

## II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

## ROZPORZĄDZENIA

### ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) 2015/1536

z dnia 16 września 2015 r.

**zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1321/2014 w odniesieniu do dostosowania przepisów dotyczących ciągłej zdatności do lotu do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, krytycznych zadań obsługi technicznej i monitorowania ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

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<sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 5 ust. 5 i art. 8 ust. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1321/2014<sup>(2)</sup> ustanowiono szczegółowe przepisy dotyczące ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia.
- (2) W załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 określono wymagania dotyczące ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych, w tym wymagania dotyczące organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym oraz statków powietrznych użytkowanych w celach zarobkowych. Należy uaktualnić rozporządzenie (UE) nr 1321/2014, aby zapewnić wdrożenie tych wymagań.
- (3) Aby zapewnić zgodność ze stosownymi zasadniczymi wymaganiami określonymi w załączniku IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, konieczne jest ustanowienie warunków, zgodnie z którymi przewoźnicy lotniczy koncesjonowani zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008<sup>(3)</sup> mogą eksploatować statek powietrzny zarejestrowany w państwie trzecim.
- (4) Niezbędne jest zapewnienie jednolitego stosowania wymagań dotyczących programu monitorowania ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych w Unii. W tym celu należy zmienić przepisy zawarte w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 dotyczące wdrożenia przez właściwe organy programu monitorowania ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.
- (5) Niezbędne jest ograniczenie ryzyka związanego z wykonywaniem obsługi technicznej, a w szczególności zapewnienie podjęcia przez przedmiotowe osoby i organizacje niezbędnych kroków w celu wykrywania błędów popełnionych podczas wykonywania obsługi technicznej, które mogą wpłynąć na bezpieczeństwo lotu. Dlatego należy zmienić wymagania dotyczące wykonywania obsługi technicznej określone w załączniku I i załączniku II do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz.U. L 362 z 17.12.2014, s. 1).

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3).

- (6) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 1321/2014.
- (7) Branży lotniczej i administracjom państw członkowskich należy zapewnić wystarczającą ilość czasu na dostosowanie się do zmienionych ram regulacyjnych. Dlatego dla niniejszego rozporządzenia jako całości należy przewidzieć zróżnicowane daty rozpoczęcia stosowania.
- (8) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego przedłożoną zgodnie z art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (9) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na podstawie art. 65 rozporządzenia (WE) nr 216/2008,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

W rozporządzeniu (UE) nr 1321/2014 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) art. 1 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 1

#### **Przedmiot i zakres**

Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólne wymagania techniczne i procedury administracyjne w celu zapewnienia:

- a) ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych, włącznie z wszystkimi podzespołami w nich montowanymi, które:
  - (i) zarejestrowano w państwie członkowskim, chyba że nadzór nad tymi statkami powietrznymi w zakresie bezpieczeństwa został przekazany państwu trzeciemu i nie są one eksploatowane przez operatora z UE; lub
  - (ii) zarejestrowano w państwie trzecim i są one eksploatowane przez operatora z UE w przypadku, gdy nadzór nad tymi statkami powietrznymi w zakresie bezpieczeństwa został przekazany państwu członkowskiemu;
- b) zgodności z zasadniczymi wymaganiami określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 216/2008 w odniesieniu do ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych zarejestrowanych w państwie trzecim oraz wszelkich podzespołów w nich montowanych, w odniesieniu do których nadzór w zakresie bezpieczeństwa nie został przekazany państwu członkowskiemu, które są przedmiotem leasingu bez załogi przez koncesjonowanego przewoźnika lotniczego zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 (\*).

(\* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3).”;

- 2) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

- a) lit. g) otrzymuje brzmienie:

„g) »operacja zarobkowego transportu lotniczego (ang. *Commercial Air Transport*, CAT)« oznacza operację wykonywaną statkiem powietrznym, której celem jest przewóz pasażerów, ładunku lub poczty za wynagrodzeniem lub na zasadzie innego świadczenia wzajemnego;”;

- b) dodaje się litery w brzmieniu:

„n) »krytyczne zadanie obsługi technicznej« oznacza zadanie obsługi technicznej, które przewiduje montaż lub jakiegokolwiek zakłócenie systemu lub jakiegokolwiek części statku powietrznego, silnika lub śmigła, które mogłoby prowadzić do bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa lotu w przypadku wystąpienia błędu przy jego wykonywaniu;

o) »zarobkowe operacje specjalistyczne« oznaczają operacje podlegające wymaganiom części ORO podczęść SPO określonym w załączniku III do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 (\*);

- p) »ograniczone operacje« oznaczają operacje statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym w odniesieniu do:
- (i) lotów, w których kosztach partycypują osoby fizyczne, pod warunkiem że w bezpośrednich kosztach partycypują wszystkie osoby znajdujące się na pokładzie statku powietrznego, w tym pilot, a liczba osób partycypujących w bezpośrednich kosztach wynosi maksymalnie sześć;
  - (ii) lotów zawodniczych lub lotów pokazowych, pod warunkiem że wysokość wynagrodzenia lub ewentualnego świadczenia wzajemnego otrzymanego z tytułu takich lotów ograniczona jest do kwoty, która stanowi zwrot bezpośrednich kosztów oraz proporcjonalny wkład na poczet kosztów rocznych, a także do nagród o wartości nie większej niż określona przez właściwy organ;
  - (iii) lotów zapoznawczych, zrzutów skoczków spadochronowych, holowania szybowców lub lotów akrobacyjnych wykonywanych przez organizację szkoleniową, której główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w państwie członkowskim, zatwierdzoną zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1178/2011 (\*\*), lub przez organizację utworzoną w celu promocji sportów powietrznych lub lotnictwa rekreacyjnego, pod warunkiem że statek powietrzny eksploatowany przez daną organizację jest jej własnością lub jest przedmiotem leasingu bez załogi, lot nie generuje zysków przekazywanych poza organizację, a loty, w których uczestniczą osoby niebędące członkami organizacji, mają zaledwie marginalny udział w działalności organizacji.

Do celów niniejszego rozporządzenia »ograniczonych operacji« nie uznaje się za operacje CAT lub zarobkowe operacje specjalistyczne;

- q) »lot zapoznawczy« oznacza »lot zapoznawczy« zgodnie z definicją w art. 2 pkt 9 rozporządzenia (UE) nr 965/2012;
- r) »lot zawodniczy« oznacza »lot zawodniczy« zgodnie z definicją w art. 2 pkt 10 rozporządzenia (UE) nr 965/2012;
- s) »lot pokazowy« oznacza »lot pokazowy« zgodnie z definicją w art. 2 pkt 11 rozporządzenia (UE) nr 965/2012.

(\*) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1).

(\*\*) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 311 z 25.11.2011, s. 1).;

3) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1, 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„1. Ciągła zdatność do lotu statków powietrznych, o których mowa w art. 1 lit. a), oraz podzespołów w nich montowanych jest zapewniana zgodnie z przepisami załącznika I.

2. Organizacje i personel zaangażowane w zapewnianie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych, o których mowa w art. 1 lit. a), oraz podzespołów w nich montowanych, w tym w zapewnianie obsługi technicznej, postępują zgodnie z załącznikiem I oraz, w stosownych przypadkach, z przepisami art. 4 i art. 5.

3. W drodze odstępstwa od ust. 1 ciągła zdatność do lotu statków powietrznych, o których mowa w art. 1 lit. a), posiadających zezwolenie na lot, jest zapewniana na podstawie szczególnych warunków ciągłej zdatności do lotu określonych w zezwoleniu na lot wydanym zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012.”;

b) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Ciągła zdatność do lotu statków powietrznych, o których mowa w art. 1 lit. b), oraz podzespołów w nich montowanych jest zapewniana zgodnie z przepisami załącznika Va.”;

4) art. 4 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Zatwierdzenia dla organizacji obsługi technicznej wydaje się zgodnie z przepisami załącznika I podczęść F lub załącznika II.”;

5) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 2 dodaje się lit. c) w brzmieniu:

„c) w odniesieniu do statków powietrznych zarejestrowanych w państwie trzecim, które są przedmiotem leasingu bez załogi przez koncesjonowanego przewoźnika lotniczego zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu i Rady (WE) nr 1008/2008, do dnia 25 sierpnia 2017 r. – wymagań załącznika Va.”;

b) dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. W drodze odstępstwa od ust. 1 wymagania dotyczące statków powietrznych użytkowanych w zarobkowych operacjach specjalistycznych i operacjach CAT, innych niż eksploatowane przez przewoźników koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, określone w rozporządzeniu (UE) nr 965/2012 zmienionym rozporządzeniem (UE) nr 379/2014 (\*), stosuje się od dnia 21 kwietnia 2017 r.

Do tego czasu:

- przepisy załącznika I pkt M.A.201 lit. f) stosuje się do skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym użytkowanych przez operatorów, od których państwo członkowskie wymaga posiadania certyfikatu w związku z ich działalnością handlową, innych niż koncesjonowani przewoźnicy lotniczy zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 oraz do zarobkowych ATO,
- przepisy załącznika I pkt M.A.201 lit. h) stosuje się do statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym, użytkowanych przez operatorów, od których państwo członkowskie wymaga posiadania certyfikatu w związku z ich działalnością handlową, innych niż koncesjonowani przewoźnicy lotniczy zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 oraz do zarobkowych ATO,
- przepisy załącznika I pkt M.A.306 lit. a) stosuje się do statków powietrznych użytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 oraz do statków powietrznych użytkowanych przez operatorów, od których państwo członkowskie wymaga posiadania certyfikatu w związku z ich działalnością handlową,
- przepisy załącznika I pkt M.A.801 lit. c) stosuje się do statków powietrznych ELA1 nieużytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 i nieużytkowanych przez zarobkowe ATO,
- przepisy załącznika I pkt M.A.803 lit. b) stosuje się do nieskomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym o maksymalnej masie startowej powyżej 2 730 kg, szybowców, motoszybowców i balonów, nieużytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, przez operatorów, od których państwo członkowskie wymaga posiadania certyfikatu w związku z ich działalnością handlową, ani przez zarobkowe ATO,
- przepisy załącznika I pkt M.A.901 lit. g) stosuje się do statków powietrznych ELA1 nieużytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, przez operatorów, od których państwo członkowskie wymaga posiadania certyfikatu w związku z ich działalnością handlową, ani przez zarobkowe ATO.

(\*) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 379/2014 z dnia 7 kwietnia 2014 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 123 z 24.4.2014, s. 1).”;

6) w załączniku I (część M) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia;

7) w załączniku II (część 145) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia;

8) w załączniku III (część 66) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem III do niniejszego rozporządzenia;

9) dodaje się załącznik Va (część T) w brzmieniu określonym w załączniku IV do niniejszego rozporządzenia.

## Artykuł 2

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 25 sierpnia 2016 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 16 września 2015 r.

*W imieniu Komisji*  
Jean-Claude JUNCKER  
*Przewodniczący*

---

## ZAŁĄCZNIK I

W załączniku I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 wprowadza się następujące zmiany:

1) w spisie treści wprowadza się następujące zmiany:

- a) tytuł pkt M.A.306 otrzymuje brzmienie „M.A.306 **Pokładowy dziennik techniczny**”;
- b) dodatek I otrzymuje brzmienie „Dodatek I — Umowa o zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu”;

2) pkt M.1 ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. w kwestii zatwierdzania programów obsługi technicznej:

- (i) organ wyznaczony przez państwo członkowskie rejestracji; lub
- (ii) jeżeli uzgodniono to z państwem członkowskim rejestracji przed zatwierdzeniem programu obsługi technicznej:
  - a) organ wyznaczony przez państwo, na terytorium którego znajduje się główne miejsce prowadzenia działalności, siedziba lub miejsce pobytu operatora; lub
  - b) organ odpowiedzialny za nadzór nad organizacją zarządzania ciągłą zdatnością do lotu zarządzającą ciągłą zdatnością do lotu danego statku powietrznego lub z którym właściciel zawarł ograniczoną umowę zgodnie z M.A.201 lit. i) ppkt 3.”;

3) pkt M.A.201 lit. d), e), f), g), h), i) oraz j) otrzymują brzmienie:

„d) Pilot dowódca lub, w przypadku przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, operator odpowiada za prawidłowe wykonanie przeglądu przedlotowego. Przegląd ten musi zostać przeprowadzony przez pilota lub inną uprawnioną osobę. Nie musi go jednak wykonywać zatwierdzona organizacja obsługi technicznej ani personel poświadczający określony w części 66.

e) W przypadku statków powietrznych użytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 operator jest odpowiedzialny za ciągłą zdatność do lotu eksploatowanych przez niego statków powietrznych i:

1) zapewnia, aby nie wykonywano żadnych lotów, jeżeli warunki określone w lit. a) nie są spełnione;

2) uzyskuje zatwierdzenie, w ramach posiadanego certyfikatu przewoźnika lotniczego, jako organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu eksploatowanych przez siebie statków powietrznych zgodnie z M.A. podsekcja G (CAMO); oraz

3) uzyskuje zatwierdzenie zgodnie z przepisami części 145 lub zawiera umowę z taką organizacją zgodnie z M.A.708 lit. c).

f) W przypadku skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym użytkowanych w zarobkowych operacjach specjalistycznych lub operacjach CAT przez podmioty inne niż przewoźnicy lotniczy koncesjonowani zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 lub zarobkowe ATO, operator zapewnia, aby:

1) nie wykonywano żadnych lotów, jeżeli warunki określone w lit. a) nie są spełnione;

2) zadania związane z zapewnianiem ciągłej zdatności do lotu były wykonywane przez zatwierdzoną organizację zarządzania ciągłą zdatnością do lotu (CAMO). Jeżeli operator nie jest zatwierdzoną CAMO, zawiera on pisemną umowę z taką organizacją zgodnie z dodatkiem I; oraz

3) CAMO, o której mowa w ppkt 2, uzyskała zatwierdzenie zgodnie z przepisami części 145 w zakresie obsługi technicznej tego statku powietrznego i montowanych w nim podzespołów lub zawarła z taką organizacją umowę zgodnie z M.A.708 lit. c).

- g) W przypadku skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym nieobjętych lit. e) lub f) właściciel zapewnia, aby:
- 1) nie wykonywano żadnych lotów, jeżeli warunki określone w lit. a) nie są spełnione;
  - 2) zadania związane z zapewnianiem ciągłej zdatości do lotu były wykonywane przez zatwierdzoną CAMO. Jeżeli właściciel nie jest zatwierdzoną CAMO, zawiera on pisemną umowę z taką organizacją zgodnie z dodatkiem I; oraz
  - 3) CAMO, o której mowa w ppkt 2, uzyskała zatwierdzenie zgodnie z przepisami części 145 w zakresie obsługi technicznej tego statku powietrznego i montowanych w nim podzespołów lub zawarła z taką organizacją umowę zgodnie z M.A.708 lit. c).
- h) W przypadku statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym, użytkowanych w zarobkowych operacjach specjalistycznych lub operacjach CAT przez podmioty inne niż przewoźnicy lotniczy koncesjonowani zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 lub zarobkowe ATO, operator zapewnia, aby:
- 1) nie wykonywano żadnych lotów, jeżeli warunki określone w lit. a) nie są spełnione;
  - 2) zadania związane z zapewnianiem ciągłej zdatości do lotu były wykonywane przez zatwierdzoną CAMO. Jeżeli operator nie jest zatwierdzoną CAMO, zawiera on pisemną umowę z taką organizacją zgodnie z dodatkiem I; oraz
  - 3) CAMO, o której mowa w ppkt 2, uzyskała zatwierdzenie zgodnie z przepisami części M podsekcja F lub części 145 w zakresie obsługi technicznej tego statku powietrznego i montowanych w nim podzespołów lub zawarła z taką organizacją umowę zgodnie z M.A.708 lit. c).
- i) W przypadku statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym, nieobjętych lit. e) lub h) lub użytkowanych w »ograniczonych operacjach« właściciel odpowiada za zapewnienie, aby nie wykonywano żadnych lotów, jeżeli warunki określone w lit. a) nie są spełnione. W tym celu właściciel:
- 1) zleca zadania związane z zapewnianiem ciągłej zdatości do lotu zatwierdzonej CAMO w drodze zawarcia pisemnej umowy zgodnie z dodatkiem I, która przenosi odpowiedzialność za wykonanie tych zadań na CAMO będącą stroną umowy; lub
  - 2) zarządza ciągłą zdatością do lotu statku powietrznego na własną odpowiedzialność, bez zawierania umowy z zatwierdzoną CAMO; lub
  - 3) zarządza ciągłą zdatością do lotu statku powietrznego na własną odpowiedzialność i zawiera ograniczoną umowę w odniesieniu do opracowania programu obsługi technicznej i przygotowania jego zatwierdzenia zgodnie z pkt M.A.302 z:
    - zatwierdzoną CAMO, lub
    - w przypadku statków powietrznych ELA2 – organizacją obsługi technicznej określoną w części 145 lub w M.A. podsekcja F.
- Ograniczona umowa przenosi odpowiedzialność za opracowanie programu obsługi technicznej oraz – z wyjątkiem przypadków, gdy właściciel wyda oświadczenie zgodnie z pkt M.A.302 lit. h) – przygotowanie zatwierdzenia tego programu na organizację będącą stroną umowy.
- j) W celu stwierdzenia zgodności z przepisami niniejszej części właściciel/operator zapewnia wszelkim osobom uprawnionym przez właściwy organ dostęp do całego swojego zaplecza, wszystkich statków powietrznych lub dokumentów dotyczących jego działalności, w tym czynności zleczanych podwykonawcom.”;
- 4) w pkt M.A.301 wprowadza się następujące zmiany:
- a) ppkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2. usunięcie, zgodnie z danymi określonymi w M.A.304 i/lub M.A.401, stosownie do przypadku, każdej usterki i uszkodzenia mających wpływ na bezpieczeństwo użytkownika, przy uwzględnieniu wykazu wyposażenia minimalnego (MEL) i wykazu odstępstw od konfiguracji;”;

b) ppkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4. w odniesieniu do wszystkich skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym lub statków powietrznych użytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, analizę skuteczności programu obsługi technicznej zatwierdzonego zgodnie z M.A.302;”;

c) ppkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7. w przypadku nieobowiązkowych modyfikacji i/lub inspekcji, w odniesieniu do wszystkich skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym lub statków powietrznych użytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, ustanowienie polityki wprowadzania ich w życie;”;

5) w pkt M.A.302 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) W przypadku gdy ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych zarządza organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu zatwierdzona zgodnie z sekcją A podsekcja G niniejszego załącznika (część M), lub jeżeli właściciel i ta organizacja zawarli ograniczoną umowę zgodnie z pkt M.A.201 lit. i) ppkt 3, program obsługi technicznej statku powietrznego i zmiany do niego mogą zostać zatwierdzone w drodze procedury pośredniego zatwierdzenia.

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

(ii) Organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu nie stosuje procedury pośredniego zatwierdzenia, w przypadku gdy organizacja ta nie podlega nadzorowi państwa członkowskiego rejestracji, chyba że obowiązuje umowa zawarta zgodnie z pkt M.1 ust. 4 ppkt (ii), przenosząca odpowiedzialność za zatwierdzenie programu obsługi technicznej statku powietrznego na właściwy organ odpowiedzialny za tę organizację zarządzania ciągłą zdatnością do lotu.”;

b) lit. f) otrzymuje brzmienie:

„f) W odniesieniu do skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym, w przypadku gdy program obsługi technicznej jest oparty na procedurze grupy nadzoru obsługi technicznej lub na monitorowaniu stanu, program obsługi technicznej statków powietrznych obejmuje program niezawodności.”;

6) pkt M.A.305 lit. b) ppkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2. jeżeli jest to wymagane na podstawie M.A.306, pokładowego dziennika technicznego operatora.”;

7) w pkt M.A.306 wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„M.A.306 **Pokładowy dziennik techniczny**”;

b) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Poza wymaganiami określonymi w M.A.305, w przypadku operacji CAT, zarobkowych operacji specjalistycznych i operacji zarobkowych ATO, operator prowadzi dla każdego statku powietrznego pokładowy dziennik techniczny zawierający następujące informacje:

1. informacje o każdym locie konieczne do zapewnienia ciągłego bezpieczeństwa lotu; oraz



2. bieżące poświadczenie obsługi statku powietrznego; oraz
3. bieżące świadectwo obsługi technicznej przedstawiające status obsługi technicznej statku powietrznego w zakresie kolejnych planowych i nieplanowanych czynności obsługi technicznej do wykonania, chyba że właściwy organ postanowi o innym miejscu przechowywania świadectwa obsługi technicznej; oraz
4. wszystkie odłożone, zaplanowane na później usunięcia usterek, które mają wpływ na eksploatację statku powietrznego; oraz
5. wszelkie niezbędne wskazówki dotyczące warunków wsparcia obsługi technicznej.”;

8) pkt M.A.402 otrzymuje brzmienie:

**„M.A.402 Wykonywanie obsługi technicznej**

Z wyjątkiem obsługi technicznej wykonywanej przez organizację obsługi technicznej zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem II (część 145), każda osoba lub organizacja wykonująca obsługę techniczną musi:

- a) posiadać kwalifikacje w odniesieniu do wykonywanych zadań wymagane w tej części;
- b) zapewnić, aby miejsce, w którym wykonuje się obsługę techniczną, było właściwie zorganizowane i pozbawione brudu i zanieczyszczeń;
- c) stosować metody, techniki, standardy i instrukcje określone w danych obsługowych określonych w M.A.401;
- d) stosować narzędzia, wyposażenie i materiały określone w danych obsługowych określonych w M.A.401. W miarę potrzeb narzędzia i wyposażenie poddawane są kontroli i kalibracji według urzędowo uznanej normy.
- e) zapewnić, aby obsługa techniczna była wykonywana w ramach ograniczeń związanych z ochroną środowiska, określonych w danych obsługowych określonych w M.A.401;
- f) zapewnić korzystanie w właściwego zaplecza w przypadku niekorzystnej pogody lub szczegółowej obsługi technicznej;
- g) zapewnić, aby ryzyko popełnienia licznych błędów podczas obsługi technicznej oraz ryzyko powtórzenia błędów w wykonywaniu identycznych czynności obsługi technicznej było jak najmniejsze;
- h) zapewnić wprowadzenie metody wykrywania błędów po wykonaniu każdego krytycznego zadania obsługi technicznej;
- i) przeprowadzić ogólną weryfikację po zakończeniu obsługi technicznej w celu zagwarantowania, że ze statku powietrznego lub podzespołu usunięto wszystkie narzędzia, wyposażenie i obce części lub materiały, a wszystkie zdjęte osłony zostały ponownie zainstalowane.”;

9) pkt M.A.403 lit. b) i c) otrzymuje brzmienie:

- „b) 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) wyłącznie upoważniony personel poświadczający, wykorzystując dane obsługowe ujęte w pkt M.A.401, może zdecydować, czy usterka statku powietrznego poważnie zagraża bezpieczeństwu lotu, a więc kiedy i jakie naprawy przeprowadzić przed kolejnym lotem, a jakie mogą zostać odłożone na później. Jednakże nie ma to zastosowania, gdy pilot lub upoważniony personel poświadczający wykorzystuje wykaz wyposażenia minimalnego (MEL).
- c) Każda usterka statku powietrznego, która nie stwarza poważnego zagrożenia dla bezpieczeństwa lotu, jest usuwana w najkrótszym terminie po wykryciu po raz pierwszy, w terminach określonych w danych obsługowych lub MEL.”;

10) pkt M.A.502 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„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 użytkowanego przez podmiot inny niż koncesjonowany przewoźnik lotniczy zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, przeprowadzana zgodnie z danymi obsługowymi podzespołów, może być wykonana przez personel poświadczający, 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 wykonywana zgodnie z lit. d) nie kwalifikuje się do wydania formularza 1 EASA i podlega wymaganiom poświadczenia obsługi statku powietrznego, o których mowa w pkt M.A.801.”;

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

„b) niezdatne do użytku są identyfikowane i magazynowane w bezpiecznym miejscu pod kontrolą zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej do czasu podjęcia decyzji w sprawie przyszłego statusu takiego podzespołu. Niemniej jednak w przypadku statków powietrznych nieużytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 oraz innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym, osoba lub organizacja, która uznała podzespół za niezdatny do użytku, może przekazać opiekę nad nim, po uznaniu go za niezdatny do użytku, właścicielowi statku powietrznego, pod warunkiem że informacja o tym znajdzie się w książce statku powietrznego lub książce silnika lub książce podzespołu.”;

12) pkt M.A.601 otrzymuje brzmienie:

„M.A.601 **Zakres**

Niniejsza podsekcja ustanawia wymagania, jakie winna spełnić organizacja w celu zakwalifikowania się do otrzymania bądź utrzymania ciągłości zatwierdzenia obsługi technicznej statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym i podzespołów w nich montowanych, nieużytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008.”;

13) w pkt M.A.606 wprowadza się następujące zmiany:

lit. g) otrzymuje brzmienie:

„g) Organizacja obsługi technicznej posiada wystarczającą liczbę osób personelu poświadczającego do wydawania poświadczeń obsługi statku powietrznego i podzespołów zgodnie z pkt M.A.612 i pkt M.A.613. Osoby te spełniają wymagania określone w art. 5 rozporządzenia (UE) nr 1321/2014.”;

14) pkt M.A.703 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Niezależnie od postanowień lit. a), w odniesieniu do koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, zatwierdzenie stanowi część certyfikatu przewoźnika lotniczego wydanego przez właściwy organ dla użytkowanych statków powietrznych.”;

15) pkt M.A.704 lit. a) ppkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9. wykaz zatwierdzonych programów obsługi technicznej statku powietrznego lub, w przypadku statków powietrznych nieużytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, wykaz »rodzajowych« i »bazowych« programów obsługi technicznej.”;

16) w pkt M.A.706 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) W odniesieniu do koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 kierownik odpowiedzialny określony w lit a) jest także osobą upoważnioną do zagwarantowania, że wszystkie działania operatora mogą zostać sfinansowane i przeprowadzone na poziomie wymaganym do wydania certyfikatu przewoźnika lotniczego.”;

b) lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) W odniesieniu do koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 kierownik odpowiedzialny wyznacza osobę mianowaną. Osoba ta odpowiada za zarządzanie i nadzór nad działaniami związanymi z zapewnianiem ciągłej zdatności do lotu zgodnie z lit. c).”;

c) lit. k) otrzymuje brzmienie:

„k) W odniesieniu do skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym oraz statków powietrznych użytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 organizacja ustala i kontroluje kompetencje osób zaangażowanych w zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu, przegląd zdatności do lotu i/lub kontrolę jakości zgodnie z procedurą i normą uzgodnioną przez właściwy organ.”;

17) w pkt M.A.707 wprowadza się następujące zmiany:

lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Aby uzyskać zatwierdzenie na wykonywanie przeglądu zdatności do lotu, oraz ewentualnie na wydawanie zezwoleń na lot, zatwierdzona organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu musi posiadać odpowiedni personel ds. przeglądu zdatności do lotu w celu wydawania poświadczeń przeglądu zdatności do lotu lub zaleceń, o których mowa w sekcji A podsekcja I oraz, w stosownych przypadkach, wydawania zezwoleń na lot zgodnie z pkt M.A.711 lit. c):

1. W odniesieniu do statków powietrznych użytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 oraz statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 2 730 kg, z wyjątkiem balonów, członkowie personelu:

a) posiadają co najmniej pięć lat doświadczenia w zakresie zapewniania ciągłej zdatności do lotu; oraz

b) posiadają odpowiednią licencję zgodnie z załącznikiem III (część 66) bądź wykształcenie wyższe lotnicze lub odpowiednik krajowy; oraz

c) ukończyli formalne szkolenie w zakresie lotniczej obsługi technicznej; oraz

d) zajmują w zatwierdzonej organizacji stanowisko o odpowiednim zakresie obowiązków;

e) niezależnie od przepisów lit. a)–d), wymaganie określone w pkt M.A.707 lit. a) ppkt 1 lit. b) można zastąpić wymaganiem posiadania pięcioletniego doświadczenia w zakresie zapewniania ciągłej zdatności do lotu, poza doświadczeniem wymaganym zgodnie z pkt M.A.707 lit. a) ppkt 1 lit. a).

2. W odniesieniu do statków powietrznych nieużytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 o maksymalnej masie startowej równej 2 730 kg lub niższej oraz balonów, członkowie personelu:

a) posiadają co najmniej trzy lata doświadczenia w zakresie zapewniania ciągłej zdatności do lotu; oraz

b) posiadają odpowiednią licencję zgodnie z załącznikiem III (część 66) bądź wykształcenie wyższe lotnicze lub odpowiednik krajowy; oraz

c) ukończyli stosowne szkolenie w zakresie lotniczej obsługi technicznej; oraz

d) zajmują w zatwierdzonej organizacji stanowisko o odpowiednim zakresie obowiązków;

e) niezależnie od przepisów lit. a)–d), wymaganie określone w pkt M.A.707 lit. a) ppkt 2 lit. b) można zastąpić wymaganiem posiadania czteroletniego doświadczenia w zapewnianiu ciągłej zdatności do lotu, poza doświadczeniem wymaganym zgodnie z pkt M.A.707 lit. a) ppkt 2 lit. a).”;

18) w pkt M.A.708 wprowadza się następujące zmiany:

a) 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), a w odniesieniu do statków powietrznych nieużytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 dostarcza kopię programu odpowiedzialnemu właścicielowi lub operatorowi zgodnie z pkt M.A.201.”;

b) lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) W przypadku skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym lub statków powietrznych użytkowanych w operacjach CAT, jeżeli organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu nie ma odpowiednich zatwierdzeń zgodnie z częścią 145 lub częścią M.A. podsekcja F, zawiera ona, w porozumieniu z operatorem, pisemną umowę na obsługę techniczną z organizacją zatwierdzoną zgodnie z częścią 145 lub częścią M.A. podsekcja F lub innym operatorem; umowa ta opisuje szczegółowo funkcje wymienione w M.A.301 ust. 2, M.A.301 ust. 3, M.A.301 ust. 5 i M.A.301 ust. 6, zapewnia, by całość obsługi technicznej była ostatecznie prowadzona przez organizację obsługi technicznej zatwierdzoną zgodnie z częścią 145 lub częścią M.A. podsekcja F, a także określa wsparcie funkcji zapewniania jakości wymienionych w M.A.712 lit. b).”;

c) dodaje się lit. d) w brzmieniu:

„d) Niezależnie od wymagania określonego w lit. c) umowa może mieć formę indywidualnych zleceń dla organizacji obsługi technicznej zatwierdzonej zgodnie z częścią 145 lub częścią M.A. podsekcja F w przypadku:

1. statku powietrznego wymagającego nieplanowanej liniowej obsługi technicznej;
2. obsługi technicznej podzespołu, w tym obsługi technicznej silnika.”;

19) pkt M.A.709 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) W przypadku statków powietrznych nieużytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, aby umożliwić początkowe zatwierdzenie i/lub rozszerzenie zakresu zatwierdzenia bez zawartych umów, o których mowa w dodatku I do niniejszego załącznika (część M), zatwierdzona organizacja zarządzania 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 statku powietrznego zgodnie z pkt M.A.302, w odpowiednim czasie przed skorzystaniem z praw, o których mowa w pkt M.A.711.”;

20) pkt M.A.711 lit. a) ppkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

- „1. zarządzać ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych poza statkami użytkowymi przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, wymienionymi w certyfikacie zatwierdzającym;
2. zarządzać ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych użytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, w przypadku gdy są one wymienione zarówno w certyfikacie zatwierdzającym, jak i w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC).”;

21) pkt M.A.712 lit. e) i f) otrzymuje brzmienie:

- „e) W przypadku koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 system zapewniania jakości przewidziany w części M.A. podsekcja G stanowi zintegrowaną część systemu zapewniania jakości stosowanego przez operatora.
- f) W przypadku małej organizacji, która nie zarządza ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych użytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, system jakości może być zastąpiony regularnymi przeglądami organizacji, pod warunkiem zatwierdzenia przez właściwy organ, chyba że organizacja 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 organizacja nie zleca zadań z zakresu zarządzania ciągłą zdatnością do lotu innym stronom.”;

22) pkt M.A.801 lit. c) i d) otrzymuje brzmienie:

„c) W drodze odstępstwa od przepisów pkt M.A.801 lit. b) ppkt 2, w przypadku statków powietrznych ELA1 nieużytkowanych w operacjach CAT lub zarobkowych operacjach specjalistycznych lub w zarobkowych operacjach ATO, złożone zadania obsługi technicznej statków powietrznych wymienione w dodatku VII mogą być poświadczone przez personel poświadczający, o którym mowa w pkt M.A.801 lit. b) ppkt 2.

d) W drodze odstępstwa od postanowień pkt M.A.801 lit. b), w przypadku nieprzewidzianych okoliczności, gdy statek powietrzny został uziemiony w miejscu, gdzie brak jest zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej odpowiednio zatwierdzonej zgodnie z niniejszym załącznikiem lub załącznikiem II (część 145), lub właściwego personelu poświadczającego, właściciel może upoważnić dowolną osobę, posiadającą co najmniej trzy lata odpowiedniego doświadczenia w zakresie obsługi technicznej i właściwe kwalifikacje, do wykonania obsługi technicznej zgodnie ze standardami ustalonymi w podsekcji D niniejszego załącznika i do poświadczenia obsługi statku powietrznego. 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 poświadczenie wszelkiej tego rodzaju obsługi technicznej przez posiadającą odpowiednie uprawnienia osobę, o której mowa w M.A.801 lit. b), bądź organizację zatwierdzoną zgodnie z sekcją A podsekcja F niniejszego załącznika (część M) lub załącznikiem II (część 145), jak najszybciej, lecz w terminie nieprzekraczającym siedmiu dni; oraz
3. powiadamia organizację odpowiedzialną za zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego, jeżeli zawarł z nią umowę zgodnie z pkt M.A.201 lit. i) lub w razie braku takiej umowy właściwy organ – w terminie siedmiu dni od wydania takiego upoważnienia do poświadczenia.”;

23) pkt M.A.803 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) W przypadku każdego nieskomplikowanego statku powietrznego z napędem silnikowym o maksymalnej masie startowej nie większej niż 2 730 kg, szybowca, motoszybowca lub balonu, który nie jest użytkowany w operacjach CAT lub zarobkowych operacjach specjalistycznych lub zarobkowych operacjach ATO, pilot-właściciel może wystawić poświadczenie obsługi po wykonaniu ograniczonej obsługi technicznej przez pilota-właściciela określonej w dodatku VIII.”;

24) w pkt M.A.901 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. c), d) i e) otrzymują brzmienie:

„c) W przypadku wszystkich statków powietrznych użytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 oraz statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 2 730 kg, z wyjątkiem balonów, pozostających w kontrolowanym środowisku, organizacja, o której mowa w lit. b), zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego, może, jeżeli została odpowiednio zatwierdzona i pod warunkiem zgodności z lit. k):

1. wystawić poświadczenie przeglądu zdatności do lotu zgodnie z pkt M.A.710; oraz
2. w przypadku wydanego przez siebie poświadczenia przeglądu zdatności do lotu, jeśli 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 użytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 oraz statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 2 730 kg, z wyjątkiem balonów:

(i) które nie pozostają w kontrolowanym środowisku; lub

(ii) których ciągłą zdatnością do lotu zarządza organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu nieposiadająca prawa do przeprowadzania przeglądów zdatności do lotu,

poświadczenie przeglądu zdatności do lotu wystawia właściwy organ po przeprowadzeniu pozytywnej oceny na podstawie zalecenia wydanego przez organizację zarządzania ciągłą zdatnością do lotu odpowiednio zatwierdzoną zgodnie z sekcją A podsekcja G niniejszego załącznika (część M), przesłanego wraz z wnioskiem właściciela lub operatora. Zalecenie to opiera się na przeglądzie zdatności do lotu przeprowadzonym zgodnie z pkt M.A.710.

e) W przypadku statków powietrznych nieużytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 o maksymalnej masie startowej nie większej niż 2 730 kg, oraz balonów, każda organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu zatwierdzona zgodnie z sekcją A podsekcja G niniejszego załącznika (część M) i wyznaczona przez właściciela lub operatora, może, jeżeli została odpowiednio zatwierdzona i pod warunkiem zgodności z lit. k):

1. wystawić poświadczenie przeglądu zdatności do lotu zgodnie z pkt M.A.710; oraz
2. w przypadku wydanego przez siebie poświadczenia przeglądu zdatności do lotu, jeśli statek powietrzny pozostawał w kontrolowanym środowisku pod jej nadzorem, przedłużyć dwukrotnie ważność poświadczenia przeglądu zdatności do lotu, każdorazowo na okres jednego roku.”;

b) lit. g) otrzymuje brzmienie:

„g) W drodze odstępstwa od postanowień pkt M.A.901 lit. e) i M.A.901 lit. i) ppkt 2, w przypadku statków powietrznych ELA1 nieużytkowanych w operacjach CAT lub zarobkowych operacjach specjalistycznych lub zarobkowych operacjach ATO, poświadczenie przeglądu zdatności do lotu może być również wystawiane przez właściwy organ po przeprowadzeniu z wynikiem pozytywnym oceny na podstawie zalecenia wydanego przez personel poświadczający formalnie zatwierdzony przez właściwy organ i spełniający wymagania załącznika III (część 66), jak również wymagania określone w pkt M.A.707 lit. a) ppkt 2 lit. a), przesłanego wraz z wnioskiem właściciela lub operatora. Zalecenie to opiera się na przeglądzie zdatności do lotu przeprowadzonym zgodnie z pkt M.A.710 i nie jest wydawane na dłużej niż dwa kolejne lata.”;

25) pkt M.B.105 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) W celu przyczynienia się do poprawy bezpieczeństwa lotniczego właściwe organy uczestniczą w wymianie wszystkich niezbędnych informacji zgodnie z art. 15 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.”;

26) pkt M.B.303 i M.B.304 otrzymują brzmienie:

**„M.B.303 Monitorowanie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego**

- a) Właściwy organ opracowuje program przeglądów w celu monitorowania stanu zdatności do lotu floty statków powietrznych znajdujących się w jego rejestrze stosując podejście oparte na analizie ryzyka.
- b) Program przeglądów obejmuje przeglądy wyrywkowe statków powietrznych i obejmuje wszystkie kluczowe elementy ryzyka zdatności do lotu.
- c) Program przeglądów wyrywkowo sprawdza osiągnięte standardy zdatności do lotu na podstawie stosownych wymagań i identyfikuje niezgodności.
- d) Wszelkie zidentyfikowane niezgodności są klasyfikowane zgodnie z wymaganiami niniejszej części i potwierdzane na piśmie osobie lub organizacji odpowiedzialnej zgodnie z pkt M.A.201. Właściwy organ dysponuje procedurą służącą do analizowania niezgodności w odniesieniu do ich znaczenia pod kątem bezpieczeństwa.
- e) Właściwy organ rejestruje wszystkie niezgodności i działania korygujące.
- f) Jeśli podczas przeglądu statku powietrznego stwierdzony zostanie dowód wskazujący na niezgodność z wymaganiami niniejszej części lub jakiegokolwiek innej części, niezgodność traktuje się zgodnie z przepisami odpowiedniej części.
- g) Jeżeli jest to niezbędne w celu zapewnienia odpowiednich działań w zakresie egzekwowania przepisów, właściwy organ wymienia z innymi właściwymi organami informacje dotyczące niezgodności zidentyfikowanych zgodnie z lit. f).

**M.B.304 Cofnięcie i zawieszenie**

Właściwy organ:

- a) zawiesza poświadczenie przeglądu zdatności do lotu z racji uzasadnionego potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa; lub
- b) zawiesza lub cofa poświadczenie przeglądu zdatności do lotu zgodnie z pkt M.B.903 ppkt 1.”;

27) pkt M.B.701 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) W przypadku koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 właściwy organ otrzymuje do zatwierdzenia, wraz ze wstępnym wnioskiem o wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego i, w stosownych przypadkach, o wydanie wszelkich wnioskowanych zmian, oraz dla każdego typu eksploatowanego statku powietrznego:

1. charakterystykę zarządzania ciągłą zdadnością do lotu;
2. programy obsługi technicznej statków powietrznych operatora;
3. pokładowy dziennik techniczny;
4. w stosownych przypadkach, techniczną specyfikację umów o obsługę techniczną zawartych między CAMO a zatwierdzoną organizacją obsługi technicznej określoną w części 145.”;

28) pkt M.A.703 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) W przypadku koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 informacje zawarte w formularzu 14 EASA są włączane do certyfikatu przewoźnika lotniczego.”;

29) pkt M.B.902 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Właściwy organ posiada odpowiedni personel ds. przeglądu zdadności do lotu w celu przeprowadzania przeglądów zdadności do lotu.

1. W odniesieniu do wszystkich statków powietrznych użytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 oraz statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 2 730 kg, z wyjątkiem balonów, członkowie personelu:

- a) posiadają co najmniej pięć lat doświadczenia w zakresie zapewniania 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 (w przypadku gdy art. 5 ust. 6 odnosi się do regulacji krajowych) bądź odpowiedni dyplom uczelni lotniczej lub równoważny; oraz
- c) ukończyli formalne szkolenie w zakresie lotniczej obsługi technicznej; oraz
- d) zajmują stanowiska wiążące się z właściwymi obowiązkami.

Niezależnie od przepisów lit. a)–d) wymaganie określone w pkt M.B.902 lit. b) ppkt 1 lit. b) może zostać zastąpione przez wymaganie posiadania pięciu lat doświadczenia w zapewnianiu ciągłej zdadności do lotu poza doświadczeniem już wymaganym zgodnie z pkt M.B.902 lit. b) ppkt 1 lit. a).

2. W odniesieniu do statków powietrznych nieużytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 o maksymalnej masie startowej równej 2 730 kg lub niższej oraz balonów, członkowie personelu:

- a) posiadają co najmniej trzy lata doświadczenia w zakresie zapewniania 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 (w przypadku gdy art. 5 ust. 6 odnosi się do regulacji krajowych) bądź odpowiedni dyplom uczelni lotniczej lub równoważny; oraz
- c) ukończyli stosowne szkolenie w zakresie lotniczej obsługi technicznej; oraz
- d) zajmują stanowiska wiążące się z właściwymi obowiązkami.

Niezależnie od przepisów lit. a)–d) wymaganie określone w pkt M.B.902 lit. b) ppkt 2 lit. b) można zastąpić wymaganiem posiadania czterech lat doświadczenia w zapewnianiu ciągłej zdadności do lotu poza doświadczeniem już wymaganym zgodnie z pkt M.B.902 lit. b) ppkt 2 lit. a).”;

30) dodatek I otrzymuje brzmienie:

„Dodatek I

### Umowa o zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu

1. W przypadku gdy właściciel/operator statku powietrznego zleci, zgodnie z pkt M.A.201, wykonywanie zadań z zakresu zarządzania ciągłą zdatnością do lotu organizacji zatwierdzonej zgodnie z częścią M podsekcja G (CAMO), po podpisaniu odpowiedniej umowy przez obydwie strony, na żądanie właściwego organu właściciel/operator statku powietrznego wysyła jej kopię właściwemu organowi państwa członkowskiego rejestracji.
2. Umowa jest sporządzana z uwzględnieniem wymagań zawartych w części M i określa obowiązki sygnatariuszy w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.
3. Obejmuje ona co najmniej:
  - znaki rejestracyjne statku powietrznego,
  - typ statku powietrznego,
  - numer fabryczny statku powietrznego,
  - właściciela statku powietrznego bądź nazwisko lub dane przedsiębiorstwa zarejestrowanego dzierżawcy, w tym adres,
  - dane CAMO, w tym adres,
  - rodzaj operacji.
4. Umowa zawiera następujące postanowienia:

»Właściciel/operator powierza CAMO zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego, opracowanie programu obsługi technicznej, który ma być zatwierdzony przez właściwy organ określony w pkt M.1, oraz zorganizowanie obsługi technicznej statku powietrznego zgodnie ze wspomnianym programem obsługi technicznej.

Zgodnie z niniejszą umową, obydwaj sygnatariusze zobowiązują się do wypełniania swoich obowiązków z niej wynikających.

Właściciel/operator oświadcza, że zgodnie z jego wiedzą wszelkie informacje udzielane CAMO dotyczące ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego są i będą dokładne oraz że bez uprzedniej zgody CAMO statek powietrzny nie będzie poddawany przeróbkom.

W przypadku nieprzestrzegania postanowień niniejszej umowy przez którąkolwiek ze stron traci ona ważność. W takim przypadku właściciel/operator zachowuje pełną odpowiedzialność za wszystkie zadania związane z ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego, a właściciel zobowiązuje się do poinformowania o tym właściwych organów państwa członkowskiego rejestracji w ciągu dwóch tygodni.

5. W przypadku zawarcia umowy między właścicielem operatorem a CAMO zgodnie z pkt M.A.201 obowiązki są dzielone między strony w następujący sposób:
  - 5.1. Obowiązki CAMO:
    1. zapewnienie, że dany typ statku powietrznego wchodzi w zakres jej zatwierdzenia;
    2. przestrzeganie warunków służących zachowaniu ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego, wymienionych poniżej:
      - a) opracowanie programu obsługi technicznej statku powietrznego, obejmującego w stosownych przypadkach opracowany program niezawodności;
      - 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/operatorowi;
  - e) zorganizowanie inspekcji pomostowej z wykorzystaniem poprzedniego programu obsługi technicznej statku powietrznego;
  - f) zorganizowanie prowadzenia całości obsługi technicznej przez zatwierdzoną organizację obsługi technicznej;
  - g) podjęcie kroków w celu wykonania wszystkich odpowiednich dyrektyw zdatności do lotu;
  - h) zorganizowanie usunięcia przez zatwierdzoną organizację obsługi technicznej wszystkich usterek wykrytych podczas planowej obsługi technicznej, przeglądu zdatności do lotu lub usterek zgłoszonych przez właściciela; koordynowanie wykonania planowej obsługi technicznej, wykonania dyrektyw zdatności do lotu, wymiany części o ograniczonym czasie użytkowania oraz spełnianie wymagań w zakresie inspekcji podzespołów;
  - i) każdorazowe informowanie właściciela o przekazaniu statku powietrznego do zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej;
  - j) zarządzanie całą dokumentacją techniczną;
  - k) archiwizowanie całej dokumentacji technicznej;
3. zorganizowanie procesu zatwierdzenia wszelkich modyfikacji statku powietrznego, zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, przed ich wprowadzeniem w życie;
  4. zorganizowanie procesu zatwierdzenia wszelkich napraw statku powietrznego, zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, przed ich wykonaniem;
  5. informowanie właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji w każdym przypadku, gdy statek powietrzny nie został przekazany do zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej przez właściciela, jak wymaga tego zatwierdzona organizacja;
  6. informowanie właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji w każdym przypadku, gdy niniejsza umowa nie jest przestrzegana;
  7. zapewnienie, by w miarę potrzeb przeprowadzono przegląd zdatności do lotu statku powietrznego i wystawiano poświadczenie przeglądu zdatności do lotu lub wysyłano 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. zgłaszanie zdarzeń, nakazane przez odpowiednie regulacje;
  10. informowanie właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji, w każdym przypadku gdy niniejsza umowa została wypowiedziana przez którąkolwiek ze stron.

#### 5.2. Obowiązki właściciela/operatora:

1. posiadanie ogólnej wiedzy na temat zatwierdzonego programu obsługi technicznej;
2. posiadanie ogólnej wiedzy na temat przepisów niniejszego załącznika (część M);
3. przekazywanie statku powietrznego do zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej uzgodnionej z CAMO w planowanym terminie wyznaczonym na wniosek CAMO;
4. wykonywanie modyfikacji wyłącznie po konsultacji z CAMO;
5. informowanie CAMO o wszystkich czynnościach obsługi technicznej przeprowadzonych na wyjątkowych zasadach bez wiedzy i kontroli CAMO;
6. zgłaszanie CAMO, za pośrednictwem książki statku powietrznego, 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 CAMO i właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji o sprzedaży statku powietrznego;
  9. sporządzanie sprawozdań o wszelkich zdarzeniach, nakazanych przez odpowiednie regulacje;
  10. regularne informowanie CAMO o nalocie statku powietrznego oraz przekazywanie wszelkich pozostałych danych dotyczących wykorzystania statku powietrznego, zgodnie z ustaleniami z CAMO;
  11. odnotowywanie poświadczenia obsługi w książce statku powietrznego w sposób określony w pkt M.A.803. lit. d) w przypadku wykonywania obsługi technicznej pilota-właściciela bez wykroczenia poza wykaz zadań obsługi technicznej podany w zatwierdzonym programie obsługi technicznej określonym w pkt 803 lit. c);
  12. informowanie CAMO nie później niż 30 dni po zakończeniu wszelkich zadań obsługi technicznej pilota-właściciela zgodnie z pkt M.A.305 lit. a).”;
- 31) dodatek VI otrzymuje brzmienie:

„Dodatek VI

**Certyfikat zatwierdzenia organizacji zarządzania ciągłą zdadnością do lotu, o której mowa w załączniku I (część M) podsekcja G**

[PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE (\*)]

Członek Unii Europejskiej (\*\*)

**CERTYFIKAT ZATWIERDZENIA ORGANIZACJI ZARZĄDZANIA CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU [CONTINUING AIRWORTHINESS MANAGEMENT ORGANISATION APPROVAL CERTIFICATE]**

Numer: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (\*)].MG.XXXX (ref. AOC XX.XXXX)

Na mocy aktualnie obowiązującego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 oraz na warunkach podanych poniżej, [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (\*)] zatwierdza niniejszym

[NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

jako organizację zarządzania ciągłą zdatnością do lotu spełniającą wymagania sekcji A podsekcja G załącznika I (część M) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014, zatwierdzoną do zarządzania ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych wymienionych w załączonym zakresie zatwierdzenia oraz, w stosownych przypadkach, do wydawania zaleceń i poświadczeń przeglądu zdatności do lotu po przeglądzie zdatności do lotu, zgodnie z pkt M.A.710 załącznika I (część M), a także, w stosownych przypadkach, do wydawania zezwoleń na lot zgodnie z pkt M.A.711 lit. c) załącznika I (część M) tego rozporządzenia.

**WARUNKI**

- Niniejsze zatwierdzenie jest ograniczone do zakresu podanego w sekcji dotyczącej zatwierdzenia zatwierdzonej charakterystyki zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, zgodnie z sekcją A podsekcja G załącznika I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014.
- Niniejsze zatwierdzenie wymaga spełnienia wymagań procedur podanych w zatwierdzonej charakterystyce zarządzania ciągłą zdatnością do lotu według załącznika I (część M) oraz, w stosownych przypadkach, załącznika Va (część T) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014.
- Niniejsze zatwierdzenie jest ważne tak długo, jak długo zatwierdzona organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu spełnia wymagania załącznika I (część M) oraz, w stosownych przypadkach, załącznika Va (część T) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014.
- Jeżeli organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu zleca w ramach swojego systemu jakości świadczenie usług innej organizacji (organizacjom), niniejsze zatwierdzenie zachowuje ważność pod warunkiem że taka organizacja (takie organizacje) spełnia(-ją) mające zastosowanie warunki umowy.
- Z zastrzeżeniem przestrzegania wyżej wymienionych warunków od 1 do 4, niniejsze zatwierdzenie zachowuje ważność bezterminowo lub do chwili jego zrzeczenia się, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia.  
Jeżeli niniejszy formularz jest stosowany także w odniesieniu do koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, wówczas numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) musi być dodany do numeru zatwierdzenia obok numeru standardowego, a warunek 5 zostaje zastąpiony następującymi warunkami uzupełniającymi:
- Niniejsze zatwierdzenie nie stanowi upoważnienia do użytkowania typów statków powietrznych wymienionych w pkt 1. Upoważnieniem do użytkowania tych statków powietrznych jest AOC.
- Wygaśnięcie, zawieszenie lub cofnięcie AOC automatycznie powoduje unieważnienie niniejszego zatwierdzenia w odniesieniu do statków powietrznych, których znaki rejestracyjne wskazano w AOC, chyba że właściwy organ jednoznacznie postanowi inaczej.
- Z zastrzeżeniem przestrzegania wyżej wymienionych warunków niniejsze zatwierdzenie zachowuje ważność bezterminowo lub do chwili jego zrzeczenia się, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia.

Data pierwotnego wydania: .....

Podpisano: .....

Data niniejszej zmiany: ..... Zmiana nr: .....

W imieniu właściwego organu: [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (\*)]

Strona 1 z 2

**ZAKRES ZATWIERDZENIA ORGANIZACJI ZARZĄDZANIA CIĄGŁĄ  
ZDATNOŚCIĄ DO LOTU [CONTINUING AIRWORTHINESS MANAGEMENT ORGANISATION APPROVAL SCHEDULE]**

Numer: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (\*).MG.XXXX

(nr AOC XX.XXXX)

Organizacja: [NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

Typ/seria/grupa statków powietrznych	Uprawnienia do przeglądów zdatności	Uprawnienia do wydawania zezwoleń na lot	Organizacje objęte systemem jakości
	[TAK/NIE] (***)	[TAK/NIE] (***)	
	[TAK/NIE] (***)	[TAK/NIE] (***)	
	[TAK/NIE] (***)	[TAK/NIE] (***)	
	[TAK/NIE] (***)	[TAK/NIE] (***)	

Niniejszy zakres zatwierdzenia jest ograniczony do zakresu podanego w zatwierdzonej charakterystyce zarządzania ciągłą zdatnością do lotu określonego w sekcji .....

Numer charakterystyki zarządzania zdatnością do lotu: .....

Data pierwotnego wydania: .....

Podpisano: .....

Data niniejszej zmiany: ..... Zmiana nr: .....

W imieniu właściwego organu: [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (\*)]

Formularz 14 EASA Wydanie 4

(\*) lub EASA, jeśli właściwym organem jest EASA.

(\*\*) Wykreślić w przypadku państwa niebędącego państwem członkowskim UE lub EASA.

(\*\*\*) Wykreślić, jeśli organizacja nie jest zatwierdzona.”;

- 32) w dodatku VIII: Ograniczona obsługa techniczna wykonywana przez pilota-właściciela lit. b) ppkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1. stanowi krytyczne zadanie obsługi technicznej”;

## ZAŁĄCZNIK II

W załączniku II (część 145) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 wprowadza się następujące zmiany:

1) w spisie treści wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się pkt 145.A.48 w brzmieniu:

„145.A.48 **Wykonanie obsługi technicznej**”;

2) pkt 145.A.30 lit. h) i i) otrzymuje brzmienie:

„h) O ile w lit. j) nie określono inaczej, każda organizacja zajmująca się obsługą techniczną statków powietrznych:

1. posiada, w przypadku hangarowej obsługi technicznej skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym, odpowiednio wykwalifikowany personel poświadczający dla danego typu statku powietrznego należący do kategorii C zgodnie z częścią 66 i pkt 145.A.35. Ponadto organizacja posiada wystarczającą liczbę osób odpowiednio wykwalifikowanego personelu należącego do kategorii B1, B2, zgodnie z częścią 66 i pkt 145.A.35, w celu wspomagania personelu poświadczającego kategorii C w stosownych przypadkach.

(i) Personel wspomagający kategorii B1 i B2 upewnia się, że odpowiednie zadania lub inspekcje były przeprowadzane według wymaganych standardów przed wydaniem poświadczenia obsługi przez personel poświadczający kategorii C.

(ii) Organizacja prowadzi rejestr wszystkich członków personelu wspomagającego kategorii B1 i B2.

(iii) Personel poświadczający kategorii C upewnia się, że została zachowana zgodność z ppkt (i) i zostały wykonane wszystkie prace wymagane przez klienta w czasie konkretnego przeglądu w ramach hangarowej obsługi technicznej lub pakietu prac obsługowych, oraz ocenia skutki każdej niewykonanej pracy w celu nakazania jej wykonania lub uzgodnienia z operatorem przełożenia jej na inny termin lub do czasu następnego konkretnego przeglądu.

2. posiada, w przypadku hangarowej obsługi technicznej statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym:

(i) odpowiednio wykwalifikowany personel poświadczających dla danego typu statku powietrznego należący do kategorii B1, B2, B3, stosownie do przypadku, zgodnie z załącznikiem III (część 66) i pkt 145.A.35; lub

(ii) odpowiednio wykwalifikowany personel poświadczający dla danego typu statku powietrznego należący do kategorii C wspierany przez personel wspomagający, zgodnie z pkt 145.A.35 lit. a) ppkt (i).

i) Personel poświadczający w zakresie podzespołów spełnia wymagania art. 5 ust. 6 rozporządzenia 1321/2014.”;

3) dodaje się pkt 145.A.48 w brzmieniu:

„145.A.48 **Wykonanie obsługi technicznej**

Organizacja ustanawia procedury w celu zapewnienia, że:

a) po zakończeniu całości obsługi technicznej zostanie przeprowadzona ogólna weryfikacja w celu zagwarantowania, że ze statku powietrznego i podzespołu usunięto wszystkie narzędzia, wyposażenie i obce części oraz materiały, a wszystkie zdjęte osłony zostały ponownie zainstalowane;

b) wprowadzono metodę wykrywania błędów po wykonaniu każdego krytycznego zadania obsługi technicznej;

c) zminimalizowano ryzyko popełnienia licznych błędów podczas obsługi technicznej oraz ryzyko powtórzenia błędów w wykonywaniu identycznych czynności obsługi technicznej; oraz

d) ocena uszkodzeń oraz przeprowadzenie modyfikacji i napraw zostały wykonane przy zastosowaniu danych określonych w pkt M.A.304.”;

4) pkt 145.A.65 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Organizacja ustanawia procedury uzgodnione z właściwym organem uwzględniając czynniki ludzkie oraz wydolność ludzką, w celu zapewnienia prawidłowych zasad postępowania obsługowego oraz zgodności ze stosownymi wymaganiami ustanowionymi w pkt 145.A.25–145.A.95. Procedury objęte niniejszym punktem:

1. zapewniają uzgodnienie wyraźnego zlecenia lub umowy o wykonanie prac między organizacją a organizacją zwracającą się o wykonanie obsługi technicznej w celu wyraźnego określenia obsługi technicznej, która ma zostać wykonana, aby statek powietrzny i podzespoły mogły uzyskać poświadczenie obsługi technicznej zgodnie z pkt 145.A.50; oraz
  2. obejmują wszystkie aspekty wykonania obsługi technicznej, włącznie ze świadczeniem i kontrolą usług specjalistycznych, oraz ustanawiają standardy, w oparciu o które organizacja zamierza pracować.”.
-

## ZAŁĄCZNIK III

W załączniku III (część 66) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 wprowadza się następujące zmiany:

1) pkt 66.A.30 lit. a) ppkt 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3. dla kategorii C w odniesieniu do skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym:

- (i) trzy lata doświadczenia w wykonywaniu przywilejów kategorii B1.1, B1.3 lub B2 na skomplikowanym statku powietrznym z napędem silnikowym lub jako personel wspomagający zgodnie z pkt 145.A.35, bądź łącznie dla obu tych funkcji; lub
- (ii) pięć lat doświadczenia w wykonywaniu przywilejów kategorii B1.2 lub B1.4 na skomplikowanym statku powietrznym z napędem silnikowym lub jako personel wspomagający zgodnie z pkt 145.A.35, bądź łącznie dla obu tych funkcji;

4. dla kategorii C w odniesieniu do statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym: trzy lata doświadczenia w wykonywaniu przywilejów kategorii B1 lub B2 na statkach powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym lub jako personel wspomagający zgodnie z pkt 145.A.35, bądź łącznie dla obu tych funkcji;”;

2) pkt 66.A.70 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) W drodze odstępstwa od przepisów lit. c), w przypadku statków powietrznych nieużytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym, licencja na obsługę techniczną statku powietrznego zawiera ograniczenia zgodnie z pkt 66.A.50, aby zagwarantować, że przywileje personelu poświadczającego obowiązujące w danym państwie członkowskim przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia są takie same jak przywileje wynikające z poddanej konwersji licencji na obsługę techniczną statku powietrznego określonej w części 66.”;

3) dodatek V otrzymuje brzmienie:

„Dodatek V

**Formularz wniosku – Formularz 19 EASA**

WNIOSEK O WYDANIE/ZMIANĘ/WZNOWIENIE WAŻNOŚCI LICENCJI NA OBSŁUGĘ TECHNICZNĄ STATKU POWIETRZNEGO (AML) OKREŚLONEJ W CZĘŚCI 66	FORMULARZ 19 EASA				
INFORMACJE DOTYCZĄCE WNIOSKODAWCY:					
Imię i nazwisko: .....					
Adres: .....					
Obywatelstwo: ..... Data i miejsce urodzenia: .....					
INFORMACJE DOTYCZĄCE LICENCJI AML określonej w części 66 (w stosownych przypadkach): .....					
Numer licencji: ..... Data wydania: .....					
INFORMACJE DOTYCZĄCE PRACODAWCY:					
Imię i nazwisko: .....					
Adres: .....					
Numer zatwierdzenia organizacji obsługi technicznej: .....					
Nr telefonu: ..... Faks: .....					
WNIOSEK DOTYCZY: (Zaznaczyć odpowiednie pola)					
Wydanie AML <input type="checkbox"/>	Zmiana AML <input type="checkbox"/>	Wznowienie ważności AML <input type="checkbox"/>			
<b>Uprawnienie</b>	<b>A</b>	<b>B1</b>	<b>B2</b>	<b>B3</b>	<b>C</b>
Samolot o napędzie turbinowym	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Samolot o napędzie tłokowym	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Śmigłowiec o napędzie turbinowym	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Śmigłowiec o napędzie tłokowym	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Awionika			<input type="checkbox"/>		
Samoloty z kabiną bez hermetyzacji wyposażone w silnik tłokowy o maksymalnej masie startowej 2 000 kg i poniżej				<input type="checkbox"/>	
Skomplikowane statki lotnicze z napędem silnikowym					<input type="checkbox"/>
Statki powietrzne inne niż skomplikowane statki lotnicze z napędem silnikowym					<input type="checkbox"/>
Zatwierdzenie typu/zatwierdzenie uprawnienia/usunięcie ograniczenia (w stosownych przypadkach): .....					
<p>Ubiegam się o wydanie/zmianę/wznowienie ważności licencji AML określonej w części 66 zgodnie z powyższymi wskazaniem i potwierdzam, że informacje zawarte w niniejszym formularzu są zgodne z prawdą na dzień złożenia wniosku.</p> <p>Niniejszym potwierdzam, że:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nie posiadam żadnej licencji AML określonej w części 66 wydanej w innym państwie członkowskim,</li> <li>2. Nie złożyłem wniosku o wydanie licencji AML określonej w części 66 w innym państwie członkowskim, oraz</li> <li>3. Nigdy nie wydano mi licencji AML określonej w części 66 w innym państwie członkowskim, która zostałaby cofnięta lub zawieszona w jakimkolwiek innym państwie członkowskim.</li> </ol> <p>Przyjmuję do wiadomości, że podanie jakichkolwiek nieprawdziwych informacji może uniemożliwić mi uzyskanie licencji AML określonej w części 66.</p>					
Podpisano: ..... Nazwa: ..... Data: .....					



Ubiegam się o uznanie następujących zaliczeń (w stosownych przypadkach):

.....  
.....  
.....

Doświadczenia zdobytego podczas szkolenia, o którym mowa w części 147

.....  
.....  
.....

Równoważnych egzaminów zgodnie z posiadanymi świadectwami

.....  
.....  
.....

Należy załączyć odpowiednie świadectwa.

Rekomendacja (w stosownych przypadkach): Niniejszym zaświadcza się, że wnioskodawca spełnia wymagania dotyczące wiedzy i doświadczenia w zakresie obsługi technicznej określone w części 66 i zaleca się, aby właściwy organ wydał lub zatwierdził licencję AML określoną w części 66.

Podpisano: ..... Imię i nazwisko: .....

Stanowisko: ..... Data: .....

4) dodatek VI otrzymuje brzmienie:

„Dodatek VI

**Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego, o której mowa w załączniku III (część 66)**

I.  
UNIA EUROPEJSKA (\*)  
[PAŃSTWO]  
[NAZWA I LOGO ORGANU]

II.  
Część 66  
LICENCJA NA OBSŁUGĘ  
TECHNICZNĄ STATKU  
POWIETRZNEGO

III.  
Licencja nr [KOD PAŃSTWA  
CZŁONKOWSKIEGO].66..[XXXX]

Formularz 26 EASA Wydanie 4

IVa. Pełne imię i nazwisko posiadacza:

IVb. Data i miejsce urodzenia:

V. Adres posiadacza:

VI. Obywatelstwo posiadacza:

VII. Podpis posiadacza:

III. Numer licencji:

VIII. WARUNKI:  
Licencja musi być podpisana przez posiadacza i jest ważna z dokumentem tożsamości zawierającym zdjęcie posiadacza licencji.  
Zatwierdzenie jakiegokolwiek kategorii umieszczonej wyłącznie na stronie zatytułowanej »Kategorie zgodnie z częścią 66« nie upoważnia posiadacza do wydania poświadczenia obsługi technicznej statku powietrznego.  
Niniejsza licencja, w przypadku zatwierdzenia uprawnień dotyczącego typu statku powietrznego, spełnia wymagania załącznika 1 ICAO.  
Przywileje posiadacza niniejszej licencji określa rozporządzenie (UE) nr 1321/2014, a w szczególności jego załącznik III (część 66).  
Niniejsza licencja jest ważna do dnia określonego na stronie zawierającej ograniczenia, chyba że wcześniej zostanie zawieszona lub unieważniona.  
Nie można korzystać z przywilejów wynikających z niniejszej licencji, jeżeli w ciągu dwóch poprzedzających lat posiadacz nie zdobył sześciomiesięcznego doświadczenia w zakresie obsługi technicznej zgodnego z przywilejami przyznanymi na mocy licencji, bądź też nie spełniał warunków zawartych w przepisach dotyczących wydania odpowiednich przywilejów.

III. Numer licencji:

IX. KATEGORIE zgodnie z częścią 66

WAŻNOŚĆ	A	B1	B2	B3	C
Samoloty turbinowe			nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy
Samoloty tłokowe			nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy
Śmigłowce turbinowe			nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy
Śmigłowce tłokowe			nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy
Awionika	nie dotyczy	nie dotyczy		nie dotyczy	nie dotyczy
Skomplikowane statki lotnicze z napędem silnikowym	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	
Statki powietrzne inne niż skomplikowane statki lotnicze z napędem silnikowym	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	
Samoloty z kabiną bez hermetyzacji wyposażone w silnik tłokowy o maksymalnej masie startowej 2 000 kg i poniżej	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy		nie dotyczy

X. Podpis urzędnika wydającego i data: .....

XI. Pieczęć lub stempel organu wydającego:

III. Numer licencji:

XII. UPRAWNIENIA DLA TYPU STATKU POWIETRZNEGO zgodnie z częścią 66		
Uprawnienie dla typu statku powietrznego	Kategoria	Pieczęć i data
III. Numer licencji:		

XIII. OGRANICZENIA zgodnie z częścią 66
<p>Ważne do:</p>
III. Numer licencji:

Załącznik do FORMULARZA 26 EASA
XIV. PRZYWILEJE KRAJOWE nieujęte w części 66, zgodne z [przepisy krajowe] (ważne tylko w [państwo członkowskie])
Pieczęć urzędowa i data
III. Numer licencji:

<p>PUSTE MIEJSCE POZOSTAWIONE CELOWO</p>
--

## ZAŁĄCZNIK IV

W rozporządzeniu (UE) nr 1321/2014 dodaje się załącznik Va (część T) w brzmieniu:

„ZAŁĄCZNIK Va

**CZĘŚĆ T**

Spis treści

T.1 Właściwy organ

Sekcja A – Wymagania techniczne

Podsekcja A – PRZEPISY OGÓLNE

T.A.101 Zakres

Podsekcja B – WYMAGANIA

T.A.201 Obowiązki

Podsekcja E – ORGANIZACJA OBSŁUGI TECHNICZNEJ

Podsekcja G – WYMAGANIA DODATKOWE W STOSUNKU DO ORGANIZACJI ZARZĄDZANIA CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU ZATWIERDZONYCH ZGODNIE Z PRZEPISAMI ZAŁĄCZNIKA I (CZĘŚĆ M) PODSEKCJA G

T.A.701 Zakres

T.A.704 Charakterystyka zarządzania ciągłą zdatnością do lotu

T.A.706 Wymagania w stosunku do personelu

T.A.708 Zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu

T.A.709 Dokumentacja

T.A.711 Przywileje

T.A.712 System zapewnienia jakości

T.A.714 Prowadzenie dokumentacji

T.A.715 Ciągłość ważności zatwierdzenia

T.A.716 Niezgodności

Sekcja B – Procedury stosowane przez właściwe organy

Podsekcja A – PRZEPISY OGÓLNE

T.B.101 Zakres

T.B.102 Właściwy organ

T.B.104 Prowadzenie dokumentacji

Podsekcja B – ODPOWIEDZIALNOŚĆ

T.B.201 Obowiązki

T.B.202 Niezgodności

Podsekcja G – WYMAGANIA DODATKOWE W STOSUNKU DO ORGANIZACJI ZARZĄDZANIA CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU ZATWIERDZONYCH ZGODNIE Z PRZEPISAMI ZAŁĄCZNIKA I (CZĘŚĆ M) PODSEKCJA G

T.B.704 Ciągły nadzór

T.B.705 Niezgodności

## T.1 Właściwy organ

Do celów niniejszej części właściwym organem odpowiedzialnym za nadzór nad statkami powietrznymi i organizacjami jest organ wyznaczony przez państwo członkowskie, które wydało operatorowi certyfikat przewoźnika lotniczego.

### SEKCJA A

#### WYMAGANIA TECHNICZNE

### PODSEKCJA A

#### POSTANOWIENIA OGÓLNE

### T.A.101 Zakres

Niniejsza sekcja ustanawia wymagania zapewniające utrzymanie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych, o których mowa w art. 1 lit. b), zgodnie z zasadniczymi wymaganiami załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

Określa ona ponadto warunki, jakie muszą spełnić osoby i organizacje odpowiedzialne za zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu i obsługę techniczną tych statków powietrznych.

### PODSEKCJA B

#### CIĄGLA ZDATNOŚĆ DO LOTU

### T.A.201 Obowiązki

1. a) Operator jest odpowiedzialny za zdatność do lotu statku powietrznego i zapewnia, by statek powietrzny był użytkowany tylko, jeżeli: statek powietrzny posiada certyfikat typu wydany lub zatwierdzony przez Agencję;
- b) statek powietrzny znajduje się w stanie zdatności do lotu;
- c) statek powietrzny posiada ważne świadectwo zdatności do lotu wydane zgodnie z przepisami załącznika 8 ICAO;
- d) obsługa techniczna statku powietrznego jest wykonywana zgodnie z programem obsługi technicznej spełniającym wymagania państwa rejestracji oraz stosowne wymagania załącznika 6 ICAO;
- e) usunięcia wszelkich usterek lub uszkodzeń mających wpływ na bezpieczne użytkowanie statku powietrznego spełniają normy akceptowane przez państwo rejestracji;
- f) statek powietrzny spełnia wszelkie stosowne:
  - (i) dyrektywy zdatności do lotu lub wymagania dotyczące ciągłej zdatności do lotu wydane bądź przyjęte przez państwo rejestracji; oraz
  - (ii) wydane przez Agencję obowiązkowe informacje dotyczące bezpieczeństwa, w tym dyrektywy zdatności do lotu;
- g) statek powietrzny uzyskał poświadczenie obsługi po wykonaniu obsługi technicznej przez wykwalifikowane organizacje zgodnie z wymaganiami państwa rejestracji. Podpisane poświadczenie obsługi zawiera w szczególności podstawowe dane dotyczące wykonanej obsługi technicznej;
- h) przed każdym lotem przeprowadzany jest przegląd przedlotowy statku powietrznego;
- i) wszystkie modyfikacje i naprawy są zgodne z wymaganiami dotyczącymi zdatności do lotu ustanowionymi przez państwo rejestracji;

- j) następująca dokumentacja statku powietrznego jest przechowywana do czasu zastąpienia informacji w niej zawartych nowymi informacjami równoważnymi co do zakresu i szczegółowości, ale nie krócej niż przez 24 miesiące:
- 1) łączny czas użytkowania (godziny, cykle i czas kalendarzowy, stosownie do przypadku) statku powietrznego i wszystkich jego podzespołów o ograniczonym czasie użytkowania;
  - 2) aktualny stan zgodności z wymaganiami pkt T.A.201 ppkt 1 lit. f);
  - 3) aktualny stan zgodności z programem obsługi technicznej;
  - 4) aktualny stan modyfikacji i napraw wraz z odpowiednimi szczegółami i danymi uzasadniającymi, wykazującymi ich zgodność z wymaganiami ustanowionymi przez państwo rejestracji.
2. Zadania określone w pkt T.A.201 ppkt 1 są kontrolowane przez organizację zarządzania ciągłą zdadnością do lotu operatora. W tym celu organizacja musi spełniać dodatkowe wymagania określone w T.A. PODSEKCJA G
3. Organizacja zarządzania ciągłą zdadnością do lotu, o której mowa w ppkt 2, zapewnia, by obsługa techniczna i poświadczenie obsługi statku powietrznego były przeprowadzane przez organizację obsługi technicznej spełniającą wymagania podsekcji E. Jeżeli organizacja zarządzania ciągłą zdadnością do lotu sama nie spełnia wymagań podsekcji E, zawiera w tym celu umowę z organizacją, która je spełnia.

#### PODSEKCJA E

#### **ORGANIZACJA OBSŁUGI TECHNICZNEJ**

Organizacja zarządzania ciągłą zdadnością do lotu zapewnia, by obsługa techniczna statku powietrznego i jego podzespołów była wykonywana przez organizacje spełniające następujące wymagania:

- 1) Organizacja posiada zatwierdzenie organizacji obsługi technicznej wydane lub akceptowane przez państwo rejestracji.
- 2) Zakres posiadanego przez organizację zatwierdzenia obejmuje uprawnienia dla odpowiedniego statku powietrznego i/lub podzespołów.
- 3) Organizacja ustanowiła system zgłaszania zdarzeń zapewniający zgłaszanie wszelkich stwierdzonych stanów statku powietrznego lub podzespołów zagrażających bezpieczeństwu lotu operatorowi, właściwemu organowi operatora, organizacji odpowiedzialnej za projekt typu lub uzupełniający projekt typu oraz organizacji zarządzania ciągłą zdadnością do lotu.
- 4) Organizacja ustanowiła własny podręcznik opisujący wszystkie obowiązujące w niej procedury.

#### PODSEKCJA G

#### **WYMAGANIA DODATKOWE W STOSUNKU DO ORGANIZACJI ZARZĄDZANIA CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU ZATWIERDZONYCH ZGODNIE Z PRZEPISAMI ZAŁĄCZNIKA I (CZĘŚĆ M) PODSEKCJA G**

##### **T.A.701 Zakres**

Niniejsza podsekcja ustanawia wymagania, które muszą być spełnione oprócz wymagań części M podsekcja G przez organizację zatwierdzoną zgodnie z przepisami części M podsekcja G w celu kontrolowania zadań określonych w pkt T.A.201.

##### **T.A.704 Charakterystyka zarządzania ciągłą zdadnością do lotu**

Oprócz wymagań określonych w pkt M.A.704 charakterystyka zawiera procedury określające sposób, w jaki organizacja zarządzania ciągłą zdadnością do lotu zapewnia zgodność z przepisami części T.

##### **T.A.706 Wymagania w stosunku do personelu**

Oprócz wymagań określonych w pkt M.A.706, personel, o którym mowa w pkt M.A.706 lit. c) i d) posiada odpowiednią wiedzę na temat stosownych przepisów państwa trzeciego.

**T.A.708 Zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu**

Niezależnie od przepisów pkt M.A.708, w przypadku statku powietrznego zarządzanego według wymagań części T, zatwierdzona organizacja zarządzania ciągłą zdadnością do lotu:

- a) zapewnia, by statek powietrzny był dostarczany organizacji obsługi technicznej zawsze kiedy to konieczne;
- b) zapewnia, by całość obsługi technicznej była wykonywana zgodnie z programem obsługi technicznej;
- c) zapewnia stosowanie informacji obowiązkowych określonych w pkt T.A.201 ppkt 1 lit. f);
- d) zapewnia, by wszystkie usterki wykryte podczas planowej obsługi technicznej lub usterki zgłoszone były usuwane przez organizację obsługi technicznej zgodnie z danymi obsługowymi akceptowanymi przez państwo rejestracji;
- e) koordynuje planową obsługę techniczną, stosowanie informacji obowiązkowych określonych w pkt T.A.201 ppkt 1 lit. f), wymianę części o ograniczonym czasie użytkowania oraz inspekcję podzespołów w celu zapewnienia poprawnego wykonania tych prac;
- f) zarządza dokumentacją ciągłej zdadności do lotu wymaganą na mocy pkt T.A.201 ppkt 1 lit. j) i archiwizuje ją;
- g) zapewnia, by modyfikacje i naprawy były zatwierdzane zgodnie z wymaganiami państwa rejestracji.

**T.A.709 Dokumentacja**

Niezależnie od pkt M.A.709 lit. a) i b), w przypadku każdego statku powietrznego zarządzanego zgodnie z wymaganiami części T organizacja zarządzania ciągłą zdadnością do lotu posiada i stosuje stosowne dane obsługowe akceptowane przez państwo rejestracji.

**T.A.711 Przywileje**

Organizacja zarządzania ciągłą zdadnością do lotu zatwierdzona zgodnie z przepisami części M podsekcja G może wykonywać zadania określone w pkt T.A.708 w odniesieniu do statków powietrznych objętych jej certyfikatem przewoźnika lotniczego, pod warunkiem że ustanowiła procedury zapewniające zgodność z przepisami części T zatwierdzone przez właściwy organ.

**T.A.712 System zapewnienia jakości**

Oprócz wymagań określonych w pkt M.A.712 organizacja zarządzania ciągłą zdadnością do lotu zapewnia, by w ramach systemu zapewnienia jakości monitorowano zgodność wszystkich działań wykonywanych na mocy niniejszej podsekcji z zatwierdzonymi procedurami.

**T.A.714 Prowadzenie dokumentacji**

Poza wymaganiami określonymi w pkt M.A.714 lit. a) organizacja przechowuje dokumentację wymaganą na podstawie pkt T.A.201 ppkt 1 lit. j).

**T.A.715 Ciągłość ważności zatwierdzenia**

Poza warunkami określonymi w pkt M.A.715 lit. a) dotyczącymi organizacji zarządzania ciągłą zdadnością do lotu zgodnie z przepisami niniejszej podsekcji zatwierdzenie zachowuje ważność, pod warunkiem że:

- a) organizacja spełnia stosowne wymagania części T; oraz
- b) w celu stwierdzenia zgodności z przepisami niniejszej części organizacja zapewnia wszelkim osobom upoważnionym przez właściwy organ dostęp do całego swojego zaplecza, wszystkich statków powietrznych lub dokumentów dotyczących swojej działalności, w tym czynności zleczanych podwykonawcom.

**T.A.716 Niezgodności**

Po otrzymaniu powiadomienia o odkrytych niezgodnościach zgodnie z przepisami pkt T.B.705 organizacja zarządzania ciągłą zdadnością do lotu określa plan działań naprawczych i wykazuje jego wykonanie w stopniu spełniającym oczekiwania właściwego organu w terminie ustalonym z organem.

## SEKCJA B

## DODATKOWE PROCEDURY STOSOWANE PRZEZ WŁAŚCIWE ORGANY

## PODSEKCJA A

## POSTANOWIENIA OGÓLNE

T.B.101 **Zakres**

Niniejsza sekcja ustanawia wymagania administracyjne obowiązujące właściwe organy odpowiadające za stosowanie i egzekwowanie przepisów sekcji A niniejszej części T.

T.B.102 **Właściwy organ**

## 1. Postanowienia ogólne

Państwo członkowskie wyznacza właściwy organ, na którym spoczywają niezbędne obowiązki, o których mowa w T.1. Ten właściwy organ określa udokumentowane procedury i strukturę organizacyjną.

## 2. Zasoby

Liczba pracowników jest odpowiednia do spełniania wymagań określonych w niniejszej sekcji.

## 3. Kwalifikacje i szkolenie

Cały personel zaangażowany w działania określone w części T posiada odpowiednie kwalifikacje, wiedzę i doświadczenie oraz odbył wstępne przeszkolenie i uczestniczy w ciągłych szkoleniach, aby móc wykonać przydzielone zadania.

## 4. Procedury

Właściwy organ ustanawia procedury precyzujące sposób osiągnięcia zgodności z przepisami niniejszej części.

T.B.104 **Prowadzenie dokumentacji**

## 1. Stosuje się wymagania pkt M.B.104 lit. a), b) i c) załącznika I.

## 2. Minimalna dokumentacja dotycząca nadzoru nad każdym statkiem powietrznym obejmuje co najmniej kopie:

- a) świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego;
- b) wszelkiej odpowiedniej korespondencji dotyczącej statku powietrznego;
- c) sprawozdań ze wszelkich inspekcji i przeglądów statku powietrznego;
- d) szczegółowe dane dotyczące wszelkich zwolnień i działania egzekwującego (działań egzekwujących).

## 3. Całość dokumentacji określonej w pkt T.B.104 jest udostępniana na żądanie innemu państwu członkowskiemu, Agencji lub państwu rejestracji.

## 4. Dokumentacja określona w ppkt 2 jest przechowywana przez 4 lata po zakończeniu leasingu bez załogi.

T.B.105 **Wzajemna wymiana informacji**

Stosuje się wymagania pkt M.B.105 załącznika I.

## PODSEKCJA B

## ODPOWIEDZIALNOŚĆ

T.B.201 **Obowiązki**

## 1. W celu weryfikacji spełniania wymagań niniejszej części właściwy organ określony w T.1 odpowiada za przeprowadzanie inspekcji i badań, w tym przeglądów statków powietrznych.



2. W celu weryfikacji spełniania wymagań pkt T.A.201 właściwy organ prowadzi inspekcje i badania przed zatwierdzeniem umowy leasingu bez załogi zgodnie z ARO.OPS.110 lit. a) ppkt 1.
3. Właściwy organ zapewnia koordynację z państwem rejestracji, jeśli jest to niezbędne do wypełnienia obowiązków w zakresie nadzoru nad statkami powietrznymi określonymi w niniejszym załączniku Va (część T).

#### **T.B.202 Niezgodności**

1. Niezgodność poziomu 1 oznacza każdą znaczącą niezgodność z wymaganiami części T, która obniża standard bezpieczeństwa i poważnie zagraża bezpieczeństwu lotu.
2. Niezgodność poziomu 2 oznacza każdą niezgodność z wymaganiami części T, która mogłaby obniżyć standard bezpieczeństwa i potencjalnie zagrazić bezpieczeństwu lotu.
3. W przypadku gdy w trakcie inspekcji, badania, przeglądu statku powietrznego lub innych czynności zostanie wykryta niezgodność właściwy organ:
  - a) podejmuje konieczne działania, takie jak uziemienie statku powietrznego, mające zapobiec dalszemu trwaniu niezgodności,
  - b) żąda podjęcia działań naprawczych odpowiednich do charakteru niezgodności.
4. W przypadku niezgodności poziomu 1 właściwy organ żąda, aby przed wykonaniem kolejnych lotów zostały podjęte odpowiednie działania naprawcze i zawiadania państwo rejestracji.

#### **PODSEKCJA G**

#### **WYMAGANIA DODATKOWE W STOSUNKU DO ORGANIZACJI ZARZĄDZANIA CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU ZATWIERDZONYCH ZGODNIE Z PRZEPISAMI ZAŁĄCZNIKA I (CZĘŚĆ M) PODSEKCJA G**

#### **T.B.702 Wstępne zatwierdzenie**

Poza wymaganiami określonymi w pkt M.B.702 w przypadku gdy charakterystyka zarządzania ciągłą zdatnością do lotu organizacji zawiera procedury zarządzania ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych, o których mowa w art. 1 lit. b), właściwy organ ustala, że procedury te są zgodne z przepisami części T i sprawdza przestrzeganie przez tę organizację wymagań części T.

#### **T.B.704 Ciągły nadzór**

Poza wymaganiami określonymi w pkt M.B.704, w każdym okresie 24 miesięcy przeprowadza się przegląd wrywkowy statków powietrznych, o których mowa w art. 1 lit. b), zarządzanych przez organizację.

#### **T.B.705 Niezgodności**

Poza wymaganiami określonymi w pkt M.B.705 w przypadku organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych, o których mowa w art. 1 lit. b), właściwy organ podejmuje działania również w przypadku, gdy podczas audytów, inspekcji na płycie lub innych czynności zostaną stwierdzone dowody wskazujące na niezgodność z wymaganiami części T.”.

---