

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 1356/2008

z dnia 23 grudnia 2008 r.

zmieniające rozporządzenie (WE) nr 593/2007 w sprawie opłat i honorariów pobieranych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

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 uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE⁽¹⁾, w szczególności jego art. 64 ust. 1,

po konsultacji z zarządem Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zasady obliczania opłat i honorariów określone w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 593/2007 z dnia 31 maja 2007 r. w sprawie opłat i honorariów pobieranych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego⁽²⁾ muszą być okresowo weryfikowane, tak aby wysokość opłat i honorariów wnoszonych przez wnioskodawcę odzwierciedlała złożoność zadań wykonywanych przez Agencję i rzeczywisty wkład pracy. Przyszłe zmiany rozporządzenia dodatkowo udoskonalą te zasady, między innymi na podstawie danych, które staną dostępne w ramach Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (dalej zwanej „Agencją”) dzięki wprowadzeniu systemu planowania zasobów przedsiębiorstwa.
- (2) Umowy, o których mowa w art. 12 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008, powinny stanowić podstawę oceny rzeczywistego wkładu pracy w zakresie certyfikacji produktów krajów trzecich. Zasadniczo proces zatwierdzania przez Agencję certyfikatów wydanych przez kraj trzeci, z którym Wspólnota ma stosowną umowę, opisany został w tych umowach i powinien wiązać się z innym wkładem pracy niż w wkład wymagany w przypadku procedur certyfikacyjnych realizowanych przez Agencję.
- (3) Zasady obliczania opłat i honorariów muszą pozostać skuteczne i uczciwe w stosunku do wszystkich wnioskodawców, jednocześnie zapewniając równowagę między

ogólną sumą wydatków ponoszonych przez Agencję w związku z przeprowadzaniem procedur certyfikacyjnych a ogólną sumą wpływów z opłat przez nią pobieranych. Dotyczy to również obliczania kosztów podróży poza terytorium państw członkowskich. Obecny wzór musi zostać udoskonolony, tak aby odzwierciedlał wyłącznie bezpośrednie koszty związane z podróżami.

- (4) Doświadczenie zdobyte w zakresie stosowania rozporządzenia (WE) nr 593/2007 wskazuje, że konieczne jest ustalenie, kiedy Agencja może zafakturować należną opłatę, oraz określenie metody obliczania wysokości zwrotu w przypadku przerwania procedury certyfikacyjnej. Podobne zasady muszą zostać ustalone w przypadku rezygnacji z certyfikatu lub jego zawieszenia.
- (5) Z przyczyn technicznych w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 593/2007 powinny zostać wprowadzone zmiany mające na celu doprecyzowanie pewnych definicji i klasyfikacji.
- (6) W związku z tym należy odpowiednio zmienić rozporządzenie (WE) nr 593/2007.
- (7) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 65 rozporządzenia (WE) nr 216/2008,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (WE) nr 593/2007 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) artykuł 6 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 6

Nie naruszając art. 4, w przypadku, gdy procedura certyfikacyjna toczy się w całości lub w części poza terytoriami państw członkowskich, koszty podróży poza te tereny są zawierane w opłacie, jaką poniesie wnioskodawca, zgodnie z wzorem:

⁽¹⁾ Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 140 z 1.6.2007, s. 3.

$$d = f + v + h - e$$

gdzie:

d = należna opłata

f = opłata odpowiednia dla prowadzonej procedury, zgodnie z załącznikiem

v = koszty podróży

h = czas spędzony przez specjalistów w środkach transportu, fakturowany zgodnie ze stawką godzinową określoną w części II

e = średni koszt podróży na terytorium państw członkowskich, obejmujący średni czas spędzony w środkach transportu na terytorium państw członkowskich pomnożony przez stawkę godzinową określoną w części II”;

2) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:

a) ustęp 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Za wydanie, zachowanie lub zmianę certyfikatu należna jest płatność z góry całości wymagalnej opłaty, chyba że Agencja i wnioskodawca ustalą inaczej. Agencja może zafakturować opłatę jednorazowo po otrzymaniu wniosku lub w momencie rozpoczęcia się rocznego okresu bądź okresu nadzoru. W razie nieuiszczenia opłaty Agencja może odmówić wydania odpowiedniego certyfikatu lub cofnąć go, po wcześniejszym formalnym powiadomieniu wnioskodawcy.”;

b) skreśla się ustęp 3;

c) ustęp 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Jeżeli procedura certyfikacyjna musi zostać przerwana przez Agencję z powodu braku wystarczających środków ze strony wnioskodawcy lub nieprzestrzegania przez niego zobowiązań na nim ciążyących, bądź jeżeli wnioskodawca postanawia wycofać wniosek lub odroczyć realizację projektu, kwota stanowiąca saldo wszelkich należności, obliczonych na podstawie stawek godzinowych za trwający dwunastomiesięczny okres, ale nieprzekraczająca wysokości opłaty zryczałtowanej, jest wymagalna w całości w chwili zaprzestania pracy przez Agencję, wraz z wszelkimi pozostałymi należnościami

wymagalnymi w danym momencie. Odpowiednia liczba godzin jest fakturowana w oparciu o stawki godzinowe podane w części II załącznika. Jeśli na prośbę wnioskodawcy Agencja ponownie wszczyna uprzednio przerwana procedurę certyfikacyjną, opłaty z tytułu tej procedury nalicza się jak za nowy projekt.”;

d) dodaje się ust. 8 i 9 w brzmieniu:

„8. Jeśli posiadacz certyfikatu rezygnuje z certyfikatu lub jeśli Agencja cofa certyfikat, kwota stanowiąca saldo wszelkich należności, obliczonych na podstawie stawek godzinowych, ale nieprzekraczająca wysokości opłaty zryczałtowanej, jest wymagalna w całości w chwili rezygnacji lub cofnięcia, wraz z wszelkimi pozostałymi należnościami wymagalnymi w danym momencie. Odpowiednia liczba godzin jest fakturowana w oparciu o stawki godzinowe podane w części II załącznika.

9. Jeśli Agencja zawiesza certyfikat, kwota stanowiąca saldo wszelkich należności, obliczonych na zasadzie pro rata temporis, jest wymagalna w całości w chwili zawieszenia, wraz z wszelkimi pozostałymi należnościami wymagalnymi w danym momencie. Jeśli certyfikat zostanie następnie przywrócony, nowy dwunastomiesięczny okres rozpoczyna się z chwilą przywrócenia certyfikatu.”;

3) w art. 12 skreśla się akapit piąty;

4) w art. 14 skreśla się ust. 3;

5) w Załączniku wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dnia 1 stycznia 2009 r.

Podlega ono następującym warunkom:

a) opłaty podane w tabelach od 1 do 5 w części I załącznika stosuje się w odniesieniu do wniosków o procedurę certyfikacyjną otrzymanych po dniu 1 stycznia 2009 r.;

b) opłaty podane w tabeli 6 w części I załącznika stosuje się do rocznych opłat pobieranych po dniu 1 stycznia 2009 r.

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

Sporządzono w Brukseli, dnia 23 grudnia 2008 r.

W imieniu Komisji

Antonio TAJANI

Wiceprzewodniczący

ZAŁĄCZNIK

W załączniku do rozporządzenia (WE) nr 593/2007 wprowadza się następujące zmiany:

1) nota wyjaśniająca 7 otrzymuje brzmienie:

„7) »Pochodne« oznaczają zmieniony certyfikat typu, który został określony przez posiadacza certyfikatu typu i o który posiadacz certyfikatu wnioskuje.”

2) nota wyjaśniająca 9 otrzymuje brzmienie:

„9) w tabelach 3 i 4 w części I kolumny »proste«, »standardowe« and »złożone« dotyczą następujących elementów:

	Proste	Standardowe	Złożone
Uzupełniające certyfikaty typu (STC) EASA Poważne zmiany projektowe EASA Poważne naprawy EASA	STC, poważna zmiana projektowa lub naprawa, związana jedynie z obecnie stosowanymi i sprawdzonymi metodami uzasadnienia, w odniesieniu do których pełny zestaw danych (opis, lista kontrolna zgodności i dokumentacja zgodności) może zostać przekazany w momencie składania wniosku, w kontekście których wnioskodawca posiada udokumentowane doświadczenie i które kierownik odpowiedzialny za certyfikację projektu może ocenić samodzielnie lub przy ograniczonym wsparciu specjalisty z jednej dyscypliny	Pozostałe STC, poważne zmiany projektowe lub naprawy	Znaczący SSTC (*) lub poważna zmiana projektowa
STC zatwierdzony na podstawie umowy dwustronnej	Podstawowe (**)	Niepodstawowe (**)	Niepodstawowe STC (**), gdy organ certyfikujący (**) sklasyfikował zmianę jako »znaczącą« (*)
Poważna zmiana projektowa zatwierdzona na podstawie umowy dwustronnej	Poważne zmiany projektowe na poziomie 2 (***) w sytuacji, gdy nie są one zatwierdzane automatycznie (***).	Poziom 1 (**)	Poważna zmiana projektowa na poziomie 1 (**), gdy organ certyfikujący (**) sklasyfikował zmianę jako »znaczącą« (*)
Poważna naprawa zatwierdzona na podstawie umowy dwustronnej	nie dotyczy (automatycznie zatwierdzane)	Naprawy podzespołu o znaczeniu krytycznym (**)	nie dotyczy

(*) termin »znacząca« zdefiniowano w pkt 21A.101 lit. b) załącznika do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003.

(**) Jeśli chodzi o definicje terminów »podstawowe«, »niepodstawowe«, »poziom 1«, »poziom 2«, »podzespół o znaczeniu krytycznym« oraz »organ certyfikujący«, patrz stosowne umowy dwustronne, na podstawie których odbywa się proces zatwierdzania.

(***) Kryteria automatycznego zatwierdzania przez EASA poważnych zmian na poziomie 2 podano w decyzji dyrektora wykonawczego EASA nr 2004/04/CF lub w stosownych umowach dwustronnych, na podstawie których odbywa się proces zatwierdzania.”

3) W części I tabeli 1 do 6 otrzymują brzmienie:

„Tabela 1: Certyfikaty typu i ograniczone certyfikaty typu (o których mowa w podczęściach B i O załącznika do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003 ⁽¹⁾)

	(EUR)
	Stawka zryczałtowana
<i>Stałopłaty</i>	
Ponad 150 000 kg	2 600 000
Od 50 000 kg do 150 000 kg	1 330 000
Od 22 000 kg do 50 000 kg	1 060 000
Od 5 700 kg do 22 000 kg	410 000
Od 2 000 kg do 5 700 kg	227 000
Do 2 000 kg	12 000
Bardzo lekkie statki powietrzne, szybowce motorowe, szybowce	6 000
<i>Wiropląty</i>	
Duże	525 000
Średnie	265 000
Małe	20 000
<i>Inne</i>	
Balony	6 000
<i>Napęd</i>	
Silniki turbinowe o startowej sile ciągu powyżej 25 000 N lub o mocy startowej powyżej 2 000 kW	365 000
Silniki turbinowe o startowej sile ciągu poniżej 25 000 N lub o mocy startowej poniżej 2 000 kW	185 000
Silniki nieturbinowe	30 000
Silniki nieturbinowe CS 22 H, CS VLR App. B	15 000
Napęd śmigłowy do statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 5 700 kg	10 250
Napęd śmigłowy do statków powietrznych o maksymalnej masie startowej do 5 700 kg	2 925
<i>Części</i>	
Wartość powyżej 20 000 EUR	2 000
Wartość od 2 000 do 20 000 EUR	1 000
Wartość poniżej 2 000 EUR	500

⁽¹⁾ Dz.U. L 243 z 27.9.2003, s. 6.

Tabela 2: Pochodne – certyfikaty typu i ograniczone certyfikaty typu

	(EUR)
	Stawka zryczałtowana ⁽¹⁾
<i>Stalopłaty</i>	
Ponad 150 000 kg	1 000 000
Od 50 000 kg do 150 000 kg	500 000
Od 22 000 kg do 50 000 kg	400 000
Od 5 700 kg do 22 000 kg	160 000
Od 2 000 kg do 5 700 kg	80 000
Do 2 000 kg	2 800
Bardzo lekkie statki powietrzne, szybowce motorowe szybowce	2 400
<i>Wiropląty</i>	
Duże	200 000
Średnie	100 000
Małe	6 000
<i>Inne</i>	
Balony	2 400
<i>Napęd</i>	
Silniki turbinowe o startowej sile ciągu powyżej 25 000 N lub o mocy startowej powyżej 2 000 kW	100 000
Silniki turbinowe o startowej sile ciągu poniżej 25 000 N lub o mocy startowej poniżej 2 000 kW	50 000
Silniki nieturbinowe	10 000
Silniki nieturbinowe CS 22 H, CS VLR App. B	5 000
Napęd śmigłowy do statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 5 700 kg	2 500
Napęd śmigłowy do statków powietrznych o maksymalnej masie startowej do 5 700 kg	770
<i>Części</i>	
Wartość powyżej 20 000 EUR	1 000
Wartość od 2 000 do 20 000 EUR	600
Wartość poniżej 2 000 EUR	350

⁽¹⁾ W odniesieniu do pochodnych obejmujących zasadniczą(-e) zmianę(-y) w projekcie typu, opisaną(-e) w podczęści B załącznika do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003, zastosowanie mają odpowiednie opłaty za certyfikat typu lub ograniczony certyfikat typu, zgodnie z tabelą 1.

Tabela 3: Uzupełniające certyfikaty typu (o których mowa w podczęści E załącznika do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003)

(EUR)

	Stawka zryczałtowana ⁽¹⁾		
	Złożone	Standardowe	Proste
<i>Stałopłaty</i>			
Ponad 150 000 kg	25 000	6 000	3 000
Od 50 000 kg do 150 000 kg	13 000	5 000	2 500
Od 22 000 kg do 50 000 kg	8 500	3 750	1 875
Od 5 700 kg do 22 000 kg	5 500	2 500	1 250
Od 2 000 kg do 5 700 kg	3 800	1 750	875
Do 2 000 kg	1 600	1 000	500
Bardzo lekkie statki powietrzne, szybowce motorowe, szybowce	250	250	250
<i>Wiropłaty</i>			
Duże	11 000	4 000	2 000
Średnie	5 000	2 000	1 000
Małe	900	400	250
<i>Inne</i>			
Balony	800	400	250
<i>Napęd</i>			
Silniki turbinowe o startowej sile ciągu powyżej 25 000 N lub o mocy startowej powyżej 2 000 kW	12 000	5 000	2 500
Silniki turbinowe o startowej sile ciągu poniżej 25 000 N lub o mocy startowej poniżej 2 000 kW	5 800	2 500	1 250
Silniki nieturbinowe	2 800	1 250	625
Silniki nieturbinowe CS 22 H, CS VLR App. B	1 400	625	300
Napęd śmigłowy do statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej	2 000	1 000	500
Napęd śmigłowy do statków powietrznych o maksymalnej masie startowej do 5 700 kg	1 500	750	375

⁽¹⁾ W odniesieniu do uzupełniających certyfikatów typu obejmujących zasadniczą(-e) zmianę(-y), opisaną(-e) w podczęści B załącznika do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003, zastosowanie mają odpowiednie opłaty za certyfikat typu lub ograniczony certyfikat typu, zgodnie z tabelą 1.

Tabela 4: Poważne zmiany i poważne naprawy (o których mowa w podczęściach D i M załącznika do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003)

(EUR)

	Stawka zryczałtowana ⁽¹⁾ ⁽²⁾		
	Złożone	Standardowe	Proste
<i>Stalopłaty</i>			
Ponad 150 000 kg	20 000	6 000	3 000
Od 50 000 kg do 150 000 kg	9 000	4 000	2 000
Od 22 000 kg do 50 000 kg	6 500	3 000	1 500
Od 5 700 kg do 22 000 kg	4 500	2 000	1 000
Od 2 000 kg do 5 700 kg	3 000	1 400	700
Do 2 000 kg	1 100	500	250
Bardzo lekkie statki powietrzne, szybowce motorowe, szybowce	250	250	250
<i>Wiropląty</i>			
Duże	10 000	4 000	2 000
Średnie	4 500	2 000	1 000
Małe	850	400	250
<i>Inne</i>			
Balony	850	400	250
<i>Napęd</i>			
Silniki turbinowe o startowej sile ciągu powyżej 25 000 N lub o mocy startowej powyżej 2 000 kW	5 000	2 000	1 000
Silniki turbinowe o startowej sile ciągu poniżej 25 000 N lub o mocy startowej poniżej 2 000 kW	2 500	1 000	500
Silniki nieturbinowe	1 300	600	300
Silniki nieturbinowe CS 22 H, CS VLR App. B	600	300	250
Napęd śmigłowy do statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 5 700 kg	250	250	250
Napęd śmigłowy do statków powietrznych o maksymalnej masie startowej do 5 700 kg	250	250	250

⁽¹⁾ W odniesieniu do poważnych zmian obejmujących zasadniczą(-e) zmianę(-y), opisaną(-e) w podczęści B załącznika do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003, zastosowanie mają odpowiednie opłaty za certyfikat typu lub ograniczony certyfikat typu, zgodnie z tabelą 1.

⁽²⁾ Należności za zmiany i naprawy pomocniczego zespołu napędowego (APU) nalicza się identycznie, jak za zmiany i naprawy silników o takiej samej mocy.

Tabela 5: Drobne zmiany i drobne naprawy (o których mowa w podczęściach D i M załącznika do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003)

	(EUR)
	Stawka zryczałtowa ⁽¹⁾ ⁽²⁾
<i>Stałopłaty</i>	
Ponad 150 000 kg	500
Od 50 000 kg do 150 000 kg	500
Od 22 000 kg do 50 000 kg	500
Od 5 700 kg do 22 000 kg	500
Od 2 000 kg do 5 700 kg	250
Do 2 000 kg	250
Bardzo lekkie statki powietrzne, szybowce motorowe, szybowce	250
<i>Wiropląty</i>	
Duże	500
Średnie	500
Małe	250
<i>Inne</i>	
Balony	250
<i>Napęd</i>	
Silniki turbinowe	500
Silniki nieturbinowe	250
Napęd śmigłowy:	250
<p>⁽¹⁾ Opłaty określone w niniejszej tabeli nie mają zastosowania do drobnych zmian i napraw dokonywanych przez organizacje projektujące zgodnie z częścią 21.A.263 lit. c) ppkt 2 podczęści J załącznika do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003.</p> <p>⁽²⁾ Należności za zmiany i naprawy pomocniczego zespołu napędowego (APU) nalicza się identycznie, jak za zmiany i naprawy silników o takiej samej mocy.</p>	

Tabela 6: Oplata roczna dla posiadaczy certyfikatów typu i ograniczonych certyfikatów typu EASA oraz innych certyfikatów typu akceptowanych na mocy rozporządzenia (WE) nr 1592/2002

(EUR)

	Stawka zryczałtowana ⁽¹⁾ ⁽²⁾ ⁽³⁾	
	Konstrukcja z UE	Konstrukcja spoza UE
<i>Stałopłaty</i>		
Ponad 150 000 kg	270 000	90 000
Od 50 000 kg do 150 000 kg	150 000	50 000
Od 22 000 kg do 50 000 kg	80 000	27 000
Od 5 700 kg do 22 000 kg	17 000	5 700
Od 2 000 kg do 5 700 kg	4 000	1 400
Do 2 000 kg	2 000	670
Bardzo lekkie statki powietrzne, szybowce motorowe, szybowce	900	300
<i>Wiropląty</i>		
Duże	65 000	21 700
Średnie	30 000	10 000
Małe	3 000	1 000
<i>Inne</i>		
Balony	900	300
<i>Napęd</i>		
Silniki turbinowe o startowej sile ciągu powyżej 25 000 N lub o mocy startowej powyżej 2 000 kW	40 000	13 000
Silniki turbinowe o startowej sile ciągu poniżej 25 000 N lub o mocy startowej poniżej 2 000 kW	6 000	2 000
Silniki nieturbinowe	1 000	350
Silniki nieturbinowe CS 22 H, CS VLR App. B	500	250
Napęd śmigłowy do statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej	750	250
<i>Części</i>		
Wartość powyżej 20 000 EUR	2 000	700
Wartość od 2 000 do 20 000 EUR	1 000	350
Wartość poniżej 2 000 EUR	500	250"

(1) Dla transportowych wersji statków powietrznych posiadających własny certyfikat typu stosuje się współczynnik 0,85 wysokości opłaty należnej w odniesieniu do równoważnej wersji pasażerskiej.

(2) Dla posiadaczy wielu certyfikatów typu i/lub wielu ograniczonych certyfikatów typu istnieje zniżka opłaty rocznej, stosowana w ramach tej samej kategorii produktu dla drugiego i każdego następnego certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu, zgodnie z poniższą tabelą:

Produkt tej samej kategorii	Rabat od stawki zryczałtowanej
pierwszy	0 %
drugi	10 %
trzeci	20 %
czwarty	30 %
piąty	40 %
szósty	50 %
siódmy	60 %
ósmy	70 %
dziewiąty	80 %
dziesiąty	90 %
jedenasty i kolejne produkty	100 %

(3) W przypadku, gdy na całym świecie zarejestrowanych jest mniej niż 50 egzemplarzy danego statku powietrznego, opłata za prowadzenie działań związanych z ciągłą zdadnością do lotu jest pobierana według stawki godzinowej w wysokości określonej w części II załącznika do poziomu opłaty pobieranej w przypadku odpowiedniej kategorii produktu przeznaczonego dla statków powietrznych. W przypadku produktów, części i wyposażenia niebędących statkami powietrznymi ograniczenie dotyczy liczby statków powietrznych, na których pokładzie zainstalowane są odpowiednio, odnośny produkt, odnośna część lub odnośne wyposażenie.

4) Część II pkt 2 otrzymuje następujące brzmienie:

„2) Stawki godzinowe w Zależności od danej procedury:

Wykazanie zdolności projektowych z zastosowaniem alternatywnych procedur	rzeczywista liczba godzin
Produkcja bez zatwierdzenia	rzeczywista liczba godzin
Alternatywne sposoby potwierdzania zgodności z dyrektywą dotyczącą zdatości do lotu	rzeczywista liczba godzin
Pomoc w zatwierdzaniu (akceptowanie certyfikatów EASA przez organy zewnętrzne)	rzeczywista liczba godzin
Pomoc techniczna wymagana przez organy zewnętrzne	rzeczywista liczba godzin
Przyjęcie przez EASA raportów MRB (Maintenance Review Board)	rzeczywista liczba godzin
Przekazanie certyfikatów	rzeczywista liczba godzin
Zatwierdzenie warunków lotu w celu zezwolenia na lot	3 godziny
Ponowne wydanie dokumentacji drogą administracyjną	1 godzina
Eksportowy certyfikat zdatości do lotu (E-CoA) dla statków powietrznych z grupy 25	6 godzin
Eksportowy certyfikat zdatości do lotu (E-CoA) dla pozostałych statków powietrznych	2 godziny”