika (część M) zaszeregowana w kategorii klasy B może także wykonywać obsługę techniczną zamontowanego silnika w trakcie obsługi technicznej »hangarowej« i »liniowej«, z zastrzeżeniem procedury kontrolnej ujętej w charakterystyce organizacji obsługowej. Zakres prac zawarty w charakterystyce organizacji obsługowej odzwierciedla takie czynności w przypadku uzyskania pozwolenia od państwa członkowskiego.”;

46) Dodatek VI otrzymuje brzmienie:

„Dodatek VI

**Certyfikat zatwierdzający dla instytucji zarządzającej ciągłą zdatnością do lotu, o której mowa
w załączniku I (część M) podsekcja G**

[PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE]

członek Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego

CERTYFIKAT ZATWIERDZAJĄCY DLA INSTYTUCJI ZARZĄDZAJĄCEJ CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU

Numer referencyjny: XX.MG.XXXX (ref. AOC XX.XXXX)

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

[NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

jako instytucja zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu zgodnie z sekcją A podsekcja G załącznika I (część M) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003, posiada zezwolenie na zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych wymienionych w załączonym wykazie zatwierdzenia i na wydawanie zaleceń lub poświadczeń przeglądów zdatności do lotu po przeprowadzeniu przeglądu zdatności do lotu, wyszczególnionej w pkt M.A.710 załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003, w stosownych przypadkach.

WARUNKI

1. Zakres niniejszego zezwolenia jest ograniczony do zakresu ujętego w sekcji dotyczącej zatwierdzenia znajdującej się w zatwierdzonej charakterystyce zarządzania ciągłą zdatnością do lotu określonej w sekcji A podsekcja G załącznika I (część M) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003.
2. Niniejsze zezwolenie wymaga zapewnienia zgodności z procedurami ujętymi w zatwierdzonej charakterystyce zarządzania ciągłą zdatnością do lotu określonych w załączniku I (część M) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003.
3. Niniejsze zezwolenie zachowuje ważność tak długo, jak długo uprawniona instytucja zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu działa zgodnie z przepisami załącznika I (część M) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003.
4. Z zastrzeżeniem przestrzegania wyżej wymienionych warunków od 1 do 3, niniejsze zezwolenie zachowuje ważność przez czas nieokreślony, o ile wcześniej nie dojdzie do jego zrzeczenia się, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia.

Jeżeli niniejszy formularz jest wykorzystywany także w odniesieniu do posiadaczy certyfikatu przewoźnika lotniczego, wówczas numer tego certyfikatu podaje się łącznie z numerem referencyjnym, jako uzupełnienie numeru standardowego, a warunek 4 zostaje zastąpiony przez następujące warunki uzupełniające:

5. Niniejsze zezwolenie nie upoważnia do eksploatacji typów statków powietrznych wymienionych w pkt 1. Upoważnieniem do eksploatacji statków powietrznych jest certyfikat przewoźnika lotniczego (AOC).
6. W przypadku gdy w ramach własnego systemu kontroli jakości instytucja zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu zleca usługi innej instytucji/kilku instytucjom, niniejsze zezwolenie zachowuje ważność z zastrzeżeniem wypełniania przez tę instytucję/te instytucje odpowiednich zobowiązań umownych.
7. Wygaśnięcie, zawieszenie lub cofnięcie certyfikatu przewoźnika lotniczego powoduje automatycznie unieważnienie niniejszego zezwolenia w odniesieniu do wpisów do rejestru statków powietrznych wymienionych w certyfikacie przewoźnika lotniczego, o ile właściwy organ wyraźnie nie określi inaczej.
8. Z zastrzeżeniem przestrzegania wyżej wymienionych warunków, niniejsze zezwolenie zachowuje ważność przez czas nieokreślony, o ile wcześniej nie dojdzie do jego zrzeczenia się, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia.

Data pierwotnego wydania:

Podpisano:

Data niniejszej zmiany: Numer zmiany:

W imieniu właściwego organu:

Strona ... z ...

INSTYTUCJA ZARZĄDZAJĄCA CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU**ZAKRES ZATWIERDZENIA**

Numer referencyjny: XX.MG.XXXX (ref. AOC XX.XXXX)

Instytucja: [NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

Typ/seria/grupa statków powietrznych	Zatwierdzony przegląd zdatności do lotu	Instytucja(-e) działająca(-ją) w ramach systemu zapewniania jakości
	[TAK/NIE]	

Niniejszy wykaz zatwierdzenia ogranicza się do zakresu ujętego w zatwierdzonej charakterystyce zarządzania ciągłą zdatnością do lotu określonej w sekcji A podsekcja G załącznika I (część M) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003

Numer referencyjny charakterystyki zarządzania zdatnością do lotu:

Data pierwotnego wydania:

Podpisano:

Data niniejszej zmiany: Numer zmiany:

W imieniu właściwego organu:

Strona ... z ...

Formularz 14 EASA"

47) Dodatek VII otrzymuje brzmienie:

- a) pierwsze zdanie otrzymuje brzmienie: „Następujące elementy składają się na zadania kompleksowej obsługi technicznej określonej w pkt M.A.502 lit. d) ppkt 3, pkt M.A.801 lit. b) ppkt 2 i pkt M.A.801 lit. c);”;
- b) dodaje się ppkt 3, 4 i 5 w brzmieniu:

„3. Wykonanie następującej obsługi technicznej silnika tłokowego:

- a) demontaż i ponowny montaż silnika tłokowego inny niż: (i) w celu uzyskania dostępu do zespołów tłoków/cylindrów; lub (ii) w celu usunięcia osłony tylnych akcesoriów, umożliwiającego skontrolowanie i/lub wymianę zespołów pompy olejowej w przypadku gdy tego rodzaju czynności nie są związane z demontażem i ponownym zamontowaniem kół zębatych wewnętrznych;
- b) demontaż i ponowny montaż przekładni redukcyjnych;
- c) spawanie i lutowanie twardych złączy inne niż drobne naprawy spawalnicze jednostek układu wydechowego przeprowadzane przez spawacza posiadającego odpowiednie uprawnienia lub zezwolenia, lecz z wyłączeniem wymiany podzespołów;
- d) czynności zakłócające działanie poszczególnych części jednostek dostarczanych jako jednostki poddane próbie hamowania, z wyjątkiem przypadku wymiany lub regulacji elementów normalnie wymiennalnych lub podlegających regulacji w ramach obsługi.

4. Wyważanie śmigła, z wyjątkiem:
 - a) równoważenia statycznego do celów certyfikacji, w przypadku gdy jest ono wymagane w podręczniku obsługi technicznej;
 - b) równoważenia dynamicznego na zamontowanych śmigłach, przy pomocy urządzeń elektronicznych służących do równoważenia w przypadku gdy jest to dozwolone w podręczniku obsługi technicznej lub w innych zatwierdzonych danych dotyczących zdatności do lotu.
 5. Każde dodatkowe zadanie, które wymaga:
 - a) specjalistycznego oprzyrządowania, wyposażenia lub obiektów; lub
 - b) szerokich procedur koordynacyjnych z uwagi na wydłużony czas wykonywania zadań i konieczność zaangażowania kilku osób.”;
- 48) Dodatek VIII otrzymuje brzmienie:

„Dodatek VIII

Ograniczona obsługa techniczna pilota-właściciela

Przed przystąpieniem do wykonywania zadania w ramach obsługi technicznej pilota-właściciela należy przestrzegać następujących zasad podstawowych, niezależnie od wymagań określonych w załączniku I (część M):

- a) Kompetencje i zakres obowiązków
 1. Pilot-właściciel jest zawsze odpowiedzialny za całość obsługi technicznej, którą wykonuje.
 2. Przed przystąpieniem do wykonywania zadań w ramach obsługi technicznej pilota-właściciela, pilot-właściciel musi upewnić się, że posiada kompetencje do wykonania danego zadania. Do obowiązków pilotów-właścicieli należy zapoznanie się ze standardowymi praktykami obsługi technicznej posiadanych przez nich statków powietrznych oraz z programem obsługi technicznej tych statków. Jeżeli pilot-właściciel nie jest przygotowany do wykonania danego zadania, pilot-właściciel nie może go wykonać.
 3. Pilot-właściciel (lub instytucja, z którą zawarł umowę, o której mowa w sekcji A podsekcja G niniejszego załącznika) odpowiada za ustalenie zadań pilota-właściciela zgodnie z niniejszymi zasadami podstawowymi w zakresie programu obsługi technicznej i za zapewnienie, że dokument ten jest systematycznie aktualizowany.
 4. Zatwierdzenie programu obsługi technicznej musi być dokonane zgodnie z pkt M.A.302.
- b) Zadania

Pilot-właściciel może przeprowadzać proste inspekcje wizualne lub proste czynności w celu sprawdzenia ogólnego stanu i oczywistych uszkodzeń oraz prawidłowego działania płatowca, silników, układów i podzespołów.

Pilot-właściciel nie wykonuje zadań obsługi technicznej, jeżeli zadanie:

 1. ma decydujący wpływ na bezpieczeństwo, a nieprawidłowe wykonanie tego zadania radykalnie wpłynie na zdatność statku powietrznego do lotu lub jest zadaniem obsługi technicznej szczególnie wrażliwym z punktu widzenia bezpieczeństwa lotu zgodnie z pkt M.A.402 lit. a); i/lub
 2. wymaga demontażu głównych podzespołów lub głównego zespołu; i/lub
 3. jest wykonywane zgodnie z dyrektywą zdatności do lotu lub z pozycją ograniczeń zdatności do lotu, o ile nie jest wyraźnie dozwolone w tej dyrektywie lub w tej pozycji; i/lub
 4. wymaga stosowania specjalnych narzędzi, narzędzi kalibrowanych (z wyjątkiem klucza dynamometrycznego i zagniataka); i/lub
 5. wymaga stosowania urządzeń testujących lub przeprowadzania specjalnych badań (np. badania nieniszczące, testy systemu lub kontrole operacyjne automatycznego i elektronicznego wyposażenia pokładowego); i/lub

6. polega na nieplanowanych badaniach specjalnych (np. badanie trudnego lądowania); i/lub
7. rzutuje na układy o decydującym znaczeniu dla lotów według wskazań przyrządów (lotów IFR); i/lub
8. znajduje się w wykazie w dodatku VII lub jest zadaniem związanym z obsługą techniczną podzespołów zgodnie z pkt M.A.502.

Wyżej wymienione kryteria od 1 do 8 nie mogą stracić priorytetowego charakteru w stosunku do mniej restrykcyjnych instrukcji wydanych zgodnie z »programem obsługi technicznej określonym w pkt M.A.302 lit. d)«.

Każde zadanie wymienione w instrukcji użytkownika w locie jako przygotowujące statek powietrzny do lotu (przykład: montaż skrzydeł szybowca lub kontrola przed startem) uznaje się za zadanie pilota, a nie uznaje się za zadanie obsługi pilota-właściciela i dlatego nie wymaga ono poświadczenia obsługi.

c) Wykonywanie zadań obsługi technicznej pilota-właściciela i dokumentacja

Dane dotyczące obsługi technicznej określone w pkt M.A.401 muszą być zawsze dostępne podczas prowadzenia obsługi technicznej pilota-właściciela i muszą być przestrzegane. Szczegółowe dane dotyczące informacji ujętych w przewodniku obsługi technicznej pilota-właściciela muszą być uwzględnione w poświadczeniu obsługi zgodnie z pkt M.A.803 lit. d).

Pilot-właściciel musi poinformować uprawnioną instytucję zarządzającą ciągłą zdadnością do lotu odpowiedzialną za zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu statku powietrznego (w stosownych przypadkach) nie później niż w ciągu 30 dni po zakończeniu wykonywania zadania obsługi technicznej pilota-właściciela zgodnie z pkt M.A.305 lit. a).”.

2. Załącznik II (część 145) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003 otrzymuje brzmienie:

1) w pkt 145.A.50, lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Poświadczenie obsługi jest wystawiane przez właściwie upoważniony personel certyfikujący w imieniu organizacji, po dokonaniu weryfikacji właściwego wykonania przez organizację wszystkich zleconych czynności związanych z obsługą, zgodnie z procedurami określonymi w pkt 145.A.70, przy uwzględnieniu dostępności i użycia danych dotyczących obsługi określonych w pkt 145.A.45, oraz po stwierdzeniu braku niezgodności, które zagrażają bezpieczeństwu lotu.”;

2) w dodatku II „System uznawania i ratingu organizacji” pkt 4 i 5 otrzymują brzmienie:

„4. Zaszeregowanie w kategorii klasy A oznacza, że organizacja obsługowa, zatwierdzona zgodnie z załącznikiem II (część 145), może prowadzić obsługę techniczną statku powietrznego, a także jego podzespołów (w tym silnika i/lub pomocniczych zespołów silnikowych (APU)) zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej statku powietrznego lub, za zgodą właściwego organu, zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej podzespołów, jednak wyłącznie wtedy, gdy takie podzespoły są zainstalowane w statku powietrznym. Niemniej jednak taka posiadająca kategorię klasy A organizacja obsługowa, zatwierdzona zgodnie z załącznikiem II (część 145), może tymczasowo wymontować podzespół na czas obsługi technicznej, aby ułatwić do niego dostęp, z wyjątkiem przypadku, gdy tego rodzaju demontaż powoduje konieczność dodatkowej obsługi technicznej niekwalifikującej się w kontekście przepisów niniejszego ustępu. Podlega to procedurze kontrolnej ujętej w charakterystyce organizacji obsługowej akceptowanych przez państwo członkowskie. Sekcja dotycząca ograniczeń określa zakres takiej obsługi technicznej, wskazując tym samym zakres pozwolenia.

5. Zaszeregowanie w kategorii klasy B oznacza, że uprawniona organizacja obsługowa może prowadzić obsługę techniczną niezamontowanego silnika i/lub APU, a także podzespołów silnika i/lub APU zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej silnika i/lub APU lub za zgodą właściwego organu, zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej podzespołów, jednak wyłącznie wtedy, gdy takie podzespoły są zamontowane w silniku i/lub APU. Niemniej jednak taka posiadająca kategorię klasy B organizacja obsługowa, zatwierdzona zgodnie z załącznikiem II (część 145), może tymczasowo wymontować podzespół na czas obsługi technicznej, aby ułatwić do niego dostęp, z wyjątkiem przypadku, gdy tego rodzaju demontaż powoduje konieczność dodatkowej obsługi technicznej niekwalifikującej się w kontekście przepisów niniejszego ustępu. Sekcja dotycząca ograniczeń określa zakres takiej obsługi technicznej, wskazując tym samym zakres pozwolenia. Organizacja obsługowa zatwierdzona zgodnie z załącznikiem II (część 145), zaszeregowana w kategorii klasy B, może także wykonywać obsługę techniczną zamontowanego silnika w trakcie obsługi technicznej »hangarowej« i »liniowej«, z zastrzeżeniem procedury kontrolnej ujętej w charakterystyce organizacji obsługowej. Zakres prac zawarty w opisie organizacji obsługowej odzwierciedla takie czynności w przypadku uzyskania pozwolenia od państwa członkowskiego.”.