



Spis treści

II Akty o charakterze nieustawodawczym

ROZPORZĄDZENIA

- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/1383 z dnia 8 lipca 2019 r. w sprawie zmiany i sprostowania rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 w zakresie systemów zarządzania bezpieczeństwem w organizacjach zarządzania ciągłą zdatnością do lotu oraz złagodzenia wymagań dotyczących obsługi technicznej i zarządzania ciągłą zdatnością do lotu w stosunku do statków powietrznych lotnictwa ogólnego⁽¹⁾ 1
- ★ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/1384 z dnia 24 lipca 2019 r. zmieniające rozporządzenia (UE) nr 965/2012 i (UE) nr 1321/2014 w odniesieniu do użytkowania statków powietrznych wymienionych w certyfikacie przewoźnika lotniczego do operacji niezarobkowych i operacji specjalistycznych, ustanowienia wymogów operacyjnych dotyczących przeprowadzania lotów próbnych po obsłudze, ustanowienia przepisów dotyczących operacji niezarobkowych z udziałem zmniejszonego personelu pokładowego na pokładzie oraz wprowadzenia aktualizacji redakcyjnych dotyczących wymogów w zakresie operacji lotniczych⁽¹⁾ 106

DECYZJE

- ★ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2019/1385 z dnia 3 września 2019 r. zmieniająca załącznik do decyzji wykonawczej 2014/709/UE w sprawie środków kontroli w zakresie zdrowia zwierząt w odniesieniu do afrykańskiego pomoru świń w niektórych państwach członkowskich (notyfikowana jako dokument nr C(2019) 6432)⁽¹⁾ 141

⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG.

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2019/1383

z dnia 8 lipca 2019 r.

w sprawie zmiany i sprostowania rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 w zakresie systemów zarządzania bezpieczeństwem w organizacjach zarządzania ciągłą zdadnością do lotu oraz złagodzenia wymagań dotyczących obsługi technicznej i zarządzania ciągłą zdadnością do lotu w stosunku do statków powietrznych lotnictwa ogólnego

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 17 ust. 1 i art. 62 ust. 14 i 15,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 ⁽²⁾ zawiera przepisy dotyczące obsługi technicznej i zarządzania ciągłą zdadnością do lotu określonych statków powietrznych. W trosce o proporcjonalność należy dostosować wspomniane przepisy poprzez wprowadzenie uproszczonych wymagań odpowiadających niższemu ryzyku związanemu z lekkimi statkami powietrznymi w lotnictwie ogólnym, których nie wymienia się w certyfikacie przewoźnika lotniczego posiadanym przez przewoźnika lotniczego koncesjonowanego zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 ⁽³⁾. W tym celu należy wprowadzić nowy zestaw wymagań gwarantujących zdadność takich statków powietrznych do lotu. Wymagania te powinny być mniej rygorystyczne niż obecne wymagania dotyczące programów obsługi technicznej statków powietrznych, przeglądów zdadności do lotu i odraczania usunięcia usterek. W przypadku gdy tego rodzaju wymagania dotyczące obsługi technicznej będą miały zastosowanie do statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym, właścicielowi takich statków powietrznych nie należy utrudniać zlecenia zadań obsługi technicznej organizacjom obsługi technicznej zatwierdzonym zgodnie z załącznikiem II (część 145) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014.
- (2) W odniesieniu do statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym, które nie są wymienione w certyfikacie przewoźnika lotniczego posiadanym przez przewoźnika lotniczego koncesjonowanego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, należy wprowadzić nowy zestaw przepisów umożliwiających większą elastyczność w zakresie określania i realizacji programu obsługi technicznej statku powietrznego. W związku z tym należy wprowadzić nowy tryb zatwierdzania organizacji, przewidujący mniej rygorystyczne wymagania i kompleksowe przywileje dotyczące obsługi technicznej, zarządzania ciągłą zdadnością do lotu oraz przeglądów zdadności do lotu i zezwoleń na lot.

⁽¹⁾ Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdadności 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).

⁽³⁾ 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).

- (3) Zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012 (*) posiadacze certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) są obecnie zobowiązani do posiadania systemu zarządzania, w tym zarządzania ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa w związku z prowadzoną działalnością. Jednym z takich rodzajów działalności jest zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu ich floty statków powietrznych, którym zajmuje się ich własna organizacja zarządzania ciągłą zdadnością do lotu („CAMO”), zatwierdzoną zgodnie z podsekcją G załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014. Podsekcja G załącznika I nie zawiera jednak obecnie żadnych wymagań zarządzania ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa w obrębie CAMO. W związku z tym należy wprowadzić system zarządzania CAMO, obejmujący zarządzanie ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa na potrzeby organizacji, które zarządzają ciągłą zdadnością do lotu statków powietrznych użytkowanych przez posiadaczy AOC. Wspomniany system zarządzania powinien mieć zastosowanie do wszystkich CAMO, które zarządzają ciągłą zdadnością do lotu.
- (4) Organizacjom zaangażowanym w zapewnianie ciągłej zdadności do lotu statków powietrznych i podzespołów należy zapewnić odpowiedni okres przejściowy na doprowadzenie do zgodności z nowymi zasadami i procedurami wprowadzonymi niniejszym rozporządzeniem.
- (5) W celu zapewnienia proporcjonalnych zasad w stosunku do statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym, niewymienionych w certyfikacie przewoźnika lotniczego posiadanym przez przewoźnika lotniczego koncesjonowanego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, zasady zarządzania bezpieczeństwem nie powinny mieć zastosowania do organizacji kompleksowej zdadności do lotu.
- (6) Należy również dostosować wymagania dotyczące właściwych organów do postępów we wdrażaniu koncepcji zarządzania bezpieczeństwem Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, w szczególności w zakresie wprowadzania w organach systemu zarządzania, jak również w realizacji państwowego programu bezpieczeństwa oraz w zapewnianiu koordynacji między tymi organami.
- (7) Niewłaściwa ocena zdadności do lotu statku powietrznego z powodu niekompletnej dokumentacji ciągłej zdadności do lotu może powodować zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu. W związku z tym należy zmienić obowiązujące przepisy dotyczące dokumentacji ciągłej zdadności do lotu.
- (8) Należy poprawić niektóre błędy redakcyjne powodujące trudności z interpretacją niektórych przepisów załącznika III do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014.
- (9) Należy zatem zmienić rozporządzenie (UE) nr 1321/2014.
- (10) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu oparte są na opiniach nr 05/2016 (*), nr 06/2016 (**) i nr 13/2016 (***) wydanych przez Agencję zgodnie z art. 76 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 (****).
- (11) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego w art. 127 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

- 1) art. 3 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 3

Wymagania dotyczące ciągłej zdadności do lotu

1. Ciągłą zdadność do lotu statków powietrznych, o których mowa w art. 1 lit. a), oraz instalowanych w nich podzespołów zapewnia się zgodnie z wymaganiami załącznika I (część M), z wyjątkiem statków powietrznych wymienionych w ust. 2 akapit pierwszy, do których zastosowanie mają wymagania załącznika Vb (część ML).

(*) 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).

(**) Opinia nr 05/2016: grupa zadaniowa ds. przeglądu przepisów części M w odniesieniu do lotnictwa ogólnego.

(***) Opinia nr 06/2016: Włączenie wymagań dotyczących systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 (SMS w części M).

(****) Opinia nr 13/2016: dokumentacja techniczna.

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1).

2. Wymagania załącznika Vb (część ML) stosuje się do następujących statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym:

- a) samoloty o maksymalnej masie startowej nie większej niż 2 730 kg;
- b) wiroplaty o maksymalnej masie startowej nie większej niż 1 200 kg, certyfikowane dla maksymalnie 4 osób;
- c) inne statki powietrzne ELA2.

W przypadku gdy statki powietrzne, o których mowa w akapicie pierwszym lit. a), b) i c), są wymienione w certyfikacie przewoźnika lotniczego posiadanym przez przewoźnika lotniczego koncesjonowanego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, zastosowanie mają wymagania załącznika I (część M).

3. W certyfikacie przewoźnika lotniczego posiadanym przez przewoźnika lotniczego koncesjonowanego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, wymienia się statki powietrzne określone w ust. 2 akapit pierwszy lit. a), b) i c), w przypadku których spełnione są wszystkie poniższe wymagania:

- a) właściwy organ zatwierdził program obsługi technicznej statku powietrznego zgodnie z pkt M.A.302 załącznika I (część M);
- b) wykonano należyłą obsługę zgodnie z programem obsługi technicznej, o którym mowa w lit. a), i poświadczono to zgodnie z pkt 145.A.48 i pkt 145.A.50 załącznika II (część 145);
- c) przeprowadzono przegląd zdatności do lotu i wydano nowe poświadczenie przeglądu zdatności do lotu zgodnie z pkt M.A.901 załącznika I (część M).

4. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 niniejszego artykułu, 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 (*).

5. Programy obsługi technicznej statków powietrznych, o których mowa w art. 1 lit. a), spełniające wymagania określone w pkt M.A.302 załącznika I (część M), mające zastosowanie przed dniem 20 sierpnia 2019 r., uznaje się za spełniające wymagania określone w pkt M.A.302 załącznika I (część M) lub pkt M.L.A.302 załącznika Vb (część ML), stosownie do przypadku, zgodnie z ust. 1 i 2.

6. Operatorzy zapewniają ciągłą zdatność do lotu statków powietrznych, o których mowa w art. 1 lit. b), oraz instalowanych w nich podzespołów zgodnie z wymaganiami określonymi w załączniku Va (część T).

7. Ciągła zdatność do lotu samolotów o certyfikowanej maksymalnej masie startowej 5 700 kg lub mniejszej, wyposażonych w kilka silników turbośmigłowych, wymaga spełnienia wymagań mających zastosowanie do statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym określonymi w pkt M.A.201, pkt M.A.301, pkt M.A.302, pkt M.A.601 i pkt M.A.803 załącznika I (część M), w pkt 145.A.30 załącznika II (część 145), w pkt 66.A.5, pkt 66.A.30, pkt 66.A.70, dodatkach V i VI do załącznika III (część 66), w pkt CAMO.A.315 załącznika Vc (część CAMO) oraz w pkt CAO.A.010 i dodatku I do załącznika Vd (część CAO) w zakresie, w jakim mają one zastosowanie do statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym.

(*) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1).”;

2) art. 4 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 4

Zatwierdzanie organizacji zaangażowanych w zapewnianie ciągłej zdatności do lotu

1. Organizacje zaangażowane w zapewnianie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych i instalowanych w nich podzespołów, w tym obsługi technicznej, są zatwierdzane, na ich wniosek, przez właściwy organ zgodnie z wymaganiami załącznika II (część 145), załącznika Vc (część CAMO) lub załącznika Vd (część CAO), stosownie do danej organizacji.

2. Na zasadzie odstępstwa od przepisów ust. 1, do dnia 20 sierpnia 2020 r. organizacje mogą, na wniosek, uzyskać zatwierdzenie wydawane przez właściwy organ zgodnie z wymaganiami podsekcji F i podsekcji G załącznika I (część M). Zatwierdzenia te obowiązują do dnia 20 sierpnia 2021 r.

3. Zatwierdzenia obsługi technicznej wydane lub uznane przez państwo członkowskie zgodnie ze specyfikacją certyfikacyjną JAR-145, o której mowa w załączniku II do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 (*), i ważne przed dniem 29 listopada 2003 r. uznaje się za wydane zgodnie z wymaganiami załącznika II (część 145) do niniejszego rozporządzenia.

4. Na wniosek organizacji posiadających ważne zatwierdzenie wydane zgodnie z podsekcją F lub podsekcją G załącznika I (część M) lub załącznikiem II (część 145), właściwy organ wydaje formularz 3-CAO określony w dodatku 1 do załącznika Vd (część CAO).

Przywileje takiej organizacji wynikające z zatwierdzenia wydanego zgodnie z załącznikiem Vd (część CAO) odpowiadają przywilejom wynikającym z zatwierdzenia wydanego zgodnie z podsekcją F lub podsekcją G załącznika I (część M) lub załącznikiem II (część 145). Jednakże przywileje te nie mogą wykraczać poza przywileje organizacji, o której mowa w sekcji A załącznika Vd (część CAO).

Organizacja może skorygować wszelkie niezgodności z załącznikiem Vd (część CAO) do dnia 20 sierpnia 2021 r. Jeżeli po upływie tego terminu niezgodności nie są skorygowane, zatwierdzenie zostaje cofnięte.

Do czasu, gdy organizacja spełni wymagania załącznika Vd (część CAO), lub do dnia 20 sierpnia 2021 r., w zależności od tego, która z tych dwóch dat przypada wcześniej, jest ona certyfikowana i nadzorowana zgodnie z podsekcją F lub podsekcją G załącznika I (część M) albo załącznikiem II (część 145), stosownie do przypadku.

5. Ważne zatwierdzenia organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, wydane zgodnie z podsekcją G załącznika I (część M), uznaje się za wydane zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO).

Organizacja może skorygować wszelkie niezgodności z załącznikiem Vc (część CAMO) do dnia 20 sierpnia 2021 r.

Jeżeli organizacja dokona korekty niezgodności do tego dnia, właściwy organ wydaje nowy certyfikat zatwierdzenia na formularzu 14 zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO). Jeżeli po upływie tego terminu niezgodności nie są skorygowane, zatwierdzenie zostaje cofnięte.

Do czasu, gdy organizacja spełni wymagania załącznika Vc (część CAMO), lub do dnia 20 sierpnia 2021 r., w zależności od tego, która z tych dwóch dat przypada wcześniej, jest ona certyfikowana i nadzorowana zgodnie z podsekcją G załącznika I (część M).

6. Poświadczenia obsługi i autoryzowane poświadczenia obsługi, wydane przed dniem 28 października 2008 r. przez organizację obsługi technicznej zatwierdzoną zgodnie z wymaganiami prawa krajowego państwa członkowskiego, w którym organizacja ta ma siedzibę, w odniesieniu do statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym użytkowanych w lotniczych przewozach niezarobkowych, w tym wszelkich instalowanych w nich podzespołów, uznaje się za wydane zgodnie z pkt M.A.801 i pkt M.A.802 załącznika I (część M) oraz pkt 145.A.50 załącznika II (część 145).

(*) Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 4).";

3) art. 5 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Personel poświadczający musi posiadać kwalifikacje zgodne z wymaganiami załącznika III (część 66), z wyjątkiem przypadków przewidzianych w pkt M.A.606 lit. h), pkt M.A.607 lit. b), pkt M.A.801 lit. d) i pkt M.A.803 załącznika I (część M), w pkt ML.A.801 lit. c) i pkt ML.A.803 załącznika Vb (część ML), w pkt CAO.A.035 lit. d) i pkt CAO A.040 lit. b) załącznika Vd (część CAO) oraz w pkt 145.A.30 lit. j) i dodatku IV do załącznika II (część 145).”;

4) dodaje się art. 7a w brzmieniu:

„Artykuł 7a

Właściwe organy

1. W przypadku gdy państwo członkowskie wyznacza więcej niż jeden podmiot jako właściwy organ mający niezbędne uprawnienia i przydzielone obowiązki w zakresie certyfikacji osób i organizacji podlegających niniejszemu rozporządzeniu oraz sprawowania nad nimi nadzoru, spełnione muszą być następujące wymagania:

- a) obszary kompetencji każdego z tych właściwych organów są wyraźnie określone, w szczególności pod względem zakresu obowiązków i ograniczeń geograficznych;
- b) działania tych organów są skoordynowane, tak aby zapewnić skuteczny system certyfikacji i nadzoru w stosunku do wszystkich organizacji i osób podlegających niniejszemu rozporządzeniu w zakresie ich odnośnych kompetencji.

2. Państwa członkowskie muszą zapewnić, aby członkowie personelu ich właściwych organów nie prowadzili czynności w zakresie certyfikacji i nadzoru, jeżeli istnieją przesłanki wskazujące, iż mogłyby to bezpośrednio lub pośrednio prowadzić do konfliktu interesów, w szczególności w kontekście więzi rodzinnych lub interesów finansowych.

3. W przypadku gdy jest to konieczne do wykonywania zadań w zakresie certyfikacji lub nadzoru wynikających z niniejszego rozporządzenia, właściwe organy są uprawnione do:

- a) badania rejestrów, danych, procedur i wszelkich innych materiałów istotnych z punktu widzenia realizacji zadań w zakresie certyfikacji lub nadzoru;
- b) kopiowania lub pobierania wyciągów z tych rejestrów, danych, procedur i pozostałych materiałów;
- c) zwracania się do wszelkich członków personelu tych organizacji o przedstawienie ustnych wyjaśnień na miejscu;
- d) dostępu do stosownych obiektów, miejsc operacji lub środków transportu będących własnością tych osób lub przez nie użytkowanych;
- e) przeprowadzania audytów, badań, ocen, inspekcji, w tym niezapowiedzianych inspekcji, w odniesieniu do tych organizacji;
- f) w stosownych przypadkach wprowadzania lub inicjowania środków egzekucyjnych.

4. Uprawnienia, o których mowa w ust. 3, są wykonywane zgodnie z przepisami prawa danego państwa członkowskiego.”;

- 5) uchyla się art. 9;
- 6) w załączniku I wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia;
- 7) w załączniku II wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia;
- 8) w załączniku III wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem III do niniejszego rozporządzenia;
- 9) w załączniku IV wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem IV do niniejszego rozporządzenia;
- 10) w załączniku Va wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem V do niniejszego rozporządzenia;
- 11) tekst znajdujący się w załączniku VI do niniejszego rozporządzenia wprowadza się jako załącznik Vb;
- 12) tekst znajdujący się w załączniku VII do niniejszego rozporządzenia wprowadza się jako załącznik Vc;
- 13) tekst znajdujący się w załączniku VIII do niniejszego rozporządzenia wprowadza się jako załącznik Vd.

Artykuł 2

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 20 lutego 2020 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 8 lipca 2019 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

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

1) spis treści otrzymuje brzmienie:

„SPIS TREŚCI

M.1

SEKCJA A — WYMAGANIA TECHNICZNE

PODSEKCJA A — PRZEPISY OGÓLNE

M.A.101 Zakres

PODSEKCJA B — ODPOWIEDZIALNOŚĆ

M.A.201 Odpowiedzialność

M.A.202 Zgłaszanie zdarzeń

PODSEKCJA C — CIĄGŁA ZDATNOŚĆ DO LOTU

M.A.301 Zadania zapewniania ciągłej zdatności do lotu

M.A.302 Program obsługi technicznej statku powietrznego

M.A.303 Dyrektywy zdatności

M.A.304 Dane dotyczące modyfikacji i napraw

M.A.305 System dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego

M.A.306 Pokładowy dziennik techniczny

M.A.307 Przekazywanie dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego

PODSEKCJA D — STANDARDY OBSŁUGI TECHNICZNEJ

M.A.401 Dane obsługowe

M.A.402 Wykonywanie obsługi technicznej

M.A.403 Usterki statku powietrznego

PODSEKCJA E — PODZESPOŁY

M.A.501 Klasyfikacja i zabudowa

M.A.502 Obsługa techniczna podzespołów

M.A.503 Części o ograniczonym czasie użytkowania i podzespoły kontrolowane okresowo

M.A.504 Segregacja podzespołów

PODSEKCJA F — ORGANIZACJA OBSŁUGI TECHNICZNEJ

M.A.601 Zakres

M.A.602 Wniosek

M.A.603 Zakres zatwierdzenia

M.A.604 Podręcznik organizacji obsługi technicznej

M.A.605 Zaplecze

M.A.606 Wymagania w stosunku do personelu

M.A.607 Personel poświadczający oraz personel ds. przeglądu zdatności do lotu

M.A.608 Podzespoły, urządzenia i narzędzia

M.A.609 Dane obsługowe

M.A.610 Zlecenia na prace obsługi technicznej

M.A.611 Standardy obsługi technicznej

M.A.612 Poświadczenie obsługi statku powietrznego

M.A.613 Poświadczenie obsługi podzespołu

- M.A.614 Dokumentacja obsługi technicznej i przeglądu zdatności do lotu
- M.A.615 Przywileje organizacji
- M.A.616 Przegląd organizacji
- M.A.617 Zmiany w zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej
- M.A.618 Ciągłość ważności zatwierdzenia
- M.A.619 Niezgodności

PODSEKCJA G — ORGANIZACJA ZARZĄDZANIA CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU

- M.A.701 Zakres
- M.A.702 Wniosek
- M.A.703 Zakres zatwierdzenia
- M.A.704 Charakterystyka zarządzania ciągłą zdatnością do lotu
- M.A.705 Zaplecze
- M.A.706 Wymagania w stosunku do personelu
- M.A.707 Personel przeglądu zdatności do lotu
- M.A.708 Zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu
- M.A.709 Dokumentacja
- M.A.710 Przegląd zdatności do lotu
- M.A.711 Przywileje organizacji
- M.A.712 System zapewnienia jakości
- M.A.713 Zmiany w zatwierdzonej organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu
- M.A.714 Prowadzenie dokumentacji
- M.A.715 Ciągłość ważności zatwierdzenia
- M.A.716 Niezgodności

PODSEKCJA H — POŚWIADCZENIE OBSŁUGI (CRS)

- M.A.801 Poświadczenie obsługi statku powietrznego
- M.A.802 Poświadczenie obsługi podzespołu
- M.A.803 Upoważnienie pilota-właściciela

PODSEKCJA I — POŚWIADCZENIE PRZEGLĄDU ZDATNOŚCI DO LOTU

- M.A.901 Przegląd zdatności do lotu statku powietrznego
- M.A.902 Ważność poświadczenia przeglądu zdatności do lotu
- M.A.903 Przeniesienie rejestracji w granicach terytorium UE
- M.A.904 Przegląd zdatności do lotu statku powietrznego importowanego do UE
- M.A.905 Niezgodności

SEKCJA B – PROCEDURA STOSOWANA PRZEZ WŁAŚCIWE ORGANY

PODSEKCJA A — PRZEPISY OGÓLNE

- M.B.101 Zakres
- M.B.102 Właściwy organ
- M.B.103 Niezgodności i środki egzekucyjne – osoby
- M.B.104 Prowadzenie dokumentacji
- M.B.105 Wzajemna wymiana informacji

PODSEKCJA B — ODPOWIEDZIALNOŚĆ

- M.B.201 Obowiązki
- M.B.202 Informowanie Agencji

PODSEKCJA C — CIĄGŁA ZDATNOŚĆ DO LOTU

- M.B.301 Program obsługi technicznej statku powietrznego
- M.B.302 Wyłączenia
- M.B.303 Monitorowanie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego
- M.B.304 Cofnięcie, zawieszenie i ograniczenie
- M.B.305 Pokładowy dziennik techniczny

PODSEKCJA D — STANDARDY OBSŁUGI TECHNICZNEJ

PODSEKCJA E — PODZESPOŁY

PODSEKCJA F — ORGANIZACJA OBSŁUGI TECHNICZNEJ

- M.B.601 Wniosek
- M.B.602 Zatwierdzenie początkowe
- M.B.603 Wydanie zatwierdzenia
- M.B.604 Ciągły nadzór
- M.B.605 Niezgodności
- M.B.606 Zmiany
- M.B.607 Cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie zatwierdzenia

PODSEKCJA G — ORGANIZACJA ZARZĄDZANIA CIĄGŁĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU

- M.B.701 Wniosek
- M.B.702 Zatwierdzenie początkowe
- M.B.703 Wydanie zatwierdzenia
- M.B.704 Ciągły nadzór
- M.B.705 Niezgodności
- M.B.706 Zmiany
- M.B.707 Cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie zatwierdzenia

PODSEKCJA H — POŚWIADCZENIE OBSŁUGI (CRS)

PODSEKCJA I — POŚWIADCZENIE PRZEGLĄDU ZDATNOŚCI DO LOTU

- M.B.901 Ocena zaleceń
- M.B.902 Przegląd zdatności do lotu przez właściwy organ
- M.B.903 Niezgodności
- M.B.904 Wymiana informacji

Dodatek I — Umowa o zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu

Dodatek II — Autoryzowane poświadczenie obsługi — Formularz 1 EASA

Dodatek III — Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu — Formularz 15 EASA

Dodatek IV — System klas i kategorii zatwierdzenia dla organizacji obsługi technicznej określonych w załączniku I (część M) podsekcja F oraz w załączniku II (część 145).

Dodatek V — Zatwierdzanie organizacji obsługi technicznej określonych w załączniku I (część M) podsekcja F

Dodatek VII — Złożone czynności obsługi technicznej

Dodatek VIII — Ograniczona obsługa techniczna przez pilota-właściciela”;

2) w pkt M.1 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3. w kwestii zatwierdzenia programów obsługi technicznej statków powietrznych („AMP”), jeden z poniższych organów:

(i) organ wyznaczony przez państwo członkowskie rejestracji;

(ii) jeżeli państwo członkowskie rejestracji wyrazi na to zgodę przed zatwierdzeniem programu obsługi technicznej statku powietrznego, jeden z poniższych organów:

a) organ wyznaczony przez państwo członkowskie, w którym znajduje się główne miejsce prowadzenia działalności operatora, lub – w przypadku gdy operator nie ma głównego miejsca prowadzenia działalności – organ wyznaczony przez państwo członkowskie, w którym operator ma miejsce prowadzenia działalności lub miejsce zamieszkania;

b) organ odpowiedzialny za nadzór nad organizacją zarządzającą ciągłą zdadnością do lotu statku powietrznego lub organ, z którym właściciel zawarł ograniczoną umowę zgodnie z pkt M.A.201 lit. i) ppkt 1.”;

b) uchyla się pkt 4;

3) pkt M.A.101 otrzymuje brzmienie:

„M.A.101 Zakres

Niniejsza sekcja ustanawia środki, jakie należy wprowadzić, aby zagwarantować utrzymanie zdadności do lotu statku powietrznego, łącznie z jego obsługą techniczną. Określono w niej również warunki, jakie muszą spełniać osoby lub organizacje zaangażowane w odnośne działania.”;

4) pkt M.A.201 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Właściciel statku powietrznego odpowiada za ciągłą zdadność do lotu statku powietrznego oraz dopilnowuje, aby nie wykonywano żadnych lotów, jeżeli nie są spełnione wszystkie następujące wymagania:

1) samolot jest utrzymywany w stanie zdadności do lotu;

2) całe wyposażenie eksploatacyjne i awaryjne jest prawidłowo zainstalowane i zdadne do użytku lub wyraźnie zidentyfikowane jako niezdatne do użytku;

3) certyfikat zdadności do lotu jest ważny;

4) obsługa techniczna statku powietrznego jest wykonywana zgodnie z AMP określonym w pkt M.A.302.”;

5) pkt M.A.201 lit. d)–i) otrzymują brzmienie:

„d) Pilot dowódca lub, w przypadku statków powietrznych użytkowanych przez 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 osobę posiadającą kwalifikacje i nie wymaga się przeprowadzenia go przez zatwierdzoną organizację obsługi technicznej ani personel poświadczający.

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

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

2) podejmuje niezbędne kroki do uzyskania zatwierdzenia jako organizacji zarządzania ciągłą zdadnością do lotu („CAMO”) zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO), w ramach posiadanego certyfikatu przewoźnika lotniczego w odniesieniu statków powietrznych, które eksploatuje;

3) podejmuje niezbędne kroki do uzyskania zatwierdzenia zgodnie z załącznikiem II (część 145) lub zawiera pisemną umowę zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO) pkt CAMO.A.315 lit. c) z organizacją zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem II (część 145).

f) W przypadku skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym użytkowanych w zarobkowych operacjach specjalistycznych, w operacjach CAT innych niż wykonywane przez przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 lub przez zarobkowe zatwierdzone organizacje szkolenia („ATO”) i zadeklarowane organizacje szkolenia („DTO”), o których mowa w art. 10a rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, operator dopilnowuje, 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 CAMO zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO); jeżeli operator sam nie uzyskał zatwierdzenia zgodnie z tą sekcją, zawiera pisemną umowę dotyczącą wykonania tych zadań zgodnie z dodatkiem I do niniejszego załącznika z organizacją zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO);
 - 3) CAMO, o której mowa w ppkt 2, została zatwierdzona zgodnie z załącznikiem II (część 145) jako organizacja kwalifikująca się do uzyskania zatwierdzenia w zakresie obsługi technicznej statków powietrznych i instalowanych w nich podzespołów lub zawarła pisemną umowę zgodnie z pkt CAMO.A.315 lit. c) załącznika Vc (część CAMO) z organizacjami zatwierdzonymi zgodnie z załącznikiem II (część 145).
- g) W przypadku skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym nieobjętych lit. e) i f) właściciel dopilnowuje, 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 CAMO zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO); jeżeli operator sam nie jest CAMO zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO), zawiera pisemną umowę dotyczącą wykonania tych zadań zgodnie z dodatkiem I do niniejszego załącznika z organizacją zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO);
 - 3) CAMO, o której mowa w ppkt 2, została zatwierdzona zgodnie z załącznikiem II (część 145) jako organizacja kwalifikująca się do uzyskania zatwierdzenia w zakresie obsługi technicznej statków powietrznych i instalowanych w nich podzespołów lub zawarła pisemną umowę zgodnie z pkt CAMO.A.315 lit. c) załącznika Vc (część CAMO) z organizacjami zatwierdzonymi zgodnie z załącznikiem II (część 145).
- h) W przypadku skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym użytkowanych w zarobkowych operacjach specjalistycznych lub operacjach CAT innych niż wykonywane przez przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 lub przez zarobkowe ATO i zarobkowe DTO, o których mowa w art. 10a rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, operator dopilnowuje, 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 CAMO zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO) lub przez organizację kompleksowej zdatości do lotu („CAO”) zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vd (część CAO); jeżeli operator nie jest CAMO zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO) ani CAO zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vd (część CAO), zawiera pisemną umowę zgodnie z dodatkiem I do niniejszego załącznika z CAMO zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO) lub CAO zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vd (część CAO);
 - 3) CAMO lub CAO, o których mowa w ppkt 2, zostały zatwierdzone zgodnie z załącznikiem II (część 145) lub zgodnie z przepisami niniejszego załącznika część M podsekcja F lub jako CAO z przywilejami obsługowymi, bądź aby CAMO zawarła pisemną umowę, zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO) pkt CAMO.A.315 lit. c), z organizacjami zatwierdzonymi zgodnie z załącznikiem II (część 145) lub zgodnie z przepisami części F niniejszego załącznika lub załącznika Vd (część CAO) z przywilejami obsługowymi.
- i) W przypadku statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym nieobjętych lit. e) i h) lub użytkowanych w ograniczonych operacjach właściciel dopilnowuje, aby loty były wykonywane wyłącznie, gdy spełnione są warunki określone w lit. a). W tym celu właściciel musi:
- 1) albo przydzielić CAMO lub CAO zadania w zakresie ciągłej zdatości do lotu, o których mowa w pkt M.A.301, w drodze pisemnej umowy zawartej zgodnie z dodatkiem I;
 - 2) albo samemu realizować te zadania.
- Jeżeli właściciel zdecyduje się na samodzielną realizację tych zadań, może podjąć decyzję o niewykonywaniu zadań związanych z opracowaniem i procesem zatwierdzania AMP wyłącznie wówczas, gdy zadania te wykonywane są przez CAMO lub CAO na podstawie pisemnej umowy zawartej zgodnie z pkt M.A.302.”
- 6) pkt M.A.202 otrzymuje brzmienie:

„M.A.202 Zgłaszanie zdarzeń

- a) Bez uszczerbku dla wymogów w zakresie zgłaszania określonych w załączniku II (część 145) i załączniku Vc (część CAMO), każda osoba lub organizacja odpowiedzialna zgodnie z pkt M.A.201 zgłasza wszelkie stwierdzone stany statku powietrznego lub podzespołu, które zagrażają bezpieczeństwu lotu:
 - 1) właściwemu organowi wyznaczonemu przez państwo członkowskie rejestracji statku powietrznego oraz właściwemu organowi wyznaczonemu przez państwo członkowskie operatora, jeżeli nie jest to państwo członkowskie rejestracji;

- 2) organizacji odpowiedzialnej za projekt typu lub uzupełniający projekt typu.
- b) Zgłoszenia, o których mowa w lit. a), są sporządzane w sposób określony przez właściwy organ, o którym mowa w lit. a), i zawierają wszelkie istotne informacje o wystąpieniu takiego stanu, znane osobie lub organizacji dokonującej zgłoszenia.
- c) W przypadku gdy obsługa techniczna lub przegląd zdadności do lotu statku powietrznego odbywa się na podstawie pisemnej umowy, osoba lub organizacja odpowiedzialna za te działania zgłasza również wszelkie stany, o których mowa w lit. a), właścicielowi i operatorowi statku powietrznego oraz, jeżeli są to różne podmioty, odpowiedniej CAMO lub CAO.
- d) Osoba lub organizacja dokonuje zgłoszeń, o których mowa w lit. a) i c), w jak najkrótszym terminie, lecz nie później niż 72 godzin od momentu, w którym dana osoba lub organizacja stwierdziły stan, do którego zgłoszenie się odnosi, chyba że uniemożliwiają to wyjątkowe okoliczności.
- e) Osoba lub organizacja dokonuje zgłoszenia działań następczych, podając szczegółowe informacje dotyczące działań, które dana osoba lub organizacja zamierza podjąć, aby zapobiec podobnym zdarzeniom w przyszłości, niezwłocznie po określeniu tych działań. Zgłoszenia działań następczych są dokonywane w formie i w sposób określony przez właściwy organ.”;
- 7) pkt M.A.301 i M.A.302 otrzymują brzmienie:

„M.A.301 Zadania zapewniania ciągłej zdadności do lotu

Ciągła zdadność do lotu statku powietrznego oraz sprawność wyposażenia eksploatacyjnego i awaryjnego zapewniania jest poprzez:

- a) wykonanie przeglądu przedlotowego;
- b) usunięcie wszelkich usterek i uszkodzeń mających wpływ na bezpieczną eksploatację zgodnie z danymi określonymi w pkt M.A.304 i M.A.401, stosownie do przypadku, przy uwzględnieniu wykazu wyposażenia minimalnego (MEL) oraz wykazu odstępstw od konfiguracji, jeżeli takowe istnieją;
- c) wykonanie całości obsługi technicznej zgodnie z AMP, o którym mowa w pkt M.A.302;
- d) poświadczenie całości obsługi technicznej zgodnie z podsekcją H;
- e) w odniesieniu do wszystkich skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym lub statków powietrznych użytkowanych przez przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, analizę skuteczności zatwierdzonego AMP, o którym mowa w pkt M.A.302;
- f) wdrażanie wszelkich stosownych:
- 1) dyrektyw zdadności;
 - 2) dyrektyw operacyjnych mających wpływ na ciągłą zdadność do lotu;
 - 3) wymagań dotyczących ciągłej zdadności do lotu ustanowionych przez Agencję;
 - 4) środków wymaganych przez właściwy organ w ramach natychmiastowej reakcji na problem w zakresie bezpieczeństwa;
- g) wykonywanie modyfikacji i napraw zgodnie z pkt M.A.304;
- h) dostarczanie pilotowi dowódcy lub operatorowi, w przypadku przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, protokołu ważenia i wyważenia odzwierciedlającego aktualną konfigurację statku powietrznego;
- i) w razie potrzeby, przeprowadzanie lotów próbnych po obsłudze.

M.A.302 Program obsługi technicznej statku powietrznego

- a) Obsługę techniczną każdego statku powietrznego organizuje się zgodnie z AMP.
- b) AMP i wszelkie jego dalsze zmiany są zatwierdzane przez właściwy organ.
- c) W przypadku gdy ciągłą zdadnością do lotu statków powietrznych zarządza CAMO lub CAO lub gdy między właścicielem a CAMO lub CAO zawarta została pisemna umowa zgodnie z pkt M.A.201 lit. i) ppkt 1, AMP i jego zmiany można zatwierdzać w drodze procedury pośredniego zatwierdzenia.

W takim przypadku CAMO lub CAO ustanawia procedurę pośredniego zatwierdzenia jako część charakterystyki zarządzania ciągłą zdadnością do lotu („CAME”), o której mowa w pkt CAMO.A.300 załącznika Vc, lub jako część charakterystyki kompleksowej zdadności do lotu („CAE”), o której mowa w pkt CAO.A.025 załącznika Vd, a właściwy organ odpowiedzialny za CAMO lub CAO zatwierdza tę procedurę.

Procedura pośredniego zatwierdzenia jest stosowana wyłącznie w przypadku, gdy dana CAMO lub CAO znajduje się pod nadzorem państwa członkowskiego rejestracji statku powietrznego, chyba że została zawarta pisemna umowa zgodnie z pkt M.1 ppkt 3 w sprawie przekazania odpowiedzialności za zatwierdzenie programu obsługi technicznej statku powietrznego właściwemu organowi odpowiedzialnemu za CAMO lub CAO.

d) AMP musi wykazywać zgodność z:

1) instrukcjami wydanymi przez właściwy organ;

2) instrukcjami w zakresie ciągłej zdadności do lotu:

(i) wydanymi przez posiadaczy certyfikatu typu, ograniczonego certyfikatu typu, uzupełniającego certyfikatu typu, zatwierdzenia projektu poważnej zmiany, ETSO lub dowolnego innego stosownego zatwierdzenia wydanego zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012;

(ii) zawartymi — w stosownych przypadkach — w specyfikacjach certyfikacyjnych, o których mowa w pkt 21.A.90B lub 21.A.431B załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012;

e) Na zasadzie odstępstwa od lit. d), właściciel lub organizacja zarządzająca ciągłą zdadnością do lotu statku powietrznego może odstąpić od instrukcji, o których mowa w lit. d) ppkt 2, i zaproponować dłuższe interwały czasowe w AMP, w oparciu o dane uzyskane z wyczerpujących analiz przeprowadzonych zgodnie z lit. h). Nie zezwala się na pośrednie zatwierdzenie w przypadku wydłużenia interwałów czasowych dla zadań związanych z bezpieczeństwem. Właściciel lub organizacja zarządzająca ciągłą zdadnością do lotu statku powietrznego może również zaproponować dodatkowe instrukcje w AMP.

f) AMP zawiera szczegóły dotyczące całości obsługi technicznej, jaką należy wykonywać, w tym częstotliwość i wszelkie konkretne zadania związane z rodzajem i specyfiką operacji.

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

h) AMP podlega okresowym analizom i, jeśli to konieczne, są w nim wprowadzane zmiany. Analizy te gwarantują, że AMP jest stale aktualny i adekwatny, jeśli chodzi o doświadczenie eksploatacyjne i instrukcje właściwego organu, równocześnie uwzględniając nowe lub zmienione instrukcje obsługi technicznej wydawane przez posiadaczy certyfikatu typu i uzupełniającego certyfikatu typu oraz wszelkie pozostałe organizacje, które publikują takie dane zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.”;

8) pkt M.A.304 otrzymuje brzmienie:

„M.A.304 Dane dotyczące modyfikacji i napraw

Osoba lub organizacja przeprowadzająca naprawę statku powietrznego lub podzespołu dokonuje oceny wszelkich szkód. Modyfikacje i naprawy przeprowadza się, wykorzystując – w zależności od przypadku – dane:

a) zatwierdzone przez Agencję;

b) zatwierdzone przez organizację projektującą spełniającą wymagania załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012;

c) zawarte w wymaganiach, o których mowa w pkt 21.A.90B lub 21.A.431B załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.”;

9) pkt M.A.305 otrzymuje brzmienie:

„M.A.305 System dokumentacji ciągłej zdadności do lotu statku powietrznego

a) Po zakończeniu każdej obsługi technicznej do systemu dokumentacji ciągłej zdadności do lotu statku powietrznego wpisuje się – jak najszybciej, a najpóźniej w ciągu 30 dni od zakończenia obsługi technicznej – poświadczenie obsługi statku powietrznego („CRS”) wymagane zgodnie z pkt M.A.801 lub pkt 145.A.50, stosownie do przypadku.

- b) System dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego obejmuje następujące elementy:
1. datę wpisu, łączny skumulowany czas użytkowania w odniesieniu do stosownego parametru dla statku powietrznego, silników lub śmigieł;
 2. dokumentację zdatności do lotu statku powietrznego, o której mowa w lit. c) i d) poniżej, wraz z uzupełniającą szczegółową dokumentacją obsługi technicznej, o której mowa w lit. e) poniżej;
 3. jeżeli jest to wymagane zgodnie z pkt M.A.306, pokładowy dziennik techniczny.
- c) Dokumentacja ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego zawiera aktualny protokół ważenia i wyważenia oraz aktualny stan:
1. dyrektyw zdatności i środków, które właściwy organ nakazał wprowadzić w natychmiastowej reakcji na problem w zakresie bezpieczeństwa;
 2. modyfikacji i napraw;
 3. zgodności z AMP;
 4. statusu odroczonego zadań obsługi technicznej i odroczonego likwidacji usterek.
- d) Dokumentacja ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego zawiera aktualny stan podzespołów:
1. części o ograniczonym czasie użytkowania, łącznie ze skumulowanym czasem użytkowania każdej części, której to dotyczy, w odniesieniu do stosownego parametru ograniczenia zdatności do lotu; oraz
 2. podzespołów kontrolowanych okresowo, łącznie ze skumulowanym czasem użytkowania podzespołów, których to dotyczy, w odniesieniu do stosownego parametru, od momentu zakończenia ostatniej planowej obsługi technicznej, jak określono w AMP.
- e) Właściciel lub operator ustanawia system przechowywania następujących dokumentów i danych w formie możliwej do przyjęcia przez właściwy organ i przez niżej określony czas:
1. pokładowy dziennik techniczny: dziennik techniczny lub inne dane o równoważnym zakresie i szczegółowości, z uwzględnieniem okresu 36 miesięcy przed ostatnim wpisem;
 2. CRS i szczegółowa dokumentacja obsługi technicznej:
 - (i) wykazujące zgodność z dyrektywami zgodności i środkami, które właściwy organ nakazał wprowadzić w natychmiastowej reakcji na problem w zakresie bezpieczeństwa, mającymi zastosowanie do statku powietrznego, silników, śmigieł i podzespołów w nim instalowanych, stosownie do przypadku, do momentu zastąpienia zawartych w nich informacji nowymi informacjami o równoważnym zakresie i szczegółowości, ale z uwzględnieniem okresu nie krótszego niż 36 miesięcy;
 - (ii) wykazujące zgodność z danymi mającymi zastosowanie zgodnie z pkt M.A.304 w odniesieniu do bieżących modyfikacji i napraw statku powietrznego, silników, śmigieł i wszelkich podzespołów podlegających ograniczeniom zdatności do lotu; oraz
 - (iii) każdej planowej obsługi technicznej lub innej obsługi technicznej niezbędnej do zapewnienia ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego, silników, śmigieł, stosownie do przypadku, do momentu zastąpienia zawartych w nich informacji nowymi informacjami o równoważnym zakresie i szczegółowości, ale z uwzględnieniem okresu nie krótszego niż 36 miesięcy.
 3. dane specyficzne dla określonych podzespołów:
 - (i) zapis historii eksploatacji każdej części o ograniczonym czasie użytkowania, na podstawie którego ustala się aktualny stan zgodności z ograniczeniami zdatności do lotu;
 - (ii) CRS i szczegółowa dokumentacja obsługi technicznej dotyczące ostatniego wykonania każdej planowej obsługi technicznej oraz każdej nieplanowej obsługi technicznej wszystkich części o ograniczonym czasie użytkowania i podzespołów kontrolowanych okresowo, do momentu zastąpienia informacji o planowej obsłudze technicznej informacjami o innej planowej obsłudze technicznej o równoważnym zakresie i szczegółowości, ale z uwzględnieniem okresu nie krótszego niż 36 miesięcy;
 - (iii) CRS i deklaracja akceptacji właściciela w odniesieniu do wszelkich podzespołów zainstalowanych w statku powietrznym ELA2 bez formularza 1 EASA zgodnie z pkt 21.A.307 lit. c) załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, ale z uwzględnieniem okresu nie krótszego niż 36 miesięcy.
 4. Okresy przechowywania dokumentacji w przypadku ostatecznego wycofania statku powietrznego z eksploatacji:
 - (i) dane wymagane zgodnie z pkt M.A.305 lit. b) ppkt 1 w odniesieniu do statków powietrznych, silników i śmigieł, które przechowuje się przez co najmniej 12 miesięcy;

- (ii) ostatni obowiązujący stan i ostatnie obowiązujące protokoły określone w pkt M.A.305 lit. c) i d), które przechowuje się przez co najmniej 12 miesięcy; oraz
 - (iii) najnowsze CRS i najnowsza szczegółowa dokumentacja obsługi technicznej określone w pkt M.A.305 lit. e) ppkt 2 ppkt (ii) i lit. e) ppkt 3 ppkt (i), które przechowuje się przez co najmniej 12 miesięcy.
- f) Osoba lub organizacja odpowiedzialne za zarządzanie zadaniami zapewnienia ciągłej zdatności do lotu zgodnie z pkt M.A.201 spełnia wymagania dotyczące systemu dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego i na żądanie udostępnia dokumentację właściwemu organowi.
- g) Wszystkie wpisy w systemie dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego muszą być zrozumiałe i dokładne. W przypadku gdy zachodzi konieczność skorygowania danego wpisu, należy tego dokonać w sposób, który wyraźnie pokazuje, jaki był pierwotny wpis.”;
- 10) w pkt M.A.306 lit. a) zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:
- „a) Poza wymaganiami określonymi w pkt M.A.305, w przypadku operacji CAT, zarobkowych operacji specjalistycznych i operacji zarobkowych ATO lub DTO, operator prowadzi dla każdego statku powietrznego pokładowy dziennik techniczny zawierający następujące informacje:”;
- 11) pkt M.A.306 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) Pierwsza wersja pokładowego dziennika technicznego podlega zatwierdzeniu przez właściwy organ zgodnie z pkt CAMO.A.105 załącznika Vc (część CAMO) lub pkt CAO.1 ppkt 1 załącznika Vd (część CAO), stosownie do przypadku. Wszelkimi późniejszymi zmianami wprowadzanymi w tym dzienniku zarządza się zgodnie z pkt CAMO.A.300 lit. c) lub pkt CAO.A.025 lit. c).”;
- 12) w pkt M.A.306 uchyla się lit. c);
- 13) pkt M.A.307 otrzymuje brzmienie:
- „a) Z chwilą ostatecznego przekazania statku powietrznego przez właściciela lub operatora innemu podmiotowi właściciel lub operator, który dokonuje przekazania, zapewnia także przekazanie dokumentacji ciągłej zdatności do lotu, o której mowa w pkt M.A.305 oraz – w stosownych przypadkach – pokładowego dziennika technicznego, o którym mowa w pkt M.A.306.
- b) W przypadku gdy właściciel zleca CAMO lub CAO zadania zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, zapewnia przekazanie dokumentacji ciągłej zdatności do lotu, o której mowa w pkt M.A.305, tej zakontraktowanej organizacji.
- c) Okresy przechowywania dokumentacji określone w pkt M.A.305 lit. e) mają w dalszym ciągu zastosowanie do nowego właściciela, operatora, nowej CAMO lub CAO.”;
- 14) pkt M.A.403 lit. d) otrzymuje brzmienie:
- „d) Każdą usterkę nieusuniętą przed lotem odnotowuje się w systemie dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego, o którym mowa w pkt M.A.305, lub – w stosownych przypadkach – w pokładowym dzienniku technicznym, o którym mowa w pkt M.A.306.”;
- 15) pkt M.A.501 lit. a) ppkt 1 otrzymuje brzmienie:
- „1) Podzespoły, których stan jest zadowalający, dopuszczone do eksploatacji na podstawie formularza 1 EASA lub dokumentu równoważnego oraz oznaczone zgodnie z podsekcją Q załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, chyba że określono inaczej w załączniku I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 lub w niniejszym załączniku (część M) lub w załączniku Vd (część CAO).”;
- 16) pkt M.A.501 lit. a) ppkt 3 otrzymuje brzmienie:
- „3) Podzespoły sklasyfikowane jako nienaprawialne, ponieważ osiągnęły obowiązkowy limit czasu eksploatacji lub zawierają usterki nienadające się do naprawy;”;
- 17) pkt M.A.502 otrzymuje brzmienie:

„M.A.502 Obsługa techniczna podzespołów

- a) Obsługa techniczna podzespołów prowadzona jest przez organizacje obsługi technicznej zatwierdzone zgodnie z podsekcją F niniejszego załącznika lub z załącznikiem II (część 145) lub z załącznikiem Vd (część CAO), stosownie do przypadku.

- b) Na zasadzie odstępstwa od lit. a), jeżeli dany podzespół jest zainstalowany w statku powietrznym, obsługa techniczna takiego podzespołu może być wykonywana przez organizację obsługi technicznej statku powietrznego zatwierdzoną zgodnie z podsekcją F niniejszego załącznika lub z załącznikiem II (część 145) lub z załącznikiem Vd (część CAO) lub przez personel poświadczający, o którym mowa w pkt M.A.801. lit. b) ppkt 2. Taka obsługa techniczna jest wykonywana zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej statku powietrznego lub zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej podzespołu, jeżeli właściwy organ wyraził na to zgodę. Ta organizacja obsługi technicznej statku powietrznego lub ten personel poświadczający mogą tymczasowo wymontować dany podzespół na potrzeby obsługi technicznej, jeżeli jest to konieczne do uzyskania łatwiejszego dostępu do podzespołu, z wyjątkiem przypadków, gdy jego wymontowanie powoduje konieczność dodatkowej obsługi technicznej. Obsługa techniczna podzespołów wykonywana zgodnie z niniejszą literą nie uprawnia do wydania formularza 1 EASA i podlega wymaganiom poświadczenia obsługi statku powietrznego określonym w pkt M.A.801.
- c) Na zasadzie odstępstwa od lit. a), jeżeli dany podzespół jest zainstalowany w silniku lub pomocniczym źródle zasilania („APU”), obsługa techniczna takiego podzespołu może być wykonywana przez organizację obsługi technicznej silnika zatwierdzoną zgodnie z podsekcją F niniejszego załącznika lub z załącznikiem II (część 145) lub z załącznikiem Vd (część CAO). Taka obsługa techniczna jest wykonywana zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej silnika lub APU lub zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej podzespołu, jeżeli właściwy organ wyraził na to zgodę. Taka organizacja obsługi technicznej z uprawnieniem kategorii B może tymczasowo wymontować dany podzespół na potrzeby obsługi technicznej, jeżeli jest to konieczne do uzyskania łatwiejszego dostępu do podzespołu, z wyjątkiem przypadków, gdy jego wymontowanie powoduje konieczność dodatkowej obsługi technicznej.

Lit. a)–c) powyżej nie mają zastosowania do podzespołów, o których mowa w pkt 21.A.307 lit. c) załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.

- d) Jeżeli dany podzespół jest zainstalowany w statku powietrznym lub tymczasowo z niego wymontowywany w celu ułatwienia dostępu, obsługa techniczna podzespołów, o których mowa w pkt 21.A.307 lit. c) załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, wykonywana jest przez organizację obsługi technicznej statku powietrznego zatwierdzoną zgodnie z podsekcją F niniejszego załącznika lub z załącznikiem II (część 145) lub z załącznikiem Vd (część CAO), stosownie do przypadku, przez personel poświadczający, o którym mowa w pkt M.A.801 lit. b) ppkt 2, lub przez pilota-właściciela, o którym mowa w pkt M.A.801 lit. b) ppkt 3. Obsługa techniczna podzespołów wykonywana zgodnie z niniejszą literą nie uprawnia do wydania formularza 1 EASA i podlega wymaganiom dotyczącym poświadczenia obsługi statku powietrznego, o których mowa w pkt M.A.801.”;

18) pkt M.A.503 otrzymuje brzmienie:

„M.A.503 Części o ograniczonym czasie użytkowania i podzespoły kontrolowane okresowo

- „a) Nie można przekraczać zatwierdzonych limitów czasu określonych w AMP i dyrektywach zdatności dla zainstalowanych części o ograniczonym czasie użytkowania i podzespołów kontrolowanych okresowo, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w pkt M.A.504 lit. c).
- b) Po osiągnięciu zatwierdzonego limitu czasu dany podzespół wymontowuje się ze statku powietrznego w celu wykonania obsługi technicznej lub, w przypadku części o ograniczonym czasie użytkowania, w celu unieszkodliwienia.”;

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

- „b) Nienaprawialne podzespoły nie mogą zostać ponownie wprowadzone do systemu dostaw podzespołów, chyba że przedłużono obowiązkowy limit czasu eksploatacji lub zatwierdzono sposób naprawy zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012.”;

20) pkt M.A.603 lit. a) i b) otrzymują brzmienie:

- „a) Organizacja wykonująca czynności objęte niniejszą podsekcją nie ma prawa ich realizować, jeżeli nie uzyska zatwierdzenia od właściwego organu. W tym celu właściwy organ korzysta ze wzoru określonego w dodatku V.
- b) Zakres prac podlegających zatwierdzeniu określa się w podręczniku organizacji obsługi technicznej zgodnie z pkt M.A.604. Klasy i kategorie, które mają być stosowane do celów zatwierdzania organizacji obsługi technicznej, określono w dodatku IV do niniejszej części.”;

21) pkt M.A.604 lit. a) ppkt 1 otrzymuje brzmienie:

- „1. oświadczenie podpisane przez kierownika odpowiedzialnego wyznaczonego zgodnie z pkt M.A.606 lit. a) potwierdzające, że organizacja przez cały czas będzie wykonywać swoje działania zgodnie z wymaganiami niniejszego załącznika (część M) lub załącznika Vb (część ML), stosownie do przypadku, oraz z podręcznikiem.”;

22) pkt M.A.606 lit. i) otrzymuje brzmienie:

„i) Jeżeli organizacja dokonuje przeglądu zdatności do lotu i wydaje odpowiednie poświadczenie przeglądu zdatności do lotu dla statku powietrznego ELA1 niewykonywającego operacji zarobkowych, zgodnie z pkt ML.A.901 załącznika Vb (część ML), personel ds. przeglądu zdatności do lotu tej organizacji musi posiadać kwalifikacje i upoważnienia określone w pkt ML.A.904 załącznika Vb (część ML).”;

23) w pkt M.A.606 uchyla się lit. j);

24) pkt M.A.607 lit. a) ppkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1. personel poświadczający może wykazać, że spełnia wymagania pkt 66.A.20 lit. b) załącznika III (część 66) lub, jeżeli wymaga tego ten załącznik, wymagania prawa państwa członkowskiego;”;

25) pkt M.A.609 otrzymuje brzmienie:

„M.A.609 Dane obsługowe

Zatwierdzona organizacja obsługi technicznej musi posiadać i wykorzystywać stosowne aktualne dane obsługowe określone w pkt M.A.401 niniejszego załącznika lub w pkt ML.A.401 załącznika Vb (część ML), stosownie do przypadku, przy wykonywaniu obsługi technicznej, w tym modyfikacji i napraw. Jednak w przypadku danych obsługowych dostarczanych przez klienta organizacja może posiadać i wykorzystywać takie dane wyłącznie w trakcie prowadzenia prac obsługi technicznej.”;

26) pkt M.A.611, M.A.612 i M.A.613 otrzymują brzmienie:

„M.A.611 Standardy obsługi technicznej

Całość obsługi technicznej jest wykonywana zgodnie z wymaganiami sekcji A podsekcja D niniejszego załącznika lub wymaganiami sekcji A podsekcja D załącznika Vb (część ML), jak określono w art. 3 ust. 1.

M.A.612 Poświadczenie obsługi statku powietrznego

Po zakończeniu całości wymaganej obsługi technicznej statku powietrznego zgodnie z niniejszą podsekcją wydawane jest poświadczenie obsługi statku powietrznego zgodnie z pkt M.A.801 niniejszego załącznika lub pkt ML.A.801 załącznika Vb (część ML), jak określono w art. 3 ust. 1.

M.A.613 Poświadczenie obsługi podzespołu

a) Po zakończeniu całości wymaganej obsługi technicznej podzespołu zgodnie z niniejszą podsekcją wydawane jest poświadczenie obsługi podzespołu zgodnie z pkt M.A.802 niniejszego załącznika lub z pkt ML.A.802 załącznika Vb (część ML), stosownie do przypadku. Wystawiany jest formularz 1 EASA, z wyjątkiem podzespołów podlegających obsłudze technicznej zgodnie z pkt M.A.502 lit. b) lub d), podzespołów wytwarzanych zgodnie z pkt M.A.603 lit. c) niniejszego załącznika oraz podzespołów, w odniesieniu do których przepisy pkt ML.A.502 załącznika Vb (część ML) stanowią inaczej.

b) Poświadczenie obsługi podzespołu na formularzu 1 EASA można generować komputerowo.”;

27) pkt M.A.614 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Zatwierdzona organizacja obsługi technicznej dostarcza kopie wszystkich CRS właścicielowi lub operatorowi statku powietrznego, wraz z kopią wszelkiej szczegółowej dokumentacji obsługi technicznej związanej z wykonanymi pracami i niezbędnej do wykazania zgodności z pkt M.A.305.”;

28) pkt M.A.615 otrzymuje brzmienie:

„M.A.615 Przywileje organizacji

Organizacja obsługi technicznej, zatwierdzona zgodnie z sekcją A podsekcja F niniejszego załącznika, może:

a) wykonywać obsługę techniczną statku powietrznego lub podzespołu, w odniesieniu do których jest zatwierdzona, w miejscu określonym w certyfikacie zatwierdzenia i w podręczniku organizacji obsługi technicznej;

b) dokonywać uzgodnień w sprawie wykonania usług specjalistycznych w innej organizacji posiadającej odpowiednie kwalifikacje i pod kontrolą organizacji obsługi technicznej, zgodnie z opisem w podręczniku organizacji obsługi technicznej;

- c) wykonywać obsługę techniczną wszelkich statków powietrznych lub podzespołów, w odniesieniu do których jest zatwierdzony, w dowolnym miejscu, jeżeli potrzeba takiej obsługi technicznej wynika z niezdatności statku powietrznego do lotu lub z konieczności wykonania okazjonalnej obsługi technicznej oraz pod warunkiem zachowania zgodności z warunkami określonymi w podręczniku organizacji obsługi technicznej;
- d) wydawać poświadczenia obsługi po zakończeniu obsługi technicznej, zgodnie z pkt M.A.612 lub M.A.613 niniejszego załącznika;
- e) jeżeli jest do tego specjalnie zatwierdzona w odniesieniu do statków powietrznych ELA1 niewykonywujących operacji zarobkowych, przeprowadzać przeglądy zdatności do lotu i wydawać odpowiednie poświadczenia przeglądu zdatności do lotu zgodnie z warunkami określonymi w pkt ML.A.903 załącznika Vb (część ML).

Organizacja wykonuje obsługę techniczną statku powietrznego lub podzespołu, w odniesieniu do których jest zatwierdzona, wyłącznie jeżeli ma personel poświadczający i dostęp do wszystkich niezbędnych pomieszczeń, wyposażenia, narzędzi, materiałów i danych obsługowych.”;

29) pkt M.A.619 lit. a) i b) otrzymują brzmienie:

- „a) Niezgodność poziomu 1 oznacza każdą znaczącą niezgodność z wymaganiami niniejszego załącznika i załącznika Vb (część ML), która obniża standard bezpieczeństwa i poważnie zagraża bezpieczeństwu lotu.
- b) Niezgodność poziomu 2 oznacza każdą niezgodność z wymaganiami niniejszego załącznika i załącznika Vb (część ML), która może obniżać standard bezpieczeństwa i zagrażać bezpieczeństwu lotu.”;

30) pkt M.A.801 otrzymuje brzmienie:

„M.A.801 Poświadczenie obsługi statku powietrznego

- a) Z wyjątkiem statków powietrznych dopuszczonych do eksploatacji przez organizację obsługi technicznej zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem II (część 145), CRS wydawane jest zgodnie z niniejszą podsekcją.
- b) Żaden statek powietrzny nie może zostać dopuszczony do eksploatacji bez CRS, który wydawany jest po prawidłowym wykonaniu wszystkich zleconych zadań obsługi technicznej. CRS wydaje upoważniony personel poświadczający organizacji obsługi technicznej zatwierdzonej zgodnie z podsekcją F niniejszego załącznika lub z załącznikiem Vd (część CAO), z wyjątkiem złożonych zadań obsługi technicznej innych niż złożone zadania obsługi technicznej wymienione w dodatku VII do niniejszego załącznika, w którym to przypadku CRS wydawane jest:
 - 1. albo przez niezależny personel poświadczający, działający zgodnie z wymaganiami określonymi w art. 5 niniejszego rozporządzenia;
 - 2. albo przez pilota-właściciela działającego zgodnie z pkt M.A.803 niniejszego załącznika.
- c) Na zasadzie odstępstwa od lit. b), w przypadku nieprzewidzianych okoliczności, gdy statek powietrzny został uziemiony w miejscu, gdzie nie ma organizacji obsługi technicznej zatwierdzonej zgodnie z niniejszym załącznikiem, załącznikiem II (część 145) lub załącznikiem Vd (część CAO), a także brak jest niezależnego personelu poświadczającego, właściciel może upoważnić dowolną osobę z co najmniej trzyletnim odpowiednim doświadczeniem w zakresie obsługi technicznej oraz posiadającą ważną licencję na obsługę techniczną wydaną zgodnie z załącznikiem 1 ICAO na dany typ statku powietrznego wymagający certyfikacji albo upoważnienie dla personelu poświadczającego, ważne w odniesieniu do prac wymagających certyfikacji wydane przez zatwierdzoną organizację obsługi technicznej w rozumieniu załącznika 6 ICAO, do wykonania obsługi technicznej statku powietrznego zgodnie ze standardami określonymi w podsekcji D niniejszego załącznika oraz dopuszczenia go do eksploatacji. W takim przypadku właściciel:
 - 1. uzyskuje szczegółowe dane dotyczące wykonanej obsługi technicznej oraz kwalifikacji osoby wydającej CRS i przechowuje te dane w dokumentacji statku powietrznego;
 - 2. zapewnia późniejszą weryfikację wszelkiej tego rodzaju obsługi technicznej oraz wydanie nowego CRS przez posiadającą odpowiednie upoważnienie osobę, o której mowa w lit. b), bądź organizację zatwierdzoną zgodnie z podsekcją F niniejszego załącznika, załącznikiem II (część 145) lub załącznikiem Vd (część CAO), jak najszybciej, a w każdym razie w terminie nieprzekraczającym 7 dni kalendarzowych od wydania CRS przez osobę upoważnioną przez właściciela;
 - 3. powiadamia o tym organizację odpowiedzialną za zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego, jeżeli zawarł z nią taką umowę, lub właściwy organ w razie braku takiej umowy, w terminie 7 dni od wydania takiego upoważnienia.

- d) W przypadku poświadczania obsługi zgodnie z lit. b) ppkt 2 personel poświadczający może być wspomagany w wykonywaniu zadań obsługi technicznej przez jedną osobę lub więcej osób pod jego bezpośrednią i stałą kontrolą.
- e) CRS musi zawierać co najmniej:
1. podstawowe dane na temat wykonanej obsługi technicznej;
 2. datę zakończenia obsługi technicznej;
 3. dane identyfikacyjne organizacji lub osoby wydającej CRS, zawierające:
 - (i) albo numer zatwierdzenia organizacji obsługi technicznej oraz personelu poświadczającego, który wydaje CRS;
 - (ii) albo, w przypadku, o którym mowa w lit. b) ppkt 2, dane identyfikacyjne i, w stosownych przypadkach, numer licencji personelu poświadczającego, który wydaje CRS;
 4. ograniczenia zdadności do lotu lub ograniczenia operacyjne, jeśli występują.
- f) Na zasadzie odstępstwa od lit. b) i niezależnie od przepisów lit. g), w przypadku braku możliwości zakończenia wymaganej obsługi technicznej można wydać CRS w ramach ograniczeń zatwierdzonych dla statku powietrznego. W takim przypadku certyfikat wskazuje, że obsługi technicznej nie można było zakończyć, jak również wskazuje wszelkie mające zastosowanie ograniczenia zdadności do lotu lub operacji, w ramach informacji wymaganych na podstawie lit. e) ppkt 4.
- g) CRS nie jest wydawane w przypadku istnienia jakiegokolwiek wiadomego braku zgodności, który zagraża bezpieczeństwu lotu.”;

31) pkt M.A.802 otrzymuje brzmienie:

„M.A.802 Poświadczenie obsługi podzespołu

- a) Z wyjątkiem statków powietrznych dopuszczonych do eksploatacji przez organizację obsługi technicznej zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem II (część 145), CRS wydawane jest po zakończeniu każdej obsługi technicznej podzespołu statku powietrznego zgodnie z pkt M.A.502.
- b) Autoryzowane poświadczenie obsługi, określane jako formularz 1 EASA, stanowi poświadczenie obsługi podzespołu, z wyjątkiem sytuacji, gdy tego rodzaju obsługa techniczna podzespołów statku powietrznego została wykonana zgodnie z pkt M.A.502 lit. b) lub d), w którym to przypadku obsługa techniczna podlega procedurom wydania poświadczenia obsługi statku powietrznego zgodnie z pkt M.A.801.”;

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

„b) W przypadku statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym o maksymalnej masie startowej nie większej niż 2 730 kg, które nie są użytkowane w operacjach CAT, w zarobkowych operacjach specjalistycznych lub w operacjach zarobkowych wykonywanych przez ATO lub DTO, pilot-właściciel może wydać CRS po wykonaniu ograniczonej obsługi technicznej pilota-właściciela określonej w dodatku VIII do niniejszego załącznika.”;

33) pkt M.A.803 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) CRS jest wpisywane do systemu dokumentacji ciągłej zdadności do lotu statku powietrznego i musi zawierać podstawowe szczegółowe informacje na temat wykonanej obsługi technicznej, wykorzystane dane usługowe, datę zakończenia obsługi technicznej oraz dane identyfikacyjne, podpis i numer licencji pilota posiadanej przez pilota-właściciela wydającego takie poświadczenie.”;

34) punkt M.A.901 otrzymuje brzmienie:

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

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

- a) Poświadczenie przeglądu zdadności do lotu wydawane jest zgodnie z dodatkiem III (formularz 15a lub 15b EASA) do niniejszego załącznika po pomyślnym zakończeniu przeglądu zdadności do lotu. Poświadczenie przeglądu zdadności do lotu jest ważne jeden rok.
- b) Statek powietrzny w kontrolowanym środowisku oznacza statek powietrzny, który w okresie poprzedzających 12 miesięcy:
1. był w sposób ciągły zarządzany przez jedną CAMO lub CAO;

2. był objęty obsługą techniczną wykonywaną przez organizację obsługi technicznej zatwierdzoną zgodnie z podsekcją F niniejszego załącznika, załącznikiem II (część 145) lub załącznikiem Vd (część CAO), w tym również w przypadkach, gdy wykonywane są zadania obsługi technicznej, o których mowa w pkt M.A.803 lit. b), a poświadczenie obsługi jest wydawane zgodnie z pkt M.A.801 lit. b) ppkt 1 lub lit. b) ppkt 2 niniejszego załącznika;
- c) W przypadku wszystkich statków powietrznych użytkowanych przez przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 oraz w przypadku statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 2 730 kg, które znajdują się w kontrolowanym środowisku, organizacja, o której mowa w lit. b) ppkt 1, zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego może, zgodnie z pkt CAMO.A.125 i pkt CAO.A.095 lit. c) ppkt 1 oraz pod warunkiem zachowania zgodności z lit. j):
 1. wydać poświadczenie przeglądu zdatności do lotu zgodnie z pkt M.A.901;
 2. przedłużyć najwyżej dwukrotnie i każdorazowo na okres jednego roku ważność wydanego przez siebie poświadczenia przeglądu zdatności do lotu, jeśli dany statek powietrzny pozostawał w kontrolowanym środowisku.
- d) Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu wydaje właściwy organ po przeprowadzeniu pozytywnej oceny na podstawie zalecenia wydanego przez CAMO lub CAO, przesłanego wraz z wnioskiem właściciela lub operatora, w odniesieniu do wszystkich statków powietrznych użytkowanych przez przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 oraz statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 2 730 kg, które spełniają poniższe warunki alternatywne:
 1. nie pozostają w kontrolowanym środowisku;
 2. ich ciągłą zdatnością do lotu zarządza organizacja nieposiadająca przywileju w zakresie przeprowadzania przeglądów zdatności do lotu.Zalecenie, o którym mowa w akapicie pierwszym, opiera się na przeglądzie zdatności do lotu przeprowadzonym zgodnie z pkt M.A.901.
- e) W przypadku statków powietrznych nieużytkowanych przez przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 oraz statków powietrznych o maksymalnej masie startowej nie większej niż 2 730 kg, każda CAMO lub CAO wybrana przez właściciela lub operatora może, zgodnie z pkt CAMO.A.125 lub pkt CAO.A.095 oraz z zastrzeżeniem przepisów lit. j):
 1. wydać poświadczenie przeglądu zdatności do lotu zgodnie z pkt M.A.901;
 2. przedłużyć najwyżej dwukrotnie i każdorazowo na okres jednego roku ważność wydanego przez siebie poświadczenia przeglądu zdatności do lotu, jeśli statek powietrzny pozostawał w zarządzanym przez nią kontrolowanym środowisku.
- f) Na zasadzie odstępstwa od pkt M.A.901 lit. c) ppkt 2 i lit. e) ppkt 2, w przypadku statków powietrznych znajdujących się w kontrolowanym środowisku, organizacja, o której mowa w lit. b) ppkt 1, zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego, może – pod warunkiem zachowania zgodności z lit. j) – przedłużyć najwyżej dwukrotnie i każdorazowo na okres jednego roku ważność poświadczenia przeglądu zdatności do lotu wydanego przez inną CAMO lub CAO.
- g) W każdym przypadku gdy okoliczności wskazują na istnienie potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa lotniczego, właściwy organ przeprowadza przegląd zdatności do lotu i sam wydaje poświadczenie przeglądu zdatności do lotu.
- h) Nie naruszając przepisów lit. g), właściwy organ może przeprowadzić przegląd zdatności do lotu i sam wydać poświadczenie przeglądu zdatności do lotu w następujących przypadkach:
 1. w przypadku gdy ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego zarządza CAMO lub CAO, która ma główne miejsce prowadzenia działalności w państwie trzecim;
 2. w przypadku każdego innego statku powietrznego o maksymalnej masie startowej nie większej niż 2 730 kg, na wniosek właściciela.
- i) W przypadku gdy właściwy organ sam wydaje poświadczenie przeglądu zdatności do lotu zgodnie z lit. g) lub h) lub po dokonaniu oceny zalecenia zgodnie z pkt M.B.901, jeżeli jest to niezbędne do tych celów, właściciel lub operator statku powietrznego udostępnia właściwemu organowi:
 1. wszelką dokumentację wymaganą przez ten właściwy organ;
 2. odpowiednie pomieszczenia w stosownej lokalizacji dla jego personelu;
 3. wsparcie personelu poświadczającego.
- j) Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu nie może zostać wydane ani przedłużone, jeżeli istnieją dowody lub przesłanki, że statek powietrzny jest niezdatny do lotu.

- k) Przegląd zdatności do lotu statku powietrznego obejmuje pełny udokumentowany przegląd dokumentacji statku powietrznego, służący stwierdzeniu, czy spełniono następujące wymagania:
1. właściwie zarejestrowano liczbę wylatanych godzin dla płatowca, silnika i śmigła, a także związaną z tym liczbę cykli lotów;
 2. instrukcja użytkowania w locie jest dostosowana do wyposażenia statku i odzwierciedla status ostatnich zmian;
 3. cała zaplanowana obsługa techniczna statku powietrznego została wykonana zgodnie z zatwierdzonym AMP;
 4. wszystkie stwierdzone usterki zostały naprawione lub, w stosownych przypadkach, naprawa została odłożona na późniejszy termin w kontrolowany sposób zgodnie z pkt M.A.403;
 5. wszystkie stosowne dyrektywy zdatności zostały zastosowane i prawidłowo zarejestrowane;
 6. wszystkie modyfikacje i naprawy statku powietrznego zostały zarejestrowane i są zgodne z pkt M.A.304;
 7. wszystkie części o ograniczonym czasie użytkowania i podzespoły kontrolowane okresowo zainstalowane w statku powietrznym są prawidłowo oznakowane, zarejestrowane, a także nie przekroczono ich limitu czasu;
 8. całość obsługi technicznej została zrealizowana zgodnie z niniejszym załącznikiem;
 9. protokół ważenia i wyważenia nie stracił ważności i odpowiada obecnemu wyposażeniu statku powietrznego;
 10. stan statku powietrznego odpowiada najnowszej wersji jego projektu typu zatwierdzonej przez Agencję;
 11. jeżeli istnieje takie wymaganie, statek powietrzny posiada świadectwo hałasowe odpowiadające jego obecnemu wyposażeniu, zgodnie z przepisami podsekcji I załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.
- l) Przegląd zdatności do lotu statku powietrznego obejmuje fizyczny przegląd statku powietrznego. Do celów takiego przeglądu personel ds. przeglądu zdatności do lotu nieposiadającym odpowiednich kwalifikacji, zgodnie z przepisami załącznika III (część 66), towarzyszą pracownicy posiadający takie kwalifikacje.
- m) Wykonując fizyczny przegląd statku powietrznego, personel ds. przeglądu zdatności do lotu sprawdza, czy:
1. wszystkie wymagane oznaczenia i tabliczki zostały prawidłowo zamocowane;
 2. stan statku powietrznego jest zgodny z zatwierdzoną instrukcją użytkowania w locie;
 3. konfiguracja statku powietrznego odpowiada zatwierdzonej dokumentacji;
 4. nie występują żadne oczywiste usterki, które nie zostały usunięte zgodnie z pkt M.A.403;
 5. nie występują rozbieżności między stanem statku powietrznego a udokumentowanym przeglądem dokumentacji, o którym mowa w lit. k).
- n) Na zasadzie odstępstwa od lit. a), przegląd zdatności do lotu można zaplanować z maksymalnie 90-dniowym wyprzedzeniem, zachowując przy tym ciągłość programu przeglądu zdatności do lotu, tak aby umożliwić wykonanie fizycznego przeglądu podczas obsługi.
- o) Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu (formularz 15b EASA) lub zalecenie wydania poświadczenia przeglądu zdatności do lotu (formularz 15a EASA), o których mowa w dodatku III do niniejszego załącznika, mogą zostać wydane wyłącznie:
1. przez upoważniony personel ds. przeglądu zdatności do lotu w imieniu zatwierdzonej organizacji;
 2. jeżeli przeprowadzono kompletny przegląd zdatności do lotu.
- p) Kopię nowego lub przedłużonego poświadczenia przeglądu zdatności do lotu danego statku powietrznego przesyła się do państwa członkowskiego rejestracji danego statku powietrznego w ciągu 10 dni.
- q) Zadania przeglądu zdatności do lotu nie mogą być zlecane podwykonawcom.
- r) W przypadku gdy wyniki przeglądu zdatności do lotu są nierozstrzygujące, organizacja, która przeprowadziła przegląd, informuje właściwy organ najszybciej, jak jest to możliwe, a w każdym razie w ciągu 72 godzin od stwierdzenia przez organizację przyczyny sprawiającej, że przegląd zdatności do lotu jest nierozstrzygujący.
- s) Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu wydaje się jedynie po usunięciu wszystkich niezgodności.”;

35) pkt M.A.902 lit. b) ppkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5. dokonano modyfikacji lub naprawy, która nie jest zgodna z pkt M.A.304.”;

36) pkt M.A.904 otrzymuje brzmienie:

„M.A.904 Przegląd zdatności do lotu statku powietrznego importowanego do UE

a) W przypadku wprowadzania do rejestru państwa członkowskiego statku powietrznego z państwa trzeciego lub z systemu regulacyjnego, w którym rozporządzenie (UE) 2018/1139 nie ma zastosowania, wnioskodawca:

1. występuje do właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji o wydanie nowego poświadczenia przeglądu zdatności do lotu zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012;
2. dla innych niż nowe statki powietrzne zapewnia przeprowadzenie przeglądu zdatności do lotu zgodnie z pkt M.A.901;
3. zapewnia wykonanie całości obsługi technicznej w celu uzyskania zgodności z AMP zatwierdzonym zgodnie z pkt M.A.302.

b) Po stwierdzeniu, że statek powietrzny spełnia odpowiednie wymagania, organizacja przeprowadzająca przegląd zdatności do lotu przesyła właściwemu organowi państwa członkowskiego rejestracji udokumentowane zalecenie wydania poświadczenia przeglądu zdatności do lotu.

c) Właściciel statku powietrznego umożliwia właściwemu organowi państwa członkowskiego rejestracji dostęp do statku powietrznego do celów inspekcji.

d) Właściwy organ państwa członkowskiego rejestru wydaje świadectwo zdatności do lotu po stwierdzeniu, że statek powietrzny spełnia wymagania załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.

e) Ten właściwy organ państwa członkowskiego wydaje również poświadczenie przeglądu zdatności do lotu. Poświadczenie jest ważne jeden rok, chyba że właściwy organ podejmie decyzję o skróceniu okresu ważności ze względów bezpieczeństwa lotniczego.”;

37) pkt M.A.905 lit. a) i b) otrzymują brzmienie:

„a) Niezgodność poziomu 1 oznacza każdą znaczącą niezgodność z wymaganiami niniejszego załącznika, która obniża standard bezpieczeństwa i poważnie zagraża bezpieczeństwu lotu.

b) Niezgodność poziomu 2 oznacza każdą niezgodność z wymaganiami niniejszego załącznika, która może obniżyć standard bezpieczeństwa i zagrażać bezpieczeństwu lotu.”;

38) dodaje się pkt M.B.103 w brzmieniu:

„M.B.103 Niezgodności i środki egzekucyjne – osoby

Jeżeli w trakcie nadzoru lub w jakikolwiek inny sposób właściwy organ odpowiedzialny za nadzór zgodnie z niniejszym załącznikiem znajdzie dowody wskazujące na niezgodność z mającymi zastosowanie wymaganiami rozporządzenia (UE) 2018/1139 dotyczącą osoby posiadającej licencję, certyfikat, uprawnienie lub zaświadczenie wydane zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1139, właściwy organ, który stwierdził niezgodność, stosuje wszelkie środki egzekucyjne niezbędne do zapobieżenia dalszemu jej trwaniu.”;

39) pkt M.B.104 otrzymuje brzmienie:

„M.B.104 Prowadzenie dokumentacji

a) Właściwe organy ustanawiają system prowadzenia dokumentacji, który pozwala na odpowiednie śledzenie procesu wydawania, przedłużania, zmieniania, zawieszania i cofania wszystkich certyfikatów.

b) Dokumentacja służąca prowadzeniu nadzoru nad organizacjami zatwierdzonymi zgodnie z niniejszym załącznikiem obejmuje co najmniej:

1. wniosek o wydanie zatwierdzenia organizacji;
2. certyfikat zatwierdzenia udzielonego organizacji, włącznie z wszelkimi zmianami;
3. kopię programu audytów, z wykazem dat planowanych i przeprowadzonych audytów;
4. dokumentację ciągłego nadzoru prowadzonego przez właściwy organ, obejmującą całą dokumentację audytów;
5. kopię wszelkiej powiązanej korespondencji;

6. szczegóły wszelkich zwolnień oraz działań egzekucyjnych;
 7. wszelkie sprawozdania od innych właściwych organów dotyczące nadzoru nad organizacją;
 8. charakterystykę organizacji lub podręcznik i ich zmiany;
 9. kopie pozostałych dokumentów bezpośrednio zatwierdzanych przez właściwy organ.
- c) Okres przechowywania dokumentacji określonej w lit. b) trwa co najmniej 5 lat.
- d) Dokumentacja dotycząca nadzoru nad każdym statkiem powietrznym obejmuje co najmniej kopie:
1. świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego;
 2. poświadczeń przeglądu zdatności do lotu;
 3. zaleceń odnośnie do przeglądu zdatności do lotu wydanych przez zatwierdzone organizacje, o których mowa w części CAO lub części CAMO;
 4. sprawozdań z przeglądów zdatności do lotu przeprowadzanych bezpośrednio przez właściwy organ;
 5. wszelkiej odnośnej korespondencji dotyczącej statku powietrznego;
 6. informacji szczegółowych związanych ze zwolnieniami i działaniami egzekucyjnymi;
 7. wszelkich dokumentów zatwierdzonych przez właściwy organ na podstawie przepisów niniejszego załącznika lub załącznika II (część ARO) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012.
- e) Dokumentacja określona w lit. d) jest przechowywana przez okres 2 lat od daty ostatecznego wycofania statku powietrznego z eksploatacji.
- f) Cała dokumentacja jest udostępniana na żądanie innego państwa członkowskiego lub Agencji.”;
- 40) pkt M.B.201 otrzymuje brzmienie:

„M.B.201 Obowiązki

Właściwe organy określone w pkt M.1 odpowiadają za przeprowadzanie audytów, inspekcji i badań w celu sprawdzenia, czy przestrzegane są wymagania niniejszego załącznika.”;

- 41) dodaje się pkt M.B.202 w brzmieniu:

„M.B.202 Informowanie Agencji

- a) Właściwy organ bez zbędnej zwłoki powiadamia Agencję o wszelkich istotnych problemach związanych z wdrożeniem rozporządzenia (UE) 2018/1139.
 - b) Właściwy organ przekazuje Agencji informacje mające znaczenie dla bezpieczeństwa, pochodzące ze zgłoszeń o zdarzeniach, które otrzymał zgodnie z pkt M.A.202.”;
- 42) pkt M.B.301 otrzymuje brzmienie:

„M.B.301 Program obsługi technicznej statku powietrznego

- a) Właściwy organ sprawdza zgodność AMP z pkt M.A.302.
- b) O ile przepisy pkt M.A.302 lit. c) nie stanowią inaczej, AMP i jego zmiany są bezpośrednio zatwierdzane przez właściwy organ. Właściwy organ otrzymuje dostęp do wszystkich danych wymaganych zgodnie z pkt M.A.302 lit. d), e) i f).
- c) W przypadku pośredniego zatwierdzenia, o którym mowa w pkt M.A.302 lit. c), właściwy organ zatwierdza procedurę zatwierdzenia AMP przez CAO lub CAMO w ramach charakterystyki zdatności do lotu tej organizacji, o której mowa w pkt CAO.A.025 i pkt CAMO.A.300.”;

43) dodaje się pkt M.B.305 w brzmieniu:

„M.B.305 Pokładowy dziennik techniczny

- a) Właściwy organ zatwierdza pierwszą wersję pokładowego dziennika technicznego wymaganego zgodnie z pkt M.A.306.
- b) Aby umożliwić organizacji wprowadzenie zmian w pokładowym dzienniku technicznym bez uprzedniego zatwierdzenia przez właściwy organ, właściwy organ zatwierdza odpowiednią procedurę, o której mowa w pkt CAMO.A.300 lit. c) lub pkt CAO.A.025 lit. c).”;

44) pkt M.B.602 lit. b) i c) otrzymują brzmienie:

- „b) Właściwy organ sprawdza, czy procedury określone w podręczniku organizacji obsługi technicznej są zgodne z przepisami podsekcji F niniejszego załącznika (część M) i zapewnia, aby kierownik odpowiedzialny podpisał oświadczenie o przyjęciu zobowiązań.
- c) Właściwy organ sprawdza, czy organizacja spełnia wymagania ustanowione w podsekcji F niniejszego załącznika.”;

45) pkt M.B.603 lit. a) otrzymuje brzmienie:

- „a) W przypadku gdy organizacja obsługi technicznej spełnia wymogi stosownych punktów niniejszego załącznika, właściwy organ wydaje wnioskodawcy certyfikat zatwierdzenia na formularzu 3 EASA (dodatek V do niniejszego załącznika), który obejmuje zakres zatwierdzenia.”;

46) pkt M.B.604 lit. a) otrzymuje brzmienie:

- „a) Właściwy organ posiada i uaktualnia program określający daty planowanych oraz przeprowadzonych audytów każdej organizacji obsługi technicznej zatwierdzonej zgodnie z sekcją B podsekcja F niniejszego załącznika znajdującej się pod jego nadzorem.”;

47) pkt M.B.605 lit. a) zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

- „a) Jeśli podczas audytu lub w inny sposób zostanie wykazana niezgodność z wymaganiem ustanowionym w niniejszym załączniku lub w załączniku Vb (część ML), właściwy organ podejmuje następujące działania:”;

48) pkt M.B.606 lit. c) otrzymuje brzmienie:

- „c) W przypadku każdej zmiany w podręczniku organizacji obsługi technicznej:
 - 1. w przypadku bezpośredniego zatwierdzania zmian zgodnie z pkt M.A.604 lit. b), właściwy organ sprawdza, czy procedury określone w podręczniku są zgodne z przepisami niniejszego załącznika, zanim zatwierdzona organizacja zostanie formalnie powiadomiona o zatwierdzeniu;
 - 2. w przypadku pośredniego zatwierdzania zmian zgodnie z pkt M.A.604 lit. c), właściwy organ upewnia się, czy:
 - (i) zakres zmian pozostaje niewielki;
 - (ii) ma on odpowiednią kontrolę nad zatwierdzaniem tych zmian, aby zachować ich zgodność z wymaganiami niniejszego załącznika.”;

49) pkt M.B.901 ppkt 1 otrzymuje brzmienie:

- „1. Posiadający odpowiednie kwalifikacje personel właściwego organu sprawdza, czy deklaracja zgodności zawarta w zaleceniu wykazuje przeprowadzenie kompletnego przeglądu zdatności do lotu zgodnie z pkt M.A.901.”

50) pkt M.B.902 lit. a) i b) otrzymują brzmienie:

- „a) W przypadku gdy właściwy organ przeprowadza przegląd zdatności do lotu i wydaje poświadczenie przeglądu zdatności do lotu na formularzu 15a EASA (dodatek III do niniejszego załącznika), przeprowadza przegląd zdatności do lotu zgodnie z przepisami pkt M.A.901.

- b) Właściwy organ musi dysponować odpowiednim personelem ds. przeglądu zdatności do lotu w celu przeprowadzenia przeglądów zdatności do lotu.
1. W przypadku wszystkich statków powietrznych użytkowanych przez przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 oraz statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 2 730 kg, członkowie takiego personelu:
 - a) nabyli co najmniej 5 lat doświadczenia w zakresie zapewniania ciągłej zdatności do lotu;
 - b) uzyskali 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 dokument;
 - c) ukończyli formalne szkolenie w zakresie lotniczej obsługi technicznej;
 - d) zajmowali 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) można zastąpić uzyskaniem 5 lat doświadczenia w zakresie zapewniania ciągłej zdatności do lotu poza doświadczeniem już wymaganym zgodnie z pkt M.B.902 lit. b) ppkt 1 lit. a).
 2. W przypadku statków powietrznych nieużytkowanych przez przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 oraz statków powietrznych o maksymalnej masie startowej nie większej niż 2 730 kg, członkowie takiego personelu:
 - a) posiadają co najmniej 3 lata doświadczenia w zakresie zapewniania ciągłej zdatności do lotu;
 - b) uzyskali 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 dokument;
 - c) ukończyli odpowiednie szkolenie w zakresie lotniczej obsługi technicznej;
 - d) zajmowali 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 uzyskaniem 4 lat doświadczenia w zakresie zapewniania ciągłej zdatności do lotu poza doświadczeniem już wymaganym zgodnie z pkt M.B.902 lit. b) ppkt 2 lit. a).;

51) dodaje się pkt M.B.904 w brzmieniu:

„M.B.904 Wymiana informacji

Po otrzymaniu powiadomienia o przeniesieniu statku powietrznego między państwami członkowskimi zgodnie z pkt M.A.903, właściwy organ państwa członkowskiego, w którym statek powietrzny jest obecnie zarejestrowany, informuje właściwy organ państwa członkowskiego, w którym statek powietrzny zostanie zarejestrowany, o wszelkich znanych problemach związanych z przeniesieniem statku powietrznego. Właściwy organ państwa członkowskiego, w którym statek powietrzny zostanie zarejestrowany, dopilnowuje, aby właściwy organ państwa członkowskiego, w którym statek powietrzny jest obecnie zarejestrowany, został odpowiednio powiadomiony o przeniesieniu.”;

52) dodatek I otrzymuje brzmienie:

„Dodatek I

Umowa o zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu

1. W przypadku gdy dany właściciel lub operator zleca wykonywanie zadań zarządzania ciągłą zdatnością do lotu CAMO lub CAO, zgodnie z pkt M.A.201, przesyła na żądanie właściwego organu kopię umowy podpisanej przez obie strony właściwemu organowi państwa członkowskiego rejestracji.
2. Umowa jest sporządzana z uwzględnieniem wymagań niniejszego załącznika i określa obowiązki sygnatariuszy w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.

3. Musi ona zawierać co najmniej następujące informacje:
 - znaki rejestracyjne, typ i numer seryjny statku powietrznego;
 - imię i nazwisko bądź dane przedsiębiorstwa właściciela statku powietrznego lub zarejestrowanego korzystającego, w tym adres,
 - dane zakontraktowanej CAMO lub CAO, w tym adres, oraz
 - rodzaj operacji.
4. Umowa zawiera następujące postanowienia:

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

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

Właściciel/operator oświadcza, że zgodnie z jego wiedzą wszelkie informacje udzielane CAMO lub CAO dotyczące ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego są i będą dokładne oraz że bez uprzedniego zatwierdzenia przez CAMO lub CAO 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 poinformuje właściwe organy państwa członkowskiego rejestracji w terminie 2 tygodni o takiej niezgodności z umową.«.
5. W przypadku zawarcia umowy między właścicielem operatorem a CAMO lub CAO zgodnie z pkt M.A.201 obowiązki są dzielone między strony w następujący sposób:
 - 5.1. Obowiązki CAMO lub CAO:
 1. zapewnienie, aby dany typ statku powietrznego wchodził w zakres jej zatwierdzenia;
 2. przestrzeganie warunków służących zachowaniu ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego wymienionych niżej:
 - a) opracowanie AMP statku powietrznego, obejmującego w stosownych przypadkach opracowany program niezawodności;
 - b) określenie (w AMP) zadań obsługi technicznej, które może wykonać pilot-właściciel zgodnie z pkt M.A.803 lit. c);
 - c) zorganizowanie procesu zatwierdzenia AMP;
 - d) po zatwierdzeniu AMP dostarczenie jego kopii właścicielowi lub 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) zorganizowanie wdrożenia wszelkich stosownych dyrektyw zdatności;
 - h) zorganizowanie dokonania napraw przez zatwierdzoną organizację obsługi technicznej wszystkich usterek wykrytych podczas planowej obsługi technicznej, przeglądu zdatności do lotu lub usterek zgłoszonych przez właściciela;
 - i) koordynowanie planowej obsługi technicznej, stosowania dyrektyw zdatności, wymiany części o ograniczonym czasie użytkowania oraz przestrzegania wymagań dotyczących inspekcji podzespołów;
 - j) każdorazowe informowanie właściciela o przekazaniu statku powietrznego zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej;
 - k) zarządzanie całą dokumentacją techniczną;
 - l) 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;
 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 obowiązująca umowa nie jest przestrzegana;
 7. zapewnienie, by w miarę potrzeb przeprowadzano przegląd zdatności do lotu statku powietrznego i wydawano poświadczenie przeglądu zdatności do lotu lub wysyłano zalecenia właściwemu organowi państwa członkowskiego rejestracji;
 8. przekazywanie w ciągu 10 dni kopii każdego wydanego lub przedłużonego poświadczenia przeglądu zdatności do lotu do właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji;
 9. zgłaszanie wszelkich zdarzeń, nakazane przez odpowiednie regulacje;
 10. informowanie właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji, w przypadku gdy umowa została wypowiedziana przez którąkolwiek ze stron.
- 5.2. Obowiązki właściciela lub operatora:
1. posiadanie ogólnej wiedzy na temat zatwierdzonego AMP;
 2. posiadanie ogólnej wiedzy na temat przepisów niniejszego załącznika;
 3. przekazywanie statku powietrznego zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej uzgodnionej z CAMO lub CAO w planowanym terminie wyznaczonym na wniosek CAMO lub CAO;
 4. wykonywanie modyfikacji wyłącznie po konsultacji z CAMO lub CAO;
 5. informowanie CAMO lub CAO o wszystkich czynnościach obsługi technicznej wykonanych na wyjątkowych zasadach bez wiedzy i kontroli CAMO lub CAO;
 6. zgłaszanie CAMO lub CAO, 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 lub CAO i właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji o sprzedaży statku powietrznego;
 9. zgłaszanie wszelkich zdarzeń, nakazane przez odpowiednie regulacje;
 10. regularne informowanie CAMO lub CAO o nalocie statku powietrznego oraz przekazywanie wszelkich pozostałych danych dotyczących wykorzystania statku powietrznego, zgodnie z ustaleniami poczynionymi z CAMO lub CAO;
 11. odnotowywanie CRS w książce statku powietrznego w sposób określony w pkt M.A.803. lit. d) w przypadku wykonywania obsługi technicznej pilota-właściciela bez wykraczania poza ograniczenia wynikające z wykazu zadań obsługi technicznej podanego w zatwierdzonym AMP określonym w pkt M.A.803 lit. c);
 12. informowanie CAMO lub CAO nie później niż 30 dni po zakończeniu wszelkich zadań obsługi technicznej pilota-właściciela zgodnie z pkt M.A.305 lit. a).
6. Jeżeli właściciel lub operator zawiera umowę z CAMO lub CAO, zgodnie z pkt M.A.201, określa się w niej wyraźnie obowiązki każdej ze stron w odniesieniu do obowiązkowego i dobrowolnego zgłaszania zdarzeń zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylecia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007 (Dz.U. L 122 z 24.4.2014, s. 18).";

53) w dodatku II wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt 5 wprowadza się następujące zmiany:

(i) ppkt (x) w polu 12 otrzymuje brzmienie:

„(x) W przypadku organizacji obsługi technicznej zatwierdzonych zgodnie z podsekcją F załącznika I (część M) lub załącznikiem Vd (część CAO), deklaracja poświadczenia obsługi podzespołu, o której mowa w pkt M.A.613 i CAO.A.070, stosownie do przypadku:

»O ile w tym polu nie wskazano inaczej, poświadcza się, że prace wskazane w polu 11 i opisane w tym polu zostały przeprowadzone zgodnie z wymaganiami określonymi w sekcji A podsekcja F załącznika I (część M) lub w załączniku Vd (część CAO) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 oraz że w odniesieniu do tych prac element został uznany za gotowy do dopuszczenia do eksploatacji. POWYŻSZE STWIERDZENIE NIE STANOWI POŚWIADCZENIA OBSŁUGI NA MOCY PRZEPISÓW ZAŁĄCZNIKA II (CZĘŚĆ 145) DO ROZPORZĄDZENIA (UE) nr 1321/2014.«

Drukując dane z elektronicznego formularza 1 EASA, wszelkie dane nieodnoszące się do pozostałych pól powinny być wpisane w tym polu.”;

(ii) pole 14a otrzymuje brzmienie:

„Pole 14a

Należy zaznaczyć odpowiednie pole (pola), wskazując, które przepisy odnoszą się do ukończonych prac. Jeżeli zaznaczone zostanie pole »inne przepisy wskazane w polu 12«, wówczas w polu 12 należy określić przepisy innego(-ych) organu(-ów) ds. zdatości do lotu. Należy zaznaczyć co najmniej jedno pole, a w razie potrzeby można zaznaczyć oba pola.

W przypadku wszystkich czynności obsługi technicznej realizowanych przez organizację obsługi technicznej zatwierdzone zgodnie z sekcją A podsekcja F załącznika I (część M) lub z załącznikiem Vd (część CAO) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 należy zaznaczyć pole »inne przepisy wskazane w polu 12«, a w polu 12 wpisać deklarację CRS. W tym przypadku stwierdzenie zawarte w deklaracji »O ile w tym polu nie wskazano inaczej« dotyczy następujących przypadków:

- a) gdy nie można było dokończyć obsługi technicznej;
- b) gdy obsługa techniczna odbiegała od normy wymaganej zgodnie z załącznikiem I (część M) lub załącznikiem Vd (część CAO);
- c) gdy obsługa techniczna została wykonana zgodnie z innym wymaganiem niż określone w załączniku I (część M) lub załączniku Vd (część CAO); w tym przypadku w polu 12 należy wskazać konkretny przepis prawa krajowego.

W przypadku wszystkich czynności obsługi technicznej wykonywanych przez organizację obsługi technicznej zatwierdzone zgodnie z sekcją A załącznika II (część 145) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 stwierdzenie zawarte w deklaracji »O ile w polu 12 nie wskazano inaczej« dotyczy następujących przypadków:

- a) gdy nie można było dokończyć obsługi technicznej;
- b) gdy obsługa techniczna odbiegała od normy wymaganej w załączniku II (część 145);
- c) gdy obsługa techniczna została wykonana zgodnie z innym wymaganiem niż określone w załączniku II (część 145); w tym przypadku w polu 12 należy wskazać konkretny przepis prawa krajowego.”;

b) w stopce formularza 1 EASA (strona tytułowa) tekst „Formularz 1 EASA – MF/145 Wydanie 2” zastępuje się tekstem w brzmieniu:

„Formularz 1 EASA — MF/CAO/145, wydanie 3”;

54) dodatek III otrzymuje brzmienie:

„Dodatek III

Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu – Formularz 15 EASA

[PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE]	
Państwo członkowskie Unii Europejskiej (*)	
POŚWIADCZENIE PRZEGLĄDU ZDATNOŚCI DO LOTU (AIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE – ARC)	
Numer ARC:	
Na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 poniższa organizacja, zatwierdzona zgodnie z sekcją A załącznika Vc (część CAMO) lub sekcją A załącznika Vb (część CAO) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014,	
[NAZWA I ADRES ZATWIERDZONEJ ORGANIZACJI]	
Numer zatwierdzenia: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO].MG.[NNNN].	
niniejszym poświadcza, że przeprowadziła przegląd zdatności do lotu zgodnie z pkt M.A.901 załącznika I (część M) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 następującego statku powietrznego:	
Producent statku powietrznego:	
Oznaczenie producenta:	
Znaki rejestracyjne statku powietrznego:	
Numer seryjny statku powietrznego:	
w dniu wydania poświadczenia ten statek powietrzny uznany jest za zdalny do lotu.	
Data wydania:	Data ważności:
Liczba godzin lotu (FH) płatowca w dniu wydania (**):	
Podpisano:	Numer upoważnienia:
Pierwsze przedłużenie ważności: Statek powietrzny pozostawał przez ostatni rok w kontrolowanym środowisku zgodnie z pkt M.A.901 załącznika I (część M) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014. W dniu wydania poświadczenia statek powietrzny uznany jest za zdalny do lotu.	
Data wydania:	Data ważności:
Liczba godzin lotu (FH) płatowca w dniu wydania (**):	
Podpisano:	Numer upoważnienia:
Nazwa przedsiębiorstwa:	Numer zatwierdzenia:
Drugie przedłużenie ważności: Statek powietrzny pozostawał przez ostatni rok w kontrolowanym środowisku zgodnie z pkt M.A.901 załącznika I (część M) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014. W dniu wydania poświadczenia statek powietrzny uznany jest za zdalny do lotu.	
Data wydania:	Data ważności:
Liczba godzin lotu (FH) płatowca w dniu wydania (**):	
Podpisano:	Numer upoważnienia:
Nazwa przedsiębiorstwa:	Numer zatwierdzenia:
(*) Skreślić, jeżeli państwo nie jest państwem członkowskim UE.	

Formularz 15b EASA, wydanie 5

(*) Skreślić, jeżeli państwo nie jest państwem członkowskim UE.

(**) Z wyjątkiem sterowców.

[PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE]

Członek Unii Europejskiej (*)

POŚWIADCZENIE PRZEGLĄDU ZDATNOŚCI DO LOTU (AIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE – ARC)

Numer ARC:

Na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO] niniejszym poświadczam, że następujący statek powietrzny:

Producent statku powietrznego:

Oznaczenie producenta:

Znaki rejestracyjne statku powietrznego:

Numer seryjny statku powietrznego:

w dniu wydania poświadczenia uznany jest za zdatny do lotu.

Data wydania: Data ważności:

Liczba godzin lotu (FH) płatowca w dniu wydania (**):

Podpisano: Numer upoważnienia:

Pierwsze przedłużenie ważności: Statek powietrzny pozostawał przez ostatni rok w kontrolowanym środowisku zgodnie z pkt M.A.901 załącznika I (część M) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014. W dniu wydania poświadczenia statek powietrzny uznany jest za zdatny do lotu.

Data wydania: Data ważności:

Liczba godzin lotu (FH) płatowca w dniu wydania (**):

Podpisano: Numer upoważnienia:

Nazwa przedsiębiorstwa: Numer zatwierdzenia:

Drugie przedłużenie ważności: Statek powietrzny pozostawał przez ostatni rok w kontrolowanym środowisku zgodnie z pkt M.A.901 załącznika I (część M) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014. W dniu wydania poświadczenia statek powietrzny uznany jest za zdatny do lotu.

Data wydania: Data ważności:

Liczba godzin lotu (FH) płatowca w dniu wydania (**):

Podpisano: Numer upoważnienia:

Nazwa przedsiębiorstwa: Numer zatwierdzenia:

Formularz 15a EASA, wydanie 5

(*) Skreślić, jeżeli państwo nie jest państwem członkowskim UE.

(**) Z wyjątkiem sterowców.”;

55) w dodatku IV wprowadza się następujące zmiany:

(i) pola dotyczące kategorii A2 otrzymują brzmienie:

„KLASA	KATEGORIA	OGRANICZENIE	HANGAROWA	LINIOWA
STATKI POWIETRZNE	A2 Samoloty do 5 700 kg	[Określa producenta samolotu lub jego grupę lub serię lub typ lub zadania obsługi technicznej] <i>Przykład: DHC-6 serii Twin Otter</i> Określić, czy upoważnia się do wydawania poświadczeń przeglądu zdatności do lotu (możliwe wyłącznie w przypadku statków powietrznych ELA1 niewykonyjących operacji zarobkowych)	[TAK/NIE] (*)	[TAK/NIE] (*)”;

(ii) pola dotyczące kategorii A4 otrzymują brzmienie:

„KLASA	KATEGORIA	OGRANICZENIE	HANGAROWA	LINIOWA
STATKI POWIETRZNE	A4 Statki powietrzne inne niż A1, A2 i A3	[Określa kategorię statku powietrznego (szybowiec, balon, sterowiec itp.), producenta lub grupę lub serię lub typ lub zadania obsługi technicznej] Określić, czy upoważnia się do wydawania poświadczeń przeglądu zdatności do lotu (możliwe wyłącznie w przypadku statków powietrznych ELA1 niewykonyjących operacji zarobkowych)	[TAK/NIE] (*)	[TAK/NIE] (*)”;

56) dodatek V otrzymuje brzmienie:

„Dodatek V

Certyfikat organizacji obsługi technicznej – formularz 3-MF EASA

Strona 1 z 2

[PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE (*)]

Członek Unii Europejskiej (**)

CERTYFIKAT ORGANIZACJI OBSŁUGI TECHNICZNEJ

Numer: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*)].MF.[XXXX].

Na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 oraz rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 oraz na warunkach podanych poniżej [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*)] niniejszym certyfikuje:

[NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

jako organizację obsługi technicznej zgodnie z sekcją A podsekcja F załącznika I (część M) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014, zatwierdzonej do prowadzenia obsługi technicznej wyrobów, części i urządzeń wymienionych w dołączonym zakresie zatwierdzenia i do wydawania stosownych poświadczeń obsługi, z podaniem numeru niniejszego certyfikatu, oraz – w stosownych przypadkach – poświadczeń przeglądu zdatności do lotu po wykonaniu przeglądu zdatności do lotu zgodnie z pkt ML.A.903 załącznika Vb (część ML) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 dla statków powietrznych wymienionych w dołączonym zakresie zatwierdzenia.

WARUNKI:

1. niniejszy certyfikat jest ograniczony do zakresu podanego w sekcji dotyczącej prac w podręczniku zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej, o którym mowa w sekcji A podsekcja F załącznika I (część M) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014; oraz
2. niniejszy certyfikat wymaga spełnienia wymagań procedur podanych w podręczniku zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej; oraz
3. niniejszy certyfikat jest ważny tak długo, jak długo zatwierdzona organizacja obsługi technicznej spełnia wymagania załącznika I (część M) oraz załącznika Vb (część ML) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014;
4. pod warunkiem przestrzegania wyżej wymienionych warunków, niniejszy certyfikat zachowuje ważność do dnia [wstawić datę – 2 lata od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zmieniającego], o ile przed tą datą nie dojdzie do zrzeczenia się, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia certyfikatu.

Data pierwotnego wydania:

Data niniejszej zmiany:

Zmiana nr:

Podpisano:

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

Formularz 3-MF EASA, wydanie 4

(*) Lub EASA, jeśli EASA jest właściwym organem.

(**) Skreślić w przypadku państwa niebędącego członkiem UE lub EASA.

Strona 2 z 2

ZAKRES ZATWIERDZENIA ORGANIZACJI OBSŁUGI TECHNICZNEJ

Numer: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*).MF.XXXX.

Organizacja: [NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

KLASA	KATEGORIA	OGRANICZENIE
STATKI POWIETRZNE (**)	(***)	(***)
	(***)	(***)
SILNIKI (**)	(***)	(***)
	(***)	(***)
PODZESPOŁY INNE NIŻ KOMPLETNE SILNIKI LUB POMOCNICZE ŹRÓDŁA ZASILANIA (**)	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
USŁUGI SPECJALISTYCZNE (**)	(***)	(***)
	(***)	(***)

Niniejszy zakres zatwierdzenia jest ograniczony do wyrobów, części i urządzeń oraz czynności wskazanych w sekcji dotyczącej zakresu prac w podręczniku zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej.

Numer referencyjny podręcznika organizacji obsługi technicznej:

Data pierwotnego wydania:

Data ostatniej zatwierdzonej zmiany:..... Zmiana nr:

Podpisano:

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

Formularz 3-MF EASA, wydanie 4

(*) Lub EASA, jeśli EASA jest właściwym organem.

(**) Wykreślić, jeśli organizacja nie jest zatwierdzona.

(***) Uzupełnić przez podanie odpowiedniego uprawnienia i ograniczenia.

(***) Należy uzupełnić właściwe ograniczenie oraz określić, czy upoważnia się do wydawania zaleceń i poświadczeń przeglądu zdatości do lotu (możliwe wyłącznie w przypadku statków powietrznych ELA1 niewykonujących operacji zarobkowych, jeżeli organizacja wykonuje przegląd zdatości do lotu jednocześnie z inspekcją roczną ujętą w AMP).”;

57) uchyla się dodatek VI;

58) w dodatku VII zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„Następujące elementy składają się na złożone zadania obsługi technicznej, o których mowa w pkt M.A.801 lit. b) ppkt 2 i lit. c):”;

59) w dodatku VIII uchyla się lit. b) ppkt 9.

ZAŁĄCZNIK II

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

1) w pkt 145.A.30 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. k) otrzymuje brzmienie:

„k) Jeżeli organizacja przeprowadza przegląd zdatności do lotu i wydaje odpowiednie poświadczenie przeglądu zdatności do lotu zgodnie z pkt ML.A.903 załącznika Vb (część ML), personel ds. przeglądu zdatności do lotu tej organizacji musi posiadać kwalifikacje i upoważnienia określone w pkt ML.A.904 załącznika Vb (część ML).”;

b) skreśla się lit. l);

2) pkt 145.A.42 lit. a) ppkt 3 otrzymuje brzmienie:

„(iii) podzespoły sklasyfikowane jako nienaprawialne, ponieważ upłynął ich obowiązkowy limit czasu eksploatacji lub zawierają usterki nienadające się do naprawy;”

3) pkt 145.A.42 lit. c) ppkt 2 otrzymuje brzmienie:

„(ii) Nienaprawialne podzespoły nie mogą zostać ponownie wprowadzone do systemu dostaw podzespołów, chyba że przedłużono obowiązkowy limit czasu eksploatacji lub zatwierdzono sposób naprawy zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012.”;

4) pkt 145.A.50 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) Poświadczenie obsługi jest wydawane po wykonaniu niezbędnej obsługi technicznej podzespołu wymontowanego ze statku powietrznego. Autoryzowane poświadczenie obsługi na „formularzu 1 EASA”, o którym mowa w dodatku II do załącznika I (część M), stanowi poświadczenie obsługi podzespołu, chyba że pkt M.A.502 lit. b) stanowi inaczej. Jeżeli organizacja zajmuje się obsługą techniczną podzespołu na potrzeby własne, formularz 1 EASA może nie być potrzebny, w zależności od wewnętrznych procedur organizacji w zakresie poświadczania określonych w charakterystyce.”;

5) pkt 145.A.55 lit. b) i c) otrzymują brzmienie:

„b) Organizacja dostarcza kopię każdego poświadczenia obsługi właścicielowi/operatorowi statku powietrznego, wraz z kopią wszelkich szczegółowych danych dotyczących obsługi technicznej związanych z wykonanymi pracami i niezbędnych do wykazania zgodności z pkt M.A.305.

c) Organizacja przechowuje kopię całej szczegółowej dokumentacji obsługi technicznej i wszelkich danych związanych z obsługą techniczną przez trzy lata od daty wydania poświadczenia obsługi statku powietrznego lub podzespołu statku powietrznego, którego dotyczą prace.

1. Dokumentację, o której mowa w niniejszej literze, przechowuje się w sposób zapewniający jej ochronę przed zniszczeniem, kradzieżą oraz wprowadzeniem w niej zmian.

2. Cały sprzęt komputerowy służący do wykonywania kopii zapasowych przechowuje się w innym miejscu niż ten zawierający dane robocze, w otoczeniu, które zapewnia utrzymanie ich w dobrym stanie.

3. W przypadku gdy organizacja zatwierdzona na podstawie niniejszego załącznika kończy działalność, cała przechowywana dokumentacja obsługi technicznej, obejmująca okres trzech lat poprzedzających zakończenie przez organizację działalności, jest przekazywana ostatniemu właścicielowi lub klientowi danego statku powietrznego lub podzespołu, bądź jest archiwizowana w sposób określony przez właściwy organ.”;

6) pkt 145.A.70 lit. a) ppkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6. wykaz personelu poświadczającego, personelu wspomagającego oraz, w stosownych przypadkach, personelu ds. przeglądu zdatności do lotu, wraz z zakresem zatwierdzenia tego personelu.”;

7) w pkt 145.A.75 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. f) otrzymuje brzmienie:

„f) jeżeli jest do tego specjalnie zatwierdzona w odniesieniu do statków powietrznych objętych załącznikiem Vb (część ML), może przeprowadzać przeglądy zdatności do lotu i wydawać odpowiednie poświadczenia przeglądu zdatności do lotu zgodnie z warunkami określonymi w pkt ML.A.903 załącznika Vb (część ML) do niniejszego rozporządzenia.”;

b) uchyla się lit. g);

8) pkt 145.A.95 lit. a) i b) otrzymują brzmienie:

„a) Niezgodność poziomu 1 oznacza każdą znaczącą niezgodność z wymaganiami niniejszego załącznika, która obniża standard bezpieczeństwa i poważnie zagraża bezpieczeństwu lotu.

b) Niezgodność poziomu 2 oznacza każdą niezgodność z wymaganiami niniejszego załącznika, która może obniżyć standard bezpieczeństwa i może zagrażać bezpieczeństwu lotu.”;

9) pkt 145.B.60 otrzymuje brzmienie:

„145.B.60 Zwolnienia

W przypadku gdy państwo członkowskie przyznaje zwolnienie z wymagań niniejszego załącznika zgodnie z art. 71 rozporządzenia (UE) 2018/1139, właściwy organ rejestruje to zwolnienie. Przechowuje te rejestry przez okres przewidziany w pkt 145.B.55 ppkt 3.”;

10) dodatek III otrzymuje brzmienie:

„Dodatek III

Certyfikat organizacji obsługi technicznej – formularz 3-145 EASA

Strona 1 z 2

[PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE (*)]

Członek Unii Europejskiej ()**

CERTYFIKAT ORGANIZACJI OBSŁUGI TECHNICZNEJ

Numer: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*)].145.XXXX

Na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 oraz rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 i na warunkach podanych poniżej, [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*)] niniejszym certyfikuje:

[NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

jako organizację obsługi technicznej spełniającą wymagania sekcji A załącznika II (część 145) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014, zatwierdzoną do prowadzenia obsługi technicznej wyrobów, części i urządzeń wymienionych w dołączonym zakresie zatwierdzenia i do wydawania stosownych poświadczeń obsługi, z podaniem numeru niniejszego certyfikatu, oraz – w stosownych przypadkach – do wydawania poświadczeń przeglądu zdatności do lotu po dokonaniu takiego przeglądu zgodnie z pkt ML.A.903 załącznika Vb (część ML) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 dla statków powietrznych wymienionych w dołączonym zakresie zatwierdzenia.

WARUNKI:

1. niniejsze zatwierdzenie jest ograniczone do zakresu podanego w sekcji dotyczącej zakresu prac w charakterystyce zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej, o której mowa w sekcji A załącznika II (część 145); oraz
2. niniejsze zatwierdzenie wymaga spełnienia wymagań procedur wymienionych w charakterystyce zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej; oraz
3. niniejsze zatwierdzenie jest ważne tak długo, jak długo zatwierdzona organizacja obsługi technicznej spełnia wymagania załącznika II (część 145) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014.
4. Z zastrzeżeniem przestrzegania wyżej wymienionych warunków, niniejsze zatwierdzenie zachowuje ważność bezterminowo lub do czasu jego zrzeczenia się, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia.

Data pierwotnego wydania:

Data niniejszej zmiany:

Zmiana nr:

Podpisano:

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

Formularz 3-145 EASA, wydanie 4.

(*) Lub EASA, jeśli EASA jest właściwym organem.

(**) Skreślić w przypadku państwa niebędącego członkiem UE lub EASA.

ORGANIZACJA OBSŁUGI TECHNICZNEJ**ZAKRES ZATWIERDZENIA**

Numer: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*).145.[XXXX]

Organizacja: [NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

KLASA	KATEGORIA	OGRANICZENIE	HANGAROWA	LINIOWA
STATKI POWIETRZNE (**)	(***)	(***)	[TAK/NIE] (**)	[TAK/NIE] (**)
	(***)	(***)	[TAK/NIE] (**)	[TAK/NIE] (**)
	(***)	(***)	[TAK/NIE] (**)	[TAK/NIE] (**)
	(***)	(***)	[TAK/NIE] (**)	[TAK/NIE] (**)
SILNIKI (**)	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
PODZESPOŁY INNE NIŻ KOMPLETNE SILNIKI LUB POMOCNICZE ŹRÓDŁA ZASILANIA (**)	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
USŁUGI SPECJALISTYCZNE (**)	(***)	(***)		
	(***)	(***)		

Niniejszy zakres zatwierdzenia jest ograniczony do wyrobów, części i urządzeń oraz czynności wskazanych w sekcji dotyczącej zakresu prac w charakterystyce zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej.

Numer referencyjny charakterystyki organizacji obsługi technicznej:

Data pierwotnego wydania:

Data ostatniej zatwierdzonej zmiany: Zmiana nr:

Podpisano:

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

Formularz 3-145 EASA, wydanie 4.

(*) Lub EASA, jeśli EASA jest właściwym organem.

(**) Wykreślić, jeśli organizacja nie jest zatwierdzona.

(***) Uzupełnić przez podanie odpowiedniego uprawnienia i ograniczenia.

(****) Wpisać odpowiednie ograniczenie i podać, czy upoważnia się do wydawania poświadczeń przeglądu zdatności do lotu.”

ZAŁĄCZNIK III

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

1) pkt 66.A.45 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) Na zasadzie odstępstwa od przepisów lit. b) i c), w przypadku statków powietrznych grup 2 i 3, uprawnienia na typ statku powietrznego mogą także zostać zatwierdzone w licencji po wykonaniu następujących kroków:

- pozytywnym zaliczeniu egzaminu na typ statku powietrznego odpowiedniego dla kategorii B1, B2 lub C, zgodnie z dodatkiem III do niniejszego załącznika (część 66);
- w przypadku kategorii B1 i B2, wykazaniu praktycznego doświadczenia w zakresie typu statku powietrznego. W takim przypadku praktyczne doświadczenie obejmuje reprezentatywne, przekrojowe działania z zakresu obsługi technicznej, odpowiadające danej kategorii licencji.

W przypadku uprawnienia kategorii C dla osoby, która uzyskała kwalifikacje w ramach ścieżki akademickiej, jak określono w pkt 66.A.30 lit. a) ppkt 5, pierwszy egzamin na odpowiedni typ statku powietrznego odbywa się na poziomie kategorii B1 lub B2.”;

2) pkt 66.B.25 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Właściwe organy uczestniczą we wzajemnej wymianie informacji zgodnie z art. 72 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139.”;

3) pkt 66.B.30 otrzymuje brzmienie:

„66.B.30 Zwolnienia

Wszystkie zwolnienia przyznane zgodnie z art. 71 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139 są zapisywane i przechowywane przez właściwy organ.”

4) w dodatku I tabelę w module 10 zastępuje się następującą tabelą:

„POZIOM				
	A	B1	B2	B3
10.1 Ramy regulacyjne	1	1	1	1”
Rola Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego;				
Rola Komisji Europejskiej;				
Rola EASA;				
Rola państw członkowskich i krajowych organów lotnictwa;				
Rozporządzenie (UE) 2018/1139, rozporządzenie (UE) nr 748/2012 i rozporządzenie (UE) nr 1321/2014;				
Związek pomiędzy poszczególnymi załącznikami (częściami) rozporządzenia (UE) 748/2012, rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 i rozporządzenia (UE) nr 965/2012.				

ZAŁĄCZNIK IV

W załączniku IV do rozporządzenia (UE) 1321/2014 wprowadza się następujące zmiany:

1) pkt 147.B.25 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Wszystkie zwolnienia przyznane zgodnie z art. 71 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139 są rejestrowane i przechowywane przez właściwy organ.”;

2) dodatek II otrzymuje brzmienie:

„Dodatek II

Zatwierdzenie organizacji szkolenia w zakresie obsługi technicznej – formularz 11 EASA

Strona 1 z 2

[PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE (*)]

Członek Unii Europejskiej (**)

CERTYFIKAT ZATWIERDZENIA ORGANIZACJI SZKOLENIOWEJ W ZAKRESIE OBSŁUGI TECHNICZNEJ

Numer: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*)].147.[XXXX]

Na mocy aktualnie obowiązującego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 oraz rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 oraz na warunkach podanych poniżej, [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*)] niniejszym zatwierdza

[NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

jako organizację szkoleniową w zakresie obsługi technicznej spełniającą wymagania sekcji A załącznika IV (część 147) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014, zatwierdzonej do prowadzenia szkoleń i egzaminów wymienionych w załączonym zakresie zatwierdzenia oraz do wydawania słuchaczom odpowiednich certyfikatów uznania, z podaniem numeru niniejszego certyfikatu.

WARUNKI:

1. Zakres niniejszego zatwierdzenia jest ograniczony do zakresu określonego w sekcji dotyczącej zakresu prac zawartej w dokumentacji prezentującej zatwierdzonej organizację szkoleniową w zakresie obsługi technicznej, o której mowa w sekcji A załącznika IV (cz
2. niniejsze zatwierdzenie wymaga zgodności z procedurami określonymi w dokumentacji prezentującej zatwierdzonej organizację szkoleniową w zakresie obsługi technicznej; oraz
3. niniejsze zatwierdzenie jest ważne tak długo, jak długo zatwierdzonej organizacja szkoleniowa w zakresie obsługi technicznej spełnia wymagania określone w załączniku IV (część 147) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014; oraz
4. z zastrzeżeniem przestrzegania wyżej wymienionych warunków, niniejsze zatwierdzenie zachowuje ważność bezterminowo lub do czasu jego zrzeczenia się, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia.

Data pierwotnego wydania:

Data niniejszej zmiany:

Zmiana nr:

Podpisano:

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

Formularz 11 EASA, wydanie 6

(*) Lub EASA, jeśli EASA jest właściwym organem.

(**) Skreślić w przypadku państwa niebędącego członkiem UE lub EASA.

ZAKRES ZATWIERDZENIA ORGANIZACJI SZKOLENIOWEJ W ZAKRESIE OBSŁUGI TECHNICZNEJ

Numer: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*).147.[XXXX]

Organizacja: [NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

KLASA	KATEGORIA LICENCJI	OGRANICZENIE	
PODSTAWOWA (**)	B1 (**)	TB1.1 (**)	SAMOLOTY TURBINOWE (**)
		TB1.2 (**)	SAMOLOTY TŁOKOWE (**)
		TB1.3 (**)	ŚMIGŁOWCE TURBINOWE (**)
		TB1.4 (**)	ŚMIGŁOWCE TŁOKOWE (**)
	B2 (**)/(****)	TB2 (**)	ELEKTRONIKA LOTNICZA (**)
	B2L (**)	TB2L (**)	ELEKTRONIKA LOTNICZA (wskazać uprawnienie na systemy) (**)
	B3 (**)	TB3 (**)	SAMOLOTY BEZ HERMETYZACJI Z SILNIKIEM TŁOKOWYM, O MAKSYMALNEJ MASIE STARTOWEJ 2 000 KG I PONIŻEJ (**)
	A (**)	TA.1 (**)	SAMOLOTY TURBINOWE (**)
		TA.2 (**)	SAMOLOTY TŁOKOWE (**)
		TA.3 (**)	ŚMIGŁOWCE TURBINOWE (**)
TA.4 (**)		ŚMIGŁOWCE TŁOKOWE (**)	
L (**) (tylko egzamin)	TL (**)	PODAĆ OKREŚLONĄ PODKATEGORIĘ LICENCJI (**)	
TYP/ZADANIA (**)	C (**)	T4 (**)	[PODAĆ TYP STATKU POWIETRZNEGO] (***)
	B1 (**)	T1 (**)	[PODAĆ TYP STATKU POWIETRZNEGO] (***)
	B2 (**)	T2 (**)	[PODAĆ TYP STATKU POWIETRZNEGO] (***)
	A (**)	T3 (**)	[PODAĆ TYP STATKU POWIETRZNEGO] (***)

Niniejszy zakres zatwierdzenia jest ograniczony do szkoleń i egzaminów określonych w sekcji dotyczącej zakresu prac w dokumentacji prezentującej zatwierdzoną organizację szkoleniową w zakresie obsługi technicznej.

Oдноśnik do dokumentacji prezentującej organizację szkoleniową w zakresie obsługi technicznej:

Data pierwotnego wydania:

Data ostatniej zatwierdzonej zmiany: Zmiana nr:

Podpisano:

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

Formularz 11 EASA, wydanie 5

(*) Lub EASA, jeśli EASA jest właściwym organem.

(**) Wykreślić, jeśli organizacja nie jest zatwierdzona.

(***) Uzupelnic przez podanie odpowiedniego uprawnienia i ograniczenia.

(****) Zatwierdzenie dotyczące podstawowego szkolenia/egzaminu kategorii B2 obejmuje zatwierdzenie dotyczące szkolenia/egzaminu B2L dla wszystkich uprawnień na systemy. "

3) dodatek III otrzymuje brzmienie:

„1. Szkolenie podstawowe i egzamin

Wzór certyfikatu szkolenia podstawowego stosuje się do potwierdzenia ukończenia szkolenia podstawowego albo zdania egzaminu podstawowego, bądź do potwierdzenia zarówno ukończenia szkolenia podstawowego, jak i zdania egzaminów ze szkolenia podstawowego.

Certyfikat szkolenia wyraźnie określa egzaminy z każdego modułu według dat ich zaliczenia wraz z odpowiednią wersją dodatku I do załącznika III (część 66).

Strona 1 z 1

CERTYFIKAT UZNANIA

Numer: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*).147.[XXXX].[YYYYY]

Niniejszy certyfikat uznania jest wystawiany dla:

[IMIĘ I NAZWISKO]

[DATA I MIEJSCE URODZENIA]

przez:

[NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

Numer: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*).147.[XXXX]

organizację szkoleniową w zakresie obsługi technicznej zatwierdzoną do przeprowadzania szkoleń i egzaminów w ramach zakresu zatwierdzenia i zgodnie z załącznikiem IV (część 147) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014.

Niniejszy certyfikat potwierdza, że wyżej wymieniona osoba pomyślnie zaliczyła szkolenie podstawowe (**) lub egzamin podstawowy (**) wymieniony poniżej, zgodnie z aktualnie obowiązującym rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 oraz rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1321/2014.

[SZKOLENIE PODSTAWOWE (**)] lub/i [EGZAMIN PODSTAWOWY (**)]

[PODAĆ MODUŁY WEDŁUG CZĘŚCI 66 / DATĘ ZALICZENIA EGZAMINU]

Data:

Podpisano:

W imieniu: [NAZWA PRZEDSIĘBIORSTWA]

Formularz 148 EASA, wydanie 3

(*) Lub EASA, jeśli EASA jest właściwym organem.

(**) Niepotrzebne skreślić.

2. Szkolenie na typ i egzamin

Wzór certyfikatu szkolenia na typ jest wykorzystywany do stwierdzenia zaliczenia części teoretycznej lub części praktycznej, albo jednocześnie zaliczenia części teoretycznej i praktycznej szkolenia do uprawnienia na typ.

Certyfikat wskazuje kombinację płatowców/silników, której dotyczyło szkolenie.

Skreśla się odpowiednie odniesienia, a w rubryce dotyczącej typu kursu zaznacza się, czy zaliczono tylko część teoretyczną, czy też zarówno teoretyczną, jak i praktyczną.

Certyfikat szkolenia jednoznacznie stwierdza, czy kurs był pełny, czy też skrócony (na przykład szkolenie w zakresie płatowców lub zespołów silnikowych bądź elektroniki lotniczej/elektryki) lub szkolenie w zakresie różnic w oparciu o wcześniejsze doświadczenie wnioskodawcy, na przykład kurs A340 dla techników A320. Jeśli szkolenie nie jest pełne, certyfikat wskazuje, czy szkolenie uwzględniło obszary styczne.

Strona 1 z 1

CERTYFIKAT UZNANIA

Numer: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*)].147.[XXXX].[YYYYY]

Niniejszy certyfikat uznania jest wystawiany dla:

[IMIĘ I NAZWISKO]

[DATA I MIEJSCE URODZENIA]

przez:

[NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

Numer: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*)].147.[XXXX]

organizację szkoleniową w zakresie obsługi technicznej zatwierdzoną do przeprowadzania szkoleń i egzaminów w ramach zakresu zatwierdzenia i zgodnie z załącznikiem IV (część 147) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014.

Niniejszy certyfikat potwierdza, że wyżej wymieniona osoba pomyślnie zaliczyła część teoretyczną (**) i/lub praktyczną (**) wymienionego poniżej zatwierdzonego szkolenia dotyczącego danego typu, zgodnie z aktualnie obowiązującym rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 oraz rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1321/2014.

[SZKOLENIE NA TYP STATKU POWIETRZNEGO (**)]

[DATA ROZPOCZĘCIA I DATA ZAKOŃCZENIA]

[WYMIENIĆ ELEMENTY TEORETYCZNE I/LUB PRAKTYCZNE]

lub

[EGZAMIN NA TYP STATKU POWIETRZNEGO (**)]

[DATA ZAKOŃCZENIA]

Data:

Podpisano:

W imieniu: [NAZWA PRZEDSIĘBIORSTWA]

Formularz 149 EASA, wydanie 4

(*) Lub EASA, jeśli EASA jest właściwym organem.

(**) Niepotrzebne skreślić.”;

ZAŁĄCZNIK V

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

1) Spis treści otrzymuje brzmienie:

„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

T.A.501 Organizacja obsługi technicznej

Podsekcja G – WYMAGANIA DODATKOWE W STOSUNKU DO ORGANIZACJI ZARZĄDZANIA CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU ZATWIERDZONYCH ZGODNIE Z PRZEPISAMI ZAŁĄCZNIKA Vc (część CAMO)

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 zarządzania

T.A.714 Prowadzenie dokumentacji

T.A.715 Ciągłość ważności

T.A.716 Niezgodności

Sekcja B – Dodatkowa procedura stosowana przez właściwe organy

Podsekcja A – PRZEPISY OGÓLNE

T.B.101 Zakres

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 Vc (część CAMO)

T.B.702 Procedura certyfikacji początkowej

T.B.704 Ciągły nadzór

T.B.705 Niezgodności i działania naprawcze”;

2) w sekcji A wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt T.A.101 otrzymuje brzmienie:

„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 V do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139.

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

b) tytuł podsekcji G otrzymuje brzmienie:

„WYMAGANIA DODATKOWE W STOSUNKU DO ORGANIZACJI ZARZĄDZANIA CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU ZATWIERDZONYCH ZGODNIE Z PRZEPISAMI ZAŁĄCZNIKA Vc (część CAMO)”;

c) pkt T.A.701 otrzymuje brzmienie:

„T.A.701 Zakres

Niniejsza podsekcja ustanawia wymagania, które organizacja zatwierdzona zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO) musi spełnić oprócz wymagań tego załącznika, aby móc sprawować kontrolę nad wykonywaniem zadań określonych w pkt T.A.201.”;

d) pkt T.A.704 otrzymuje brzmienie:

„T.A.704 Charakterystyka zarządzania ciągłą zdatnością do lotu

Oprócz wymagań przewidzianych w pkt CAMO.A.300 charakterystyka zawiera procedury określające sposób, w jaki organizacja zapewnia zgodność z niniejszym załącznikiem.”;

e) pkt T.A.706 otrzymuje brzmienie:

„T.A.706 Wymagania w stosunku do personelu

Oprócz wymagań przewidzianych w pkt CAMO.A.305 personel, o którym mowa w pkt CAMO.A.305 lit. a) ppkt 3–5 i pkt CAMO.A.305 lit. b) ppkt 2, musi posiadać odpowiednią wiedzę na temat obowiązujących przepisów państw trzecich, w których statek powietrzny jest zarejestrowany.”;

f) pkt T.A.708 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Niezależnie od przepisów pkt CAMO.A.315, w przypadku statku powietrznego, którego ciągłą zdatnością do lotu zarządza się zgodnie z wymaganiami niniejszego załącznika, organizacja”;

g) pkt T.A.709 otrzymuje brzmienie:

„T.A.709 Dokumentacja

Niezależnie od pkt CAMO.A.325, w przypadku każdego statku powietrznego, którego ciągłą zdatnością do lotu zarządza się zgodnie z wymaganiami niniejszego załącznika, organizacja przechowuje i wykorzystuje stosowne dane obsługowe akceptowane przez państwo rejestracji statku powietrznego.”;

h) pkt T.A.711 i T.A.712 otrzymują brzmienie:

„T.A.711 Przywileje

Organizacja zatwierdzona zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO) 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 wymaganiami niniejszego załącznika zatwierdzone przez właściwy organ.

T.A.712 System zarządzania

Oprócz wymagań określonych w pkt CAMO.A.200 organizacja zapewnia swoją zgodność z wymaganiami niniejszego załącznika.”;

i) pkt T.A.714, T.A.715 i T.A.716 otrzymują brzmienie:

„T.A.714 Prowadzenie dokumentacji

Oprócz wymagań określonych w pkt CAMO.A.220 lit. a) organizacja przechowuje dokumentację, o której mowa w pkt T.A.201 ppkt 1) lit. j).

T.A.715 Ciągłość ważności

Aby zatwierdzenie organizacji zarządzającej ciągłą zdatnością do lotu zachowało ważność, oprócz wymagań określonych w pkt CAMO.A.135 spełnione muszą być następujące wymagania:

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

T.A.716 Niezgodności

- a) Po otrzymaniu powiadomienia o wykrytych niezgodnościach zgodnie z pkt T.B.705 organizacja musi podjąć następujące działania:
 - 1) zidentyfikować przyczynę lub przyczyny niezgodności oraz czynniki sprzyjające jej wystąpieniu;
 - 2) przygotować, przyjąć i wdrożyć plan działań naprawczych;
 - 3) wykazać w sposób zadowalający właściwy organ, że podjęto niezbędne działania naprawcze w celu usunięcia danej niezgodności.
 - b) Działania, o których mowa w lit. a) ppkt 1–3, przeprowadza się w terminie określonym przez właściwy organ zgodnie z pkt T.B.705.”;
- 3) w sekcji B wprowadza się następujące zmiany:
- a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„DODATKOWA PROCEDURA STOSOWANA PRZEZ WŁAŚCIWE ORGANY”;

- b) tytuł podsekcji G otrzymuje brzmienie:

„WYMAGANIA DODATKOWE W STOSUNKU DO ORGANIZACJI ZARZĄDZANIA CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU ZATWIERDZONYCH ZGODNIE Z PRZEPISAMI ZAŁĄCZNIKA Vc (część CAMO)”;

- c) pkt T.B.702 otrzymuje brzmienie:

„T.B.702 Procedura certyfikacji początkowej

Oprócz wymagań określonych w pkt CAMO.B.310 właściwy organ sprawdza i ustala, czy procedura ta jest zgodna z wymaganiami niniejszego załącznika, oraz sprawdza, czy organizacja spełnia wymogi niniejszego załącznika.”;

- d) pkt T.B.704 i T.B.705 otrzymują brzmienie:

„T.B.704 Ciągły nadzór

Oprócz wymagań określonych w pkt CAMO.B.305, podczas każdego cyklu planowania nadzoru, właściwy organ przeprowadza przegląd wrywkowy odpowiedniej próby statków powietrznych, o których mowa w art. 1 lit. b), zarządzanych przez organizację.

T.B.705 Niezgodności i działania naprawcze

W przypadku organizacji zarządzających ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych, o których mowa w art. 1 lit. b), właściwy organ stosuje wymagania zawarte w pkt CAMO.B.350, gdy sprawdza, czy organizacja spełnia wymagania niniejszego załącznika.”

ZAŁĄCZNIK VI

„ZAŁĄCZNIK Vb

(Część ML)

SPIS TREŚCI

ML.1

SEKCJA A — WYMAGANIA TECHNICZNE

PODSEKCJA A — PRZEPISY OGÓLNE

ML.A.101 Zakres

PODSEKCJA B — ODPOWIEDZIALNOŚĆ

ML.A.201 Obowiązki

ML.A.202 Zgłaszanie zdarzeń

PODSEKCJA — CIĄGŁA ZDATNOŚĆ DO LOTU

ML.A.301 Zadania zapewniania ciągłej zdatności do lotu

ML.A.302 Program obsługi technicznej statku powietrznego

ML.A.303 Dyrektywy zdatności

ML.A.304 Dane dotyczące modyfikacji i napraw

ML.A.305 System dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego

ML.A.307 Przekazywanie dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego

PODSEKCJA D — STANDARDY OBSŁUGI TECHNICZNEJ

ML.A.401 Dane obsługowe

ML.A.402 Wykonywanie obsługi technicznej

ML.A.403 Usterki statku powietrznego

PODSEKCJA E — PODZESPOŁY

ML.A.501 Klasyfikacja i instalacja

ML.A.502 Obsługa techniczna podzespołu

ML.A.503 Podzespoły o ograniczonym czasie użytkowania

ML.A.504 Kontrola podzespołów niezdatnych do użytku

PODSEKCJA H — POŚWIADCZENIE OBSŁUGI (CRS)

ML.A.801 Poświadczenie obsługi statku powietrznego

ML.A.802 Poświadczenie obsługi podzespołu

ML.A.803 Upoważnienie pilota-właściciela

PODSEKCJA I — POŚWIADCZENIE PRZEGLĄDU ZDATNOŚCI DO LOTU (ARC)

ML.A.901 Przegląd zdatności do lotu statku powietrznego

ML.A.902 Ważność poświadczenia przeglądu zdatności do lotu

ML.A.903 Proces przeglądu zdatności do lotu

ML.A.904 Kwalifikacje personelu ds. przeglądu zdatności do lotu

ML.A.905 Przeniesienie rejestracji w granicach terytorium Unii

ML.A.906 Przegląd zdatności do lotu statku powietrznego importowanego do Unii

ML.A.907 Niezgodności

SEKCJA B — PROCEDURA STOSOWANA PRZEZ WŁAŚCIWE ORGANY

PODSEKCJA A — PRZEPISY OGÓLNE

ML.B.101 Zakres

ML.B.102 Właściwy organ

ML.B.104 Prowadzenie dokumentacji

ML.B.105 Wzajemna wymiana informacji

PODSEKCJA B — ODPOWIEDZIALNOŚĆ

ML.B.201 Obowiązki

PODSEKCJA — CIĄGŁA ZDATNOŚĆ DO LOTU

ML.B.302 Zwolnienia

ML.B.303 Monitorowanie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego

ML.B.304 Cofnięcie, zawieszenie i ograniczenie

PODSEKCJA I — POŚWIADCZENIE PRZEGLĄDU ZDATNOŚCI DO LOTU (ARC)

ML.B.902 Przegląd zdatności do lotu przez właściwy organ

ML.B.903 Niezgodności

Dodatek I — Umowa o zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu

Dodatek II — Ograniczona obsługa techniczna przez pilota-właściciela

Dodatek III — Złożone zadania obsługi technicznej, których pilot-właściciel nie może poświadczать

Dodatek IV — Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu (formularz 15c EASA)

ML.1

- a) Zgodnie z art. 3 ust. 2 niniejszy załącznik (część ML) stosuje się do następujących statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym, które nie są wymienione w certyfikacie przewoźnika lotniczego posiadanym przez przewoźnika lotniczego koncesjonowanego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008:
- 1) samolotów o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 2 730 kg;
 - 2) wiroplątów o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 1 200 kg, certyfikowanych dla maksymalnie 4 osób;
 - 3) innych statków powietrznych ELA2.
- b) Do celów niniejszego załącznika właściwym organem jest organ wyznaczony przez państwo członkowskie rejestracji statku powietrznego.
- c) Do celów niniejszego załącznika zastosowanie mają następujące definicje:
- 1) „niezależny personel poświadczający” oznacza członków personelu poświadczającego, którzy nie pracują w imieniu zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej i którzy spełniają:
 - (i) albo wymagania załącznika III (część 66);
 - (ii) albo, w przypadku statków powietrznych, do których nie ma zastosowania załącznik III (część 66), wymagania dotyczące personelu poświadczającego obowiązujące w państwie członkowskim rejestracji statku powietrznego;
 - 2) „organizacja obsługi technicznej” oznacza organizację posiadającą zatwierdzenie wydane zgodnie z:
 - (i) albo podsekcją F załącznika I (część M);
 - (ii) albo podsekcją A załącznika II (część 145);
 - (iii) albo sekcją A załącznika Vd (część CAO);
 - 3) „właściciel” oznacza osobę odpowiedzialną za ciągłą zdatność do lotu statku powietrznego, w tym:
 - (i) albo zarejestrowanego właściciela statku powietrznego;
 - (ii) albo korzystającego w przypadku umowy leasingu;
 - (iii) albo operatora.

SEKCJA A

WYMAGANIA TECHNICZNE

PODSEKCJA A

PRZEPISY OGÓLNE

ML.A.101 Zakres

Niniejsza sekcja ustanawia środki, jakie mają zostać wprowadzone w celu zapewnienia zdatności do lotu statku powietrznego. Określono w niej również warunki, jakie muszą spełniać osoby lub organizacje zaangażowane w działania związane z zapewnianiem zdatności do lotu statku powietrznego.

PODSEKCJA B

ODPOWIEDZIALNOŚĆ

ML.A.201 Obowiązki

- a) Właściciel statku powietrznego odpowiada za ciągłą zdatność do lotu statku powietrznego oraz dopilnowuje, aby nie wykonywano żadnych lotów, jeżeli nie zostaną spełnione wszystkie następujące wymagania:
- 1) samolot jest utrzymywany w stanie zdatności do lotu;
 - 2) całe wyposażenie eksploatacyjne i awaryjne jest prawidłowo zainstalowane i zdadne do użytku lub wyraźnie zidentyfikowane jako niezdatne do użytku;
 - 3) certyfikat zdatności do lotu jest ważny;
 - 4) obsługa techniczna statku powietrznego jest prowadzona zgodnie z zatwierdzonym programem obsługi technicznej statku powietrznego, określonym w pkt ML.A.302.
- b) Na zasadzie odstępstwa od lit. a), w przypadku statku powietrznego w leasingu obowiązki określone w lit. a) mają zastosowanie do korzystającego, jeżeli korzystający jest wskazany w dokumencie rejestracyjnym statku powietrznego albo w umowie leasingu.
- c) Każda osoba lub organizacja wykonująca obsługę techniczną statków powietrznych i podzespołów odpowiada za wykonywane zadania obsługi technicznej.
- d) Pilot dowódca statku powietrznego odpowiada za prawidłowe wykonanie przeglądu przedlotowego. Przegląd ten musi zostać przeprowadzony przez pilota lub inną osobę posiadającą kwalifikacje, ale nie musi go wykonywać zatwierdzona organizacja obsługi technicznej ani personel poświadczający.
- e) W przypadku statków powietrznych, które są eksploatowane przez zarobkowe zatwierdzone organizacje szkolenia („ATO”) i zarobkowe zadeklarowane organizacje szkolenia („DTO”), o których mowa w art. 10a rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, lub które nie są eksploatowane zgodnie z załącznikiem VII (część NCO) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 lub które są eksploatowane zgodnie z podsekcją ADD załącznika II (część BOP) do rozporządzenia (UE) 2018/395 lub podsekcją DEC załącznika II (część SAO) do rozporządzenia (UE) 2018/1976 (*), operator musi:
- 1) uzyskać zatwierdzenie jako CAMO lub CAO na potrzeby zarządzania ciągłą zdatnością do lotu swoich statków powietrznych zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO) lub załącznikiem Vd (część CAO) albo zakontraktować usługi takiej organizacji z zastosowaniem umowy określonej w dodatku I do niniejszego załącznika;
 - 2) zapewnić, aby całość obsługi technicznej była wykonywana przez organizacje obsługi technicznej zatwierdzone zgodnie z pkt ML.1 lit. c) ppkt 2;
 - 3) zapewnić spełnienie wymagań określonych w lit. a).
- f) W przypadku statków powietrznych nieuwzględnionych w lit. e), w celu spełnienia wymagań określonych w lit. a), właściciel statku powietrznego może zlecić zadania związane z zarządzaniem ciągłą zdatnością do lotu organizacji zatwierdzonej jako CAMO lub CAO zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO) lub załącznikiem Vd (część CAO). W takim przypadku zakontraktowana organizacja przejmuje odpowiedzialność za właściwe wykonanie tych zadań i zawierana jest pisemna umowa zgodnie z dodatkiem I do niniejszego załącznika. Jeżeli właściciel nie zakontraktuje usług takiej organizacji, to on odpowiada za właściwe wykonanie zadań związanych z zarządzaniem ciągłą zdatnością do lotu.
- g) Właściciel udziela właściwemu organowi dostępu do statków powietrznego i dokumentacji statku powietrznego, aby właściwy organ mógł ustalić, czy dany statek powietrzny spełnia wymagania niniejszego załącznika.

(*) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/1976 z dnia 14 grudnia 2018 r. ustanawiające szczegółowe wymagania dotyczące eksploatacji szybowców na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 (Dz.U. L 326 z 20.12.2018, s. 64).

ML.A.202 Zgłaszanie zdarzeń

- a) Bez uszczerbku dla wymogów w zakresie sprawozdawczości określonych w załączniku II (część 145) i załączniku Vc (część CAMO), każda osoba lub organizacja odpowiedzialna zgodnie z pkt ML.A.201 zgłasza wszelkie stwierdzone stany statku powietrznego lub podzespołu, które zagrażają bezpieczeństwu lotu:
- 1) właściwemu organowi wyznaczonemu przez państwo członkowskie rejestracji statku powietrznego oraz właściwemu organowi wyznaczonemu przez państwo członkowskie operatora, jeżeli nie jest to państwo członkowskie rejestracji;
 - 2) organizacji odpowiedzialnej za projekt typu lub uzupełniający projekt typu.
- b) Zgłoszenia, o których mowa w lit. a), są sporządzane w sposób określony przez właściwy organ, o którym mowa w lit. a), i zawierają wszelkie istotne informacje na temat stanu, znane osobie lub organizacji dokonującej zgłoszenia.
- c) W przypadku gdy obsługa techniczna lub przegląd zdadności do lotu statku powietrznego odbywa się na podstawie pisemnej umowy, osoba lub organizacja odpowiedzialna za te działania zgłasza również wszelkie stany, o których mowa w lit. a), właścicielowi statku powietrznego oraz, jeżeli są to różne podmioty, odpowiedniej CAMO lub CAO.
- d) Osoba lub organizacja dokonuje zgłoszeń, o których mowa w lit. a) i c), w jak najkrótszym terminie, lecz nie później niż 72 godzin od momentu, w którym dana osoba lub organizacja zidentyfikowały stan, do którego zgłoszenie się odnosi, chyba że uniemożliwiają to wyjątkowe okoliczności.

PODSEKCA C

CIĄGŁA ZDATNOŚĆ DO LOTU

ML.A.301 Zadania zapewniania ciągłej zdadności do lotu

Ciągła zdadność do lotu statku powietrznego oraz sprawność wyposażenia eksploatacyjnego i awaryjnego zapewniania jest poprzez:

- a) wykonanie przeglądu przedlotowego;
- b) usunięcie wszelkich usterek i uszkodzeń mających wpływ na bezpieczną eksploatację zgodnie z danymi określonymi w pkt ML.A.304 i ML.A.401, stosownie do przypadku, przy uwzględnieniu wykazu wyposażenia minimalnego (MEL) oraz wykazu odstępstw od konfiguracji, jeżeli takowe istnieją;
- c) wykonanie całości obsługi technicznej zgodnie z AMP, o którym mowa w pkt ML.A.302;
- d) gdzie stosowne, realizację:
 - 1) dyrektyw zdadności;
 - 2) dyrektyw operacyjnych mających wpływ na ciągłą zdadność do lotu;
 - 3) wymagania dotyczącego ciągłej zdadności do lotu ustanowionego przez Agencję;
 - 4) środka wymaganego przez właściwy organ jako natychmiastowa reakcja na problem w zakresie bezpieczeństwa;
- e) wykonanie modyfikacji i napraw zgodnie z pkt ML.A.304;
- f) w razie potrzeby, przeprowadzenie lotów próbnych po obsłudze technicznej.

ML.A.302 Program obsługi technicznej statku powietrznego

- a) Każdy statek powietrzny jest objęty obsługą techniczną zgodnie z AMP.
- b) AMP i wszelkie jego dalsze zmiany są:
 - 1) albo zgłaszane przez właściciela zgodnie z pkt ML.A.302 lit. c) ppkt 7, w przypadku gdy ciągłą zdadnością do lotu statku powietrznego nie zarządza CAMO lub CAO;
 - 2) albo zatwierdzane przez CAMO lub CAO odpowiedzialną za zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu statku powietrznego.

Właściciel zgłaszający AMP zgodnie z lit. b) ppkt 1 lub organizacja zatwierdzająca AMP zgodnie z lit. b) ppkt 2 dokonuje aktualizacji AMP.

- c) AMP:
 - 1) wyraźnie wskazuje właściciela statku powietrznego oraz statek powietrzny, którego dotyczy, w tym wszelkie zainstalowane silniki i śmigła, stosownie do przypadku;

- 2) musi obejmować:
 - a) albo zadania lub inspekcje ujęte w mającym zastosowanie minimalnym programie przeglądu („MIP”), o których mowa w lit. d);
 - b) albo instrukcje w zakresie ciągłej zdatności do lotu („ICA”) wydane przez posiadacza zatwierdzenia projektu („DAH”);
- 3) może obejmować czynności w zakresie obsługi technicznej dodatkowo w stosunku do tych, o których mowa w lit. c) ppkt 2, lub czynności w zakresie obsługi technicznej alternatywne wobec tych, o których mowa w lit. c) ppkt 2 lit. b), na wniosek właściciela, CAMO lub CAO, po ich zatwierdzeniu lub zgłoszeniu zgodnie z lit. b). Alternatywne czynności w zakresie obsługi technicznej, o których mowa w lit. c) ppkt 2 lit. b), nie mogą być mniej restrykcyjne niż czynności określone w mającym zastosowanie MIP;
- 4) obejmuje wszystkie obowiązkowe informacje na temat ciągłej zdatności do lotu, na przykład powtarzalne dyrektywy zdatności, sekcję dotyczącą ograniczenia zdatności do lotu w ICA oraz szczególne wymagania dotyczące obsługi technicznej zawarte w arkuszu danych do certyfikatu typu („TCDS”);
- 5) określa wszelkie dodatkowe zadania obsługi technicznej, które należy wykonać ze względu na konkretny typ statku powietrznego, konfigurację statku powietrznego oraz rodzaj i specyfikę operacji, przy czym uwzględnia się co najmniej następujące elementy:
 - a) konkretne zainstalowane urządzenia oraz modyfikacje statku powietrznego;
 - b) przeprowadzone naprawy statku powietrznego;
 - c) podzespoły o ograniczonym czasie użytkowania i podzespoły krytyczne dla bezpieczeństwa lotu;
 - d) zalecenia dotyczące obsługi technicznej, takie jak okresy międzynaaprawcze, zalecane w biuletynach eksploatacyjnych, listach serwisowych oraz innych nieobowiązkowych informacjach serwisowych;
 - e) stosowne dyrektywy/wymagania operacyjne dotyczące okresowej inspekcji niektórych urządzeń;
 - f) specjalne zatwierdzenia operacyjne;
 - g) korzystanie ze statku powietrznego i środowisko operacyjne;
- 6) wskazuje, czy piloci-właściciele mają upoważnienie do wykonywania obsługi technicznej;
- 7) jeżeli jest zgłaszany przez właściciela, musi zawierać podpisane oświadczenie właściciela, że jest to AMP dla statku powietrznego o określonej rejestracji oraz że ponosi on pełną odpowiedzialność za jego treść, a w szczególności za wszelkie odstępstwa od zaleceń DAH;
- 8) po zatwierdzeniu przez CAMO lub CAO, jest podpisywany przez tę organizację, która przechowuje dokumentację wraz z uzasadnieniem wszelkich odstępstw od zaleceń DAH;
- 9) co najmniej raz w roku poddaje się przeglądowi, aby ocenić jego skuteczność, a przegląd ten jest przeprowadzany:
 - a) albo w powiązaniu z przeglądem zdatności do lotu statku powietrznego przez osobę, która wykonuje przegląd zdatności do lotu;
 - b) albo przez CAMO lub CAO zarządzającą ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego w tych przypadkach, w których przegląd AMP nie jest przeprowadzany w powiązaniu z przeglądem zdatności do lotu.

W przypadku gdy przegląd wykaże braki statku powietrznego związane z brakami w treści AMP, zmienia się odpowiednio AMP. W takim przypadku osoba wykonująca przegląd informuje właściwy organ państwa członkowskiego rejestracji, jeżeli nie zgadza się ze środkami zmiany AMP zastosowanymi przez właściciela, CAMO lub CAO. Właściwy organ decyduje o tym, jakie zmiany w AMP są konieczne, odnosząc się do odpowiednich niezgodności i, w razie potrzeby, działając zgodnie z pkt ML.B.304.

d) MIP:

- 1) przewiduje następującą częstotliwość inspekcji:
 - a) w przypadku samolotów, motoszybowców turystycznych („TMG”) i balonów – co roku lub co 100 godzin, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej, z marginesem tolerancji do 1 miesiąca lub 10 godzin. Kolejny interwał czasowy oblicza się od momentu przeprowadzenia inspekcji;
 - b) w przypadku szybowców i motoszybowców innych niż TMG – w interwałach rocznych, z marginesem tolerancji do 1 miesiąca. Kolejny interwał czasowy oblicza się od momentu przeprowadzenia inspekcji;

- 2) zawiera następujące informacje, stosownie do typu statku powietrznego:
- a) zadania w zakresie serwisowania zgodnie z wymaganiami DAH;
 - b) inspekcję oznaczeń;
 - c) weryfikację zapisów z ważenia oraz ważenie zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 965/2012, rozporządzeniem (UE) 2018/395 i rozporządzeniem (UE) 2018/1976;
 - d) test działania transpondera (jeżeli jest zainstalowany);
 - e) test działania statyki Pitota;
 - f) w przypadku samolotów:
 - (i) testy eksploatacyjne mocy i obrotów na minutę (obr./min), iskrowników, ciśnienia paliwa i oleju, temperatur silnika;
 - (ii) w przypadku silników ze sterowaniem automatycznym – opublikowaną procedurę próby silników;
 - (iii) w przypadku silników z suchą miską olejową, z turbodoładowaniem oraz chłodzonych cieczą – test eksploatacyjny pod kątem oznak zakłócenia obiegu cieczy;
 - g) inspekcję stanu i zamocowania elementów konstrukcji, systemów i podzespołów dotyczących następujących obszarów:
 - (i) w przypadku samolotów:

płatowiec, kabina i kokpit, podwozie, skrzydła i część centralna, urządzenia sterowania lotem, usterzenie ogonowe, elektronika lotnicza i instalacje elektryczne, zespół napędowy, sprzęgła i przekładnie, śmigło i różne systemy, takie jak balistyczny system ratunkowy;
 - (ii) w przypadku szybowców i motoszybowców:

płatowiec, kabina i kokpit, podwozie, skrzydła i część centralna, usterzenie ogonowe, elektronika lotnicza i instalacje elektryczne, zespół napędowy (dla motoszybowców) oraz różne systemy, takie jak ruchomy balast, spadochron hamujący lub elementy sterowania oraz system balastu wodnego;
 - (iii) w przypadku balonów na ogrzane powietrze:

powłoka, palnik, gondola, zbiorniki paliwa, urządzenia i przyrządy;
 - (iv) w przypadku balonów gazowych:

powłoka, gondola, urządzenia i przyrządy.
- Do czasu, gdy niniejszy załącznik określi minimalny program przeglądu w odniesieniu do sterowców i wiroplatów, ich AMP opiera się na ICA wydanych przez DAH, o których mowa w lit. c) ppkt 2 lit. b).
- e) Na zasadzie odstępstwa od lit. b) i c), deklaracja właściciela lub zatwierdzenie przez CAMO lub CAO nie są wymagane, a dokument dotyczący AMP nie musi być sporządzany, jeżeli spełnione są następujące warunki:
- 1) wszystkie ICA wydane przez DAH są przestrzegane bez żadnych odstępstw;
 - 2) wszystkie zalecenia dotyczące obsługi technicznej, np. okresów międzynaправczych, zalecane w biuletynach eksploatacyjnych, listach serwisowych oraz innych nieobowiązkowych informacjach serwisowych, są przestrzegane bez żadnych odstępstw;
 - 3) brak konieczności wykonania dodatkowych zadań obsługi technicznej wynikających z któregokolwiek poniższych aspektów:
 - a) konkretne zainstalowane urządzenia oraz modyfikacje statku powietrznego;
 - b) przeprowadzone naprawy statku powietrznego;
 - c) podzespoły o ograniczonym czasie użytkowania i podzespoły krytyczne dla bezpieczeństwa lotu;
 - d) specjalne zatwierdzenia operacyjne;
 - e) korzystanie ze statku powietrznego i środowisko operacyjne.
 - 4) Piloci-właściciele mają upoważnienie do wykonywania obsługi technicznej pilota-właściciela.

Odstępstwo to nie ma zastosowania, jeżeli pilot-właściciel lub – w przypadku statków powietrznych stanowiących współwłasność – którykolwiek z pilotów-właścicieli nie posiada upoważnienia do wykonywania obsługi technicznej pilota-właściciela, ponieważ musi to być określone w zgłoszonym lub zatwierdzonym AMP.

- f) W przypadku spełnienia warunków, o których mowa w lit. e) ppkt 1–4, AMP mający zastosowanie dla statku powietrznego obejmuje następujące elementy:
- 1) ICA wydane przez DAH;
 - 2) zalecenia dotyczące obsługi technicznej, takie jak okresy międzynaaprawcze, zalecane w biuletynach eksploatacyjnych, listach serwisowych oraz innych nieobowiązkowych informacjach serwisowych
 - 3) obowiązkowe informacje na temat ciągłej zdatności do lotu, na przykład powtarzalne dyrektywy zdatności, sekcję dotyczącą ograniczenia zdatności do lotu w ICA oraz szczególne wymagania dotyczące obsługi technicznej zawarte w TCDS;
 - 4) zadania związane z określonymi dyrektywami lub wymaganiami operacyjnymi lub dotyczącymi przestrzeni powietrznej w odniesieniu do poszczególnych przyrządów i urządzeń.

ML.A.303 Dyrektywy zdatności

O ile Agencja nie ustali inaczej, mająca zastosowanie dyrektywa zdatności musi być wykonana zgodnie z wymaganiami tej dyrektywy.

ML.A.304 Dane dotyczące modyfikacji i napraw

Osoba lub organizacja przeprowadzająca naprawę statku powietrznego lub podzespołu dokonuje oceny wszelkich szkód. Modyfikacje i naprawy przeprowadza się, wykorzystując – w zależności od przypadku – następujące dane:

- a) zatwierdzone przez Agencję;
- b) zatwierdzone przez organizację projektującą spełniającą wymagania załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012;
- c) zawarte w wymaganiach, o których mowa w pkt 21.A.90B lub 21.A.431B załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.

ML.A.305 System dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego

- a) Po zakończeniu każdej obsługi technicznej do systemu dokumentacji ciągłej zdatności do lotu wpisuje się poświadczenie obsługi (CRS) wymagane zgodnie z pkt ML.A.801. Każdego wpisu dokonuje się jak najszybciej, lecz nie później niż 30 dni po zakończeniu zadania obsługi technicznej.
- b) Dokumentacja ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego składa się odpowiednio z: książki statku powietrznego, książki silnika(-ów) lub kart modułów silnika, książki śmigła i kart podzespołów o ograniczonym czasie użytkowania.
- c) W książce statku powietrznego wpisuje się typ statku powietrznego i jego znaki rejestracyjne, datę wraz z całkowitym czasem lotu i liczbą cykli lotów i lądowań.
- d) Informacje zawarte w dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego obejmują:
 - 1) aktualny status dyrektyw zdatności i środków nakazanych przez właściwy organ jako natychmiastowa reakcja na problem w zakresie bezpieczeństwa;
 - 2) aktualny stan modyfikacji, napraw i innych zaleceń DAH dotyczących obsługi technicznej;
 - 3) aktualny status zgodności z AMP;
 - 4) aktualny stan podzespołów o ograniczonym czasie użytkowania;
 - 5) aktualny protokół ważenia i wyważenia;
 - 6) aktualny wykaz odroczonych czynności obsługi technicznej.
- e) W uzupełnieniu do autoryzowanego poświadczenia obsługi na formularzu 1 EASA, określonego w dodatku II do załącznika I (część M), lub równoważnego dokumentu, do odpowiednich książek silnika lub śmigła, kart modułów silnika lub podzespołów o ograniczonym czasie użytkowania wpisuje się następujące informacje związane z wszelkimi zainstalowanymi podzespołami (takimi jak: silnik, śmigło, moduł silnika lub podzespół o ograniczonym czasie użytkowania):
 - 1) dane identyfikacyjne podzespołu;
 - 2) typ, numer seryjny i odpowiednio znaki rejestracyjne statku powietrznego, silnika, śmigła, modułu silnika lub podzespołu o ograniczonym czasie użytkowania, w którym podzespół został zainstalowany, wraz z danymi dotyczącymi jego zainstalowania i wymontowania;

- 3) datę wraz z zsumowanym całkowitym czasem w locie, liczbą cykli lotów, lądowań i czasem kalendarzowym, stosownie do danego podzespołu;
- 4) aktualne informacje, o których mowa w lit. d), dotyczące podzespołu.
- f) Osoba lub organizacja odpowiedzialne za zarządzanie zadaniami zapewnienia ciągłej zdatności do lotu zgodnie z pkt ML.A.201 kontroluje dokumentację wyszczególnioną w pkt ML.A.305 i na żądanie udostępnia dokumentację właściwemu organowi.
- g) Wszystkie wpisy w dokumentacji ciągłej zdatności do lotu muszą być zrozumiałe i dokładne. W przypadku gdy zachodzi konieczność skorygowania danego wpisu, należy tego dokonać w sposób, który wyraźnie pokazuje, jaki był pierwotny wpis.
- h) Właściciel ma obowiązek upewnić się, czy został wprowadzony system służący do przechowywania przez wskazany czas następujących danych:
 - 1) całej szczegółowej dokumentacji dotyczącej obsługi technicznej statku powietrznego i wszystkich instalowanych w nim podzespołów o ograniczonym czasie użytkowania, do czasu zastąpienia zawartych w niej informacji nowymi informacjami o równoważnym zakresie i szczegółowości, przez co najmniej 36 miesięcy po uzyskaniu poświadczenia obsługi przez statek powietrzny lub podzespół;
 - 2) całkowitego czasu eksploatacji – tzn. liczby godzin, liczby dni kalendarzowych, liczby cykli lotu i lądowań – statku powietrznego i wszystkich podzespołów o ograniczonym czasie użytkowania przez co najmniej 12 miesięcy po ostatecznym wycofaniu statku powietrznego lub podzespołu z eksploatacji;
 - 3) czasu eksploatacji, tzn. liczby godzin, liczby dni kalendarzowych, liczby cykli lotu i lądowań, stosownie do przypadku, od czasu ostatnio przeprowadzonej planowej obsługi technicznej podzespołu o ograniczonym czasie użytkowania, przynajmniej do przeprowadzenia kolejnej planowej obsługi technicznej tego podzespołu o równoważnym zakresie prac i szczegółowości;
 - 4) aktualnego stanu zgodności z AMP przynajmniej do przeprowadzenia kolejnej planowej obsługi technicznej podzespołu o równoważnym zakresie prac i szczegółowości;
 - 5) obecnego statusu dyrektyw zdatności, obowiązujących w odniesieniu do statków powietrznych i podzespołów, przynajmniej 12 miesięcy po ostatecznym wycofaniu statku powietrznego lub podzespołu z eksploatacji;
 - 6) szczegółowych informacji dotyczących przeprowadzonych modyfikacji i napraw statku powietrznego, silnika(-ów), śmigła(-ieł) i pozostałych podzespołów mających istotne znaczenie dla bezpieczeństwa lotu, przynajmniej 12 miesięcy po ich ostatecznym wycofaniu z eksploatacji.

ML.A.307 Przekazywanie dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego

- a) Z chwilą ostatecznego przekazania statku powietrznego przez właściciela lub podmiotowi właściciel, który dokonuje przekazania, zapewnia także przekazanie dokumentacji ciągłej zdatności do lotu, o której mowa w pkt ML.A.305.
- b) W przypadku gdy właściciel zleca CAMO lub CAO zadania zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, zapewnia on przekazanie dokumentacji ciągłej zdatności do lotu, o której mowa w pkt ML.A.305, organizacji, której udziela zlecenia.
- c) Okresy przechowywania dokumentacji określone w pkt ML.A.305 lit. h) mają w dalszym ciągu zastosowanie do nowego właściciela, CAMO lub CAO.

PODSEKCJA D

STANDARDY OBSŁUGI TECHNICZNEJ

ML.A.401 Dane obsługowe

- a) Przy wykonywaniu obsługi technicznej statku powietrznego realizująca ją osoba lub organizacja wykorzystuje wyłącznie stosowne dane obsługowe.
- b) Do celów niniejszego załącznika „stosowne dane obsługowe” oznaczają:
 - 1) wszelkie stosowne wymagania, procedury, standardy bądź informacje wydane przez właściwy organ lub Agencję;
 - 2) wszelkie stosowne dyrektywy zdatności;
 - 3) stosowne ICA wydawane przez posiadaczy certyfikatu typu i uzupełniającego certyfikatu typu oraz wszelkie pozostałe organizacje, które publikują takie dane zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012;
 - 4) wszelkie stosowne dane dostarczane zgodnie z pkt 145.A.45 lit. d).

ML.A.402 Wykonywanie obsługi technicznej

- a) Obsługa techniczna wykonywana przez zatwierdzone organizacje obsługi technicznej musi być zgodna z przepisami podsekcji F załącznika I (część M), załącznika II (część 145) lub załącznika Vd (część CAO), stosownie do przypadku.
- b) W przypadku obsługi technicznej, która nie jest wykonywana zgodnie z lit. a), osoba wykonująca obsługę techniczną musi:
 - 1) posiadać kwalifikacje w odniesieniu do wykonywanych zadań wymagane w niniejszym załączniku;
 - 2) zapewnić, aby miejsce, w którym wykonuje się obsługę techniczną, było właściwie zorganizowane oraz pozbawione brudu i zanieczyszczeń;
 - 3) stosować metody, techniki, standardy i instrukcje określone w danych obsługowych, o których mowa w pkt ML.A.401;
 - 4) stosować narzędzia, wyposażenie i materiały określone w danych obsługowych, o których mowa w pkt ML.A.401. W miarę potrzeb narzędzia i wyposażenie poddawane są kontroli i kalibracji według urzędowo uznanej normy;
 - 5) zapewnić, aby obsługa techniczna była wykonywana w ramach ograniczeń związanych z ochroną środowiska określonych w danych obsługowych, o których mowa w pkt ML.A.401;
 - 6) zapewnić korzystanie z właściwego zaplecza w przypadku niekorzystnej pogody lub szczególowej obsługi technicznej;
 - 7) zapewnić, aby ryzyko popełnienia licznych błędów podczas obsługi technicznej oraz ryzyko powtórzenia błędów w wykonywaniu identycznych czynności obsługi technicznej było jak najmniejsze;
 - 8) zapewnić wprowadzenie metody wykrywania błędów po wykonaniu każdego krytycznego zadania obsługi technicznej;
 - 9) przeprowadzić ogólną weryfikację po zakończeniu obsługi technicznej w celu zagwarantowania, że ze statku powietrznego lub podzespołu usunięto wszystkie narzędzia, wyposażenie oraz obce części i materiały, a wszystkie zdjęte osłony zostały ponownie zainstalowane;
 - 10) zapewnić, aby całość obsługi technicznej była właściwie rejestrowana i dokumentowana.

ML.A.403 Usterki statku powietrznego

- a) Każda usterka statku powietrznego, która poważnie zagraża bezpieczeństwu lotu, jest usuwana przed kolejnym lotem.
- b) Następujące osoby mogą zdecydować, że dana usterka nie stanowi poważnego zagrożenia dla bezpieczeństwa lotu, i mogą odpowiednio odroczyć jej usunięcie:
 - 1) pilot w odniesieniu do usterek dotyczących nieobowiązkowego wyposażenia statku powietrznego;
 - 2) pilot, w przypadku stosowania wykazu wyposażenia minimalnego, w odniesieniu do usterek dotyczących obowiązkowego wyposażenia statku powietrznego – w przeciwnym razie usunięcie tych usterek może być odroczone tylko przez upoważniony personel poświadczający;
 - 3) pilot w odniesieniu do usterek innych niż te, o których mowa w lit. b) ppkt 1 i 2, jeżeli spełnione są wszystkie poniższe warunki:
 - (i) statek powietrzny jest eksploatowany zgodnie z załącznikiem VII do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 (część NCO) lub, w przypadku balonów lub szybowców, nie jest eksploatowany na podstawie podsekcji ADD załącznika II (część BOP) do rozporządzenia (UE) 2018/395 ani według podsekcji DEC załącznika II (część SAO) do rozporządzenia (UE) 2018/1976;
 - (ii) pilot odracza usunięcie usterki za zgodą właściciela statku powietrznego lub, w stosownych przypadkach, zakontraktowanej CAMO lub CAO;
 - 4) personel poświadczający posiadający odpowiednie kwalifikacje w odniesieniu do usterek innych niż te, o których mowa w lit. b) ppkt 1 i 2, jeżeli nie są spełnione warunki, o których mowa w ppkt 3 ppkt (i) oraz (ii).
- c) Każda usterka statku powietrznego, która nie stwarza poważnego zagrożenia dla bezpieczeństwa lotu, usuwana jest w jak najkrótszym możliwym czasie od wykrycia po raz pierwszy, w terminach określonych w danych obsługowych.
- d) Każda usterka nieusunięta przed lotem jest odnotowywana w systemie dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego, o którym mowa w pkt ML.A.305, a odnośny zapis udostępniany jest pilotowi.

PODSEKCJA E

PODZESPOŁY

ML.A.501 Klasyfikacja i instalacja

- a) O ile nie określono inaczej w podsekcji F załącznika I (część M), załączniku II (część 145), załączniku Vd (część CAO) do niniejszego rozporządzenia oraz załączniku I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, dany podzespół może być instalowany wyłącznie, jeżeli spełnione są wszystkie następujące warunki:
- (i) jego stan jest zadowalający;
 - (ii) uzyskał poświadczenie obsługi na formularzu 1 EASA określonym w dodatku II do załącznika I (część M) lub równoważnym dokumencie;
 - (iii) został oznaczony zgodnie z podsekcją Q załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.
- b) Przed zainstalowaniem podzespołu w statku powietrznym osoba lub zatwierdzona organizacja obsługi technicznej upewnia się, że dany podzespół nadaje się do zainstalowania, jeżeli zastosowanie mają jego różne konfiguracje wynikające z modyfikacji lub dyrektyw zgodności.
- c) Poszczególne części standardowe są instalowane w statku powietrznym lub podzespole wyłącznie, jeżeli wymieniono je jako części standardowe w danych obsługowych. Części standardowe są instalowane wyłącznie, gdy dołączono do nich dowód zgodności z mającymi zastosowanie standardami i można je odpowiednio zidentyfikować.
- d) Surowce i materiały zużywalne są używane w statku powietrznym lub podzespole wyłącznie pod warunkiem, że:
- (i) producent statku powietrznego lub podzespołu dopuszcza wykorzystanie surowca lub materiału zużywalnego w odpowiednich danych obsługowych lub jak określono w podsekcji F załącznika I (część M), załączniku II (część 145) lub załączniku Vd (część CAO), stosownie do przypadku;
 - (ii) takie materiały spełniają wymagania specyfikacji materiałowej i są odpowiednio identyfikowalne;
 - (iii) do wszystkich takich surowców i materiałów dołączona jest dokumentacja wyraźnie odnosząca się do poszczególnych surowców i materiałów oraz zawierająca deklarację zgodności ze specyfikacjami i informację na temat producenta i dostawcy.
- e) W przypadku balonów, gdy w odniesieniu do określonej powłoki możliwe są różne kombinacje gondoli, palników i zbiorników paliwa, osoba instalująca je gwarantuje, że:
- 1) gondola, palnik lub zbiorniki paliwa kwalifikują się do zainstalowania zgodnie z TCDS lub innymi dokumentami, o których mowa w TCDS;
 - 2) gondola, palnik lub zbiorniki paliwa butli są w stanie zdawnym do użytku, a ich obsługa techniczna jest odpowiednio udokumentowana.

ML.A.502 Obsługa techniczna podzespołu

- a) Obsługę techniczną podzespołów zaakceptowanych przez właściciela zgodnie z pkt 21.A.307 lit. c) załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 może wykonywać dowolna osoba lub organizacja, z zastrzeżeniem ich ponownej akceptacji przez właściciela zgodnie z warunkami określonymi w pkt 21.A.307 lit. c) tego załącznika. Ta obsługa techniczna nie uprawnia do wydania formularza 1 EASA, określonego w dodatku II do załącznika I (część M), i podlega wymaganiom poświadczania obsługi statku powietrznego.
- b) Obsługę podzespołów poświadczają się zgodnie z poniższą tabelą:

	Poświadczenie obsługi na formularzu 1 EASA (określonym w dodatku II do załącznika I (część M))	Poświadczenie obsługi na poziomie statku powietrznego według pkt ML.A.801 (brak możliwości wydania formularza 1 EASA)
Podzespoły, których obsługę techniczną wykonuje się zgodnie z danymi obsługowymi podzespołu (dane wydawane przez producenta podzespołu)		
Obsługa techniczna inna niż przegląd	organizacje uprawnione do obsługi technicznej silników (w przypadku silnika) lub podzespołów (w przypadku innych podzespołów)	(i) organizacje uprawnione do obsługi technicznej statków powietrznych; lub (ii) niezależny personel poświadczający
Przegląd podzespołów innych niż silniki i śmigła	organizacje uprawnione do obsługi technicznej podzespołów	niemożliwe

	Poświadczenie obsługi na formularzu 1 EASA (określonym w dodatku II do załącznika I (część M))	Poświadczenie obsługi na poziomie statku powietrznego według pkt ML.A.801 (brak możliwości wydania formularza 1 EASA)
Przegląd silników i śmigieł dla statków powietrznych CS-VLA, CS-22 i LSA	organizacje uprawnione do obsługi technicznej silników (w przypadku silnika) lub podzespołów (w przypadku śmigła)	(iii) organizacje uprawnione do obsługi technicznej statków powietrznych; lub (iv) niezależny personel poświadczający
Przegląd silników i śmigieł statków powietrznych innych niż CS-VLA, CS-22 i LSA	organizacje uprawnione do obsługi technicznej silników (w przypadku silnika) lub podzespołów (w przypadku śmigła)	niemożliwe
Podzespoły, których obsługę techniczną wykonuje się zgodnie z danymi obsługowymi statku powietrznego (dane wydawane przez producenta statku powietrznego)		
Wszystkie podzespoły i wszystkie rodzaje obsługi technicznej	organizacje uprawnione do obsługi technicznej silników (w przypadku silnika) lub podzespołów (w przypadku innych podzespołów)	— organizacje uprawnione do obsługi technicznej statków powietrznych; lub — niezależny personel poświadczający

ML.A.503 Podzespoły o ograniczonym czasie użytkowania

- a) Termin „podzespoły o ograniczonym czasie użytkowania” obejmuje następujące podzespoły:
- 1) podzespoły o certyfikowanym okresie żywotności, po upływie którego powinny zostać wymontowane; oraz
 - 2) podzespoły o ograniczonym czasie użytkowania, po upływie którego są poddawane obsłudze technicznej w celu przywrócenia ich sprawności.
- b) Czas eksploatacji zainstalowanych podzespołów o ograniczonym czasie użytkowania nie może przekraczać zatwierdzonego okresu zdatności do użytku określonego w AMP i dyrektywach zdatności, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w pkt ML.A.504 lit. c).
- c) Zatwierdzony okres zdatności do użytku wyraża się odpowiednio w liczbie dni kalendarzowych, liczbie godzin lotu, liczbie lądowań lub cykli lotu.
- d) Po upływie zatwierdzonego okresu zdatności do użytku podzespół należy wymontować ze statku powietrznego w celu przeprowadzenia obsługi technicznej lub, w przypadku podzespołów o certyfikowanym okresie żywotności, w celu unieszkodliwienia.

ML.A.504 Kontrola podzespołów niezdatnych do użytku

- a) Podzespół uznaje się za niezdatny do użytku w każdej z poniższych sytuacji:
- 1) po upływie okresu zdatności do użytku określonego w AMP;
 - 2) niezgodność z mającymi zastosowanie dyrektywami zdatności i innymi wymaganiami dotyczące ciągłej zdatności do lotu nakazanymi przez Agencję;
 - 3) brak informacji niezbędnych do określenia stanu zdatności do lotu danego podzespołu lub jego kwalifikowalności do instalacji;
 - 4) objawy usterek lub niesprawności podzespołu;
 - 5) udział podzespołu w incydencie lub wypadku mogącym mieć potencjalny wpływ na jego zdatność do użytku.
- b) Podzespoły niezdatne do użytku są identyfikowane w jeden z poniższych sposobów:
- 1) jako niezdatne do użytku i przechowywane w bezpiecznej lokalizacji pod kontrolą zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej lub niezależnego personelu poświadczającego do czasu podjęcia decyzji w sprawie przyszłego statusu takich podzespołów;
 - 2) jako niezdatne do użytku przez osobę lub organizację, która uznała podzespół za niezdatny do użytku, a opieka nad podzespołem zostaje przekazana właścicielowi statku powietrznego po udokumentowaniu takiego przekazania w systemie dokumentacji obsługi technicznej statku powietrznego, o którym mowa w pkt ML.A.305.

- c) Podzespoły, które osiągnęły certyfikowany okres żywotności lub które zawierają usterki lub niesprawności nienadające się do naprawy, są klasyfikowane jako nienaprawialne; nie jest dozwolone ponowne wprowadzanie ich do systemu zapasów, chyba że przedłużono certyfikowany okres żywotności lub zatwierdzono sposób naprawy zgodnie z pkt ML.A.304.
- d) Każda osoba lub organizacja odpowiedzialna na podstawie pkt ML.A.201 musi w przypadku nienaprawialnego podzespołu podjąć, jak przewidziano w lit. c), jedno z następujących działań:
 - 1) przechowuje taki podzespół w lokalizacji, o której mowa w lit. b) ppkt 1;
 - 2) przed zrzeczeniem się odpowiedzialności doprowadza do zniszczenia podzespołu w sposób, który gwarantuje, że jego odzyskanie lub naprawienie staje się nieekonomiczne.
- e) Niezależnie od przepisów lit. d), osoba lub organizacja odpowiedzialna na podstawie pkt ML.A.201 może zrzec się odpowiedzialności za podzespoły sklasyfikowane jako nienaprawialne na rzecz organizacji szkoleniowej lub badawczej, bez potrzeby ich niszczenia.

PODSEKCJA H

POŚWIADCZENIE OBSŁUGI (CRS)

ML.A.801 Poświadczenie obsługi statku powietrznego

- a) CRS wydawane jest po prawidłowym wykonaniu wymaganej obsługi technicznej statku powietrznego.
- b) CRS jest wydawane:
 - 1) albo przez odpowiedni personel poświadczający w imieniu zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej;
 - 2) albo przez niezależny personel poświadczający;
 - 3) albo przez pilota-właściciela zgodnie z pkt ML.A.803.
- c) Na zasadzie odstępstwa od lit. b), w przypadku nieprzewidzianych okoliczności, gdy statek powietrzny został uziemiony w miejscu, gdzie brak jest odpowiednio zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej lub odpowiedniego personelu poświadczającego, właściciel może upoważnić dowolną osobę, mającą co najmniej 3 lata odpowiedniego doświadczenia w zakresie obsługi technicznej i właściwe kwalifikacje, do wykonania obsługi technicznej statku powietrznego zgodnie ze standardami określonymi 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;
 - 2) dopilnowuje, aby każda taka obsługa techniczna była przedmiotem ponownego sprawdzenia i poświadczenia zgodnie z pkt ML.A.801 lit. b) przy najbliższej okazji i w terminie nieprzekraczającym 7 dni lub – w przypadku statków powietrznych eksploatowanych zgodnie z załącznikiem VII do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 (część NCO) lub w przypadku balonów, które nie są eksploatowane na podstawie podsekcji ADD załącznika II (część BOP) do rozporządzenia (UE) 2018/395, lub w przypadku szybowców, które nie są eksploatowane według podsekcji DEC załącznika II (część SAO) do rozporządzenia (UE) 2018/1976 – w terminie nieprzekraczającym 30 dni;
 - 3) powiadamia CAMO lub CAO lub właściwy organ w razie braku takiej umowy, w terminie 7 dni od wydania takiego upoważnienia.
- d) W przypadku poświadczenia obsługi zgodnie z lit. b) ppkt 1 lub lit. b) ppkt 2 personel poświadczający może być wspomagany w wykonywaniu zadań obsługi technicznej przez jedną osobę lub więcej osób podlegających jego bezpośredniej i stałej kontroli.
- e) CRS musi zawierać co najmniej:
 - 1) podstawowe dane na temat przeprowadzonej obsługi technicznej;
 - 2) datę zakończenia obsługi technicznej;
 - 3) dane identyfikacyjne organizacji lub osoby wystawiającej poświadczenie obsługi, zawierające:
 - (i) albo numer referencyjny zatwierdzenia organizacji obsługi technicznej oraz personelu poświadczającego, który wydaje CRS;
 - (ii) albo, w przypadku lit. b) ppkt 2, dane identyfikacyjne i, w stosownych przypadkach, numer licencji niezależnego personelu poświadczającego, który wydaje CRS;
 - 4) ograniczenia zdatności do lotu lub ograniczenia operacyjne, jeśli występują.

- f) Na zasadzie odstępstwa od lit. a) i niezależnie od przepisów lit. g), w przypadku braku możliwości zakończenia wymaganej obsługi technicznej można wydać CRS w ramach ograniczeń zatwierdzonych dla statku powietrznego. W takim przypadku CRS wskazuje, że obsługi technicznej nie można było zakończyć, jak również wskazuje wszelkie mające zastosowanie ograniczenia zdatności do lotu lub operacji, w ramach informacji wymaganych w lit. e) ppkt 4.
- g) W przypadku jakiegokolwiek wiadomego braku zgodności z wymaganiami niniejszego załącznika, który zagraża bezpieczeństwu lotu, nie wydaje się CRS.

ML.A.802 Poświadczenie obsługi podzespołu

- a) Poświadczenie obsługi podzespołu wydawane jest po prawidłowym wykonaniu wymaganej obsługi technicznej podzespołu statku powietrznego zgodnie z pkt ML.A.502.
- b) Autoryzowane poświadczenie obsługi, określane jako formularz 1 EASA, zgodne ze wzorem w dodatku II do załącznika I (część M), stanowi poświadczenie obsługi podzespołu, z wyjątkiem przypadków, gdy taka obsługa techniczna jest przedmiotem poświadczenia na poziomie statku powietrznego, jak wskazano w pkt ML.A.502 lit. b).

ML.A.803 Upoważnienie pilota-właściciela

- a) Aby kwalifikować się jako pilot-właściciel, dana osoba musi:
- 1) posiadać ważną licencję pilota lub równoważną licencję, wydaną lub uznaną przez państwo członkowskie, z uprawnieniem na dany typ lub daną klasę statków powietrznych;
 - 2) być wyłącznym właścicielem lub współwłaścicielem statku powietrznego; taki właściciel musi być:
 - (i) albo jedną z osób fizycznych wskazanych w dokumencie rejestracyjnym;
 - (ii) albo członkiem podmiotu prawnego prowadzącego działalność rekreacyjną, w przypadku gdy podmiot prawny jest wyszczególniony w dokumencie rejestracyjnym jako właściciel lub operator; członek ten musi bezpośrednio uczestniczyć w procesie podejmowania decyzji przez dany podmiot prawny i musi być przez niego wyznaczony do przeprowadzania obsługi technicznej pilota-właściciela.
- b) W przypadku statków powietrznych eksploatowanych zgodnie z załącznikiem VII (część NCO) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 lub w przypadku balonów, które nie są eksploatowane na podstawie podsekcji ADD załącznika II (część BOP) do rozporządzenia (UE) 2018/395, lub w przypadku szybowców, które nie są eksploatowane według podsekcji DEC załącznika II (część SAO) do rozporządzenia (UE) 2018/1976, pilot-właściciel może wydać CRS po ograniczonej obsłudze technicznej pilota-właściciela, jak przewidziano w dodatku II do niniejszego załącznika.
- c) CRS jest wpisywane do książki statku powietrznego i musi zawierać podstawowe szczegółowe informacje na temat przeprowadzonej obsługi technicznej, wykorzystane dane obsługowe, datę zakończenia obsługi technicznej oraz tożsamość, podpis i numer licencji pilota (lub równoważnej licencji) pilota-właściciela wydającego takie poświadczenie.

PODSEKCJA I

POŚWIADCZENIE PRZEGLĄDU ZDATNOŚCI DO LOTU (ARC)

ML.A.901 Przegląd zdatności do lotu statku powietrznego

W celu zagwarantowania ważności poświadczenia zdatności do lotu statku powietrznego („ARC”) przeprowadza się okresowy przegląd zdatności do lotu statku powietrznego i dokumentacji ciągłej zdatności do lotu.

- a) ARC wydawane jest zgodnie z dodatkiem IV (formularz 15c EASA) do niniejszego załącznika po pomyślnym zakończeniu przeglądu zdatności do lotu. ARC jest ważne jeden rok.
- b) Przeglądu zdatności do lotu i wydania ARC dokonuje zgodnie z pkt ML.A.903:
- 1) albo właściwy organ;
 - 2) albo odpowiednio zatwierdzona CAMO lub CAO;
 - 3) albo zatwierdzona organizacja obsługi technicznej przeprowadzająca ujęte w AMP inspekcje po 100 godzinach / roczne;

- 4) albo, w przypadku statków powietrznych eksploatowanych zgodnie z załącznikiem VII (część NCO) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 lub w przypadku balonów, nieeksploatowanych zgodnie z podsekcją ADD załącznika II (część BOP) do rozporządzenia (UE) 2018/395, lub w przypadku szybowców, nieeksploatowanych według podsekcji DEC załącznika II (część SAO) do rozporządzenia (UE) 2018/1976, niezależny personel poświadczający przeprowadzający ujęte w AMP inspekcje po 100 godzinach / roczne, jeżeli posiada:
- (i) licencję wydaną zgodnie z załącznikiem III (część 66) nadającą uprawnienia na dany statek powietrzny lub, jeżeli załącznik III (część 66) nie ma zastosowania do danego statku powietrznego, krajowe kwalifikacje personelu poświadczającego ważne w odniesieniu do danego statku powietrznego;
 - (ii) upoważnienie wydane:
 - A) albo przez właściwy organ, który wydał licencję wydawaną zgodnie z załącznikiem III (część 66);
 - B) albo, jeżeli załącznik III (część 66) nie ma zastosowania, przez właściwy organ odpowiedzialny za krajowe kwalifikacje personelu poświadczającego.

Niezależny personel poświadczający posiadający licencję wydaną zgodnie z załącznikiem III (część 66) może przeprowadzać przeglądy zdatości do lotu i wydawać ARC w odniesieniu do statków powietrznych zarejestrowanych w dowolnym państwie członkowskim. Niezależny personel poświadczający posiadający krajowe kwalifikacje przeprowadza jednak wyłącznie przeglądy zdatości do lotu i wydaje ARC w odniesieniu do statków powietrznych zarejestrowanych w państwie członkowskim odpowiedzialnym za krajowe kwalifikacje.

ARC wydawane przez niezależny personel poświadczający posiadający krajowe kwalifikacje nie są wzajemnie uznawane w przypadku przenoszenia statku powietrznego do innego państwa członkowskiego.

W każdym przypadku, gdy okoliczności wskazują na istnienie potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa, właściwy organ dokonuje przeglądu zdatości do lotu i sam wydaje ARC.

- c) Ważność ARC może zostać przedłużona najwyżej dwukrotnie, każdorazowo na okres jednego roku, przez odpowiednio zatwierdzoną CAMO lub CAO, z zastrzeżeniem spełnienia następujących warunków:
- 1) statkiem powietrznym zarządzała przez poprzednie 12 miesięcy w sposób ciągły ta sama CAMO lub CAO;
 - 2) obsługa techniczna statku powietrznego przez poprzednie 12 miesięcy była wykonywana przez zatwierdzone organizacje obsługi technicznej; obejmuje to zadania obsługi technicznej pilota-właściciela wykonywane i poświadczane przez pilota-właściciela lub przez niezależny personel poświadczający;
 - 3) CAMO lub CAO nie ma żadnych dowodów ani powodów, aby sądzić, że statek powietrzny jest niezdatny do lotu.
- CAMO lub CAO może dokonać takiego przedłużenia niezależnie od personelu lub organizacji, które – jak przewidziano w lit. b) – pierwotnie wydały ARC.
- d) Na zasadzie odstępstwa od lit. c), przedłużenie ważności ARC można zaplanować z maksymalnie 30-dniowym wyprzedzeniem, zachowując przy tym ciągłość programu przeglądów zdatości do lotu, aby statek powietrzny był dostępny i można było umieścić oryginał ARC na pokładzie na pokładzie.
- e) Jeżeli właściwy organ sam przeprowadza przegląd zdatości do lotu i wydaje ARC, właściciel udostępnia właściwemu organowi:
- 1) dokumentację wymaganą przez ten organ;
 - 2) odpowiednie pomieszczenia w stosownej lokalizacji dla jego personelu;
 - 3) w razie potrzeby, wsparcie odpowiedniego personelu poświadczającego.

ML.A.902 Ważność poświadczenia przeglądu zdatości do lotu

- a) ARC traci ważność:
- 1) albo gdy zostało zawieszono lub cofnięte;
 - 2) albo gdy świadectwo zdatości do lotu zostało zawieszono lub cofnięte;
 - 3) albo gdy statek powietrzny nie jest wpisany do rejestru statków powietrznych państwa członkowskiego;
 - 4) albo gdy certyfikat typu, na podstawie którego wydano świadectwo zdatości do lotu, został zawieszony lub cofnięty.

- b) Statek powietrzny nie może wykonywać lotów, jeżeli ARC jest nieważne lub jeżeli występuje którakolwiek z następujących sytuacji:
- 1) ciągła zdatność do lotu statku powietrznego lub zainstalowanego w nim podzespołu nie spełnia wymagań niniejszego załącznika;
 - 2) statek powietrzny przestał odpowiadać projektowi typu zatwierdzonemu przez Agencję;
 - 3) nie podjęto odpowiednich działań, mimo że statek powietrzny był eksploatowany bez przestrzegania ograniczeń ujętych w zatwierdzonej instrukcji użytkownika w locie lub w świadectwie zdatności do lotu;
 - 4) statek powietrzny uczestniczył w wypadku lub incydencie, co wpływa na jego zdatność do lotu, po czym nie podjęto właściwych działań, aby przywrócić zdatność do lotu;
 - 5) dana modyfikacja lub naprawa statku powietrznego lub jakiegokolwiek podzespołu zainstalowanego w statku powietrznym jest niezgodna z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.
- c) Po rezygnacji lub cofnięciu ARC zwraca się właściwemu organowi.

ML.A.903 Proces przeglądu zdatności do lotu

- a) W celu spełnienia wymagania dotyczącego przeglądu zdatności do lotu statku powietrznego, o którym mowa w pkt ML.A.901, personel ds. przeglądu zdatności do lotu przeprowadza udokumentowany przegląd dokumentacji statku powietrznego, aby sprawdzić, czy:
- 1) właściwie zarejestrowano liczbę wylatanych godzin dla płatowca, silnika i śmigła, a także związaną z tym liczbę cykli lotów;
 - 2) instrukcja użytkownika w locie jest dostosowana do wyposażenia statku i odzwierciedla status ostatnich zmian;
 - 3) cała zaplanowana obsługa techniczna statku powietrznego została przeprowadzona zgodnie z AMP;
 - 4) wszystkie stwierdzone usterki zostały naprawione lub ich naprawa została odroczone w kontrolowany sposób;
 - 5) wszystkie stosowne dyrektywy zdatności zostały zastosowane i prawidłowo zarejestrowane;
 - 6) wszystkie dokonane modyfikacje i naprawy statku powietrznego zostały zarejestrowane i są zgodne z przepisami załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012;
 - 7) wszystkie podzespoły o ograniczonym czasie użytkowania zainstalowane w statku powietrznym są prawidłowo oznakowane, zarejestrowane, a także nie upłynął ich zatwierdzony okres zdatności do użytku;
 - 8) całość obsługi technicznej została poświadczona zgodnie z niniejszym załącznikiem;
 - 9) jeżeli istnieje takie wymaganie, protokół ważenia i wyważenia nie stracił ważności odpowiada obecnemu wyposażeniu statku powietrznego;
 - 10) stan statku powietrznego odpowiada najnowszej wersji jego projektu typu zatwierdzonej przez Agencję;
 - 11) jeżeli istnieje takie wymaganie, statek powietrzny posiada świadectwo hałasowe odpowiadające jego obecnemu wyposażeniu, zgodne z przepisami podsekcji I załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.
- b) Personel ds. przeglądu zdatności do lotu, o którym mowa w lit. a), przeprowadza fizyczny przegląd statku powietrznego. Do celów takiego przeglądu personelowi ds. przeglądu zdatności do lotu, niemającemu odpowiednich kwalifikacji zgodnych z przepisami załącznika III (części 66), towarzyszą pracownicy posiadający takie kwalifikacje.
- c) Wykonując fizyczny przegląd statku powietrznego, personel ds. przeglądu zdatności do lotu sprawdza, czy:
- 1) wszystkie wymagane oznaczenia i tabliczki zostały prawidłowo zamocowane;
 - 2) stan statku powietrznego jest zgodny z zatwierdzoną instrukcją użytkownika w locie;
 - 3) konfiguracja statku powietrznego odpowiada zatwierdzonej dokumentacji;
 - 4) nie występują żadne oczywiste usterki, które nie zostały usunięte zgodnie z przepisami pkt ML.A.403;
 - 5) nie występują rozbieżności między stanem statku powietrznego a udokumentowanym przeglądem dokumentacji, o którym mowa w lit. a).
- d) Na zasadzie odstępstwa od pkt ML.A.901 lit. a), przegląd zdatności do lotu można zaplanować z maksymalnie 90-dniowym wyprzedzeniem, zachowując przy tym ciągłość programu przeglądu zdatności do lotu, tak aby umożliwić wykonanie fizycznego przeglądu podczas obsługi technicznej.

- e) ARC (formularz 15c EASA) określone w dodatku IV jest wydawane wyłącznie:
- 1) przez upoważniony personel ds. przeglądu zdatności do lotu;
 - 2) jeżeli przeprowadzono kompletny przegląd zdatności do lotu i usunięto wszystkie niezgodności;
 - 3) jeżeli wszelkie rozbieżności stwierdzone w AMP zgodnie z lit. h) zostały usunięte w zadowalający sposób.
- f) Kopię każdego wydanego lub przedłużonego ARC dla danego statku powietrznego przesyła się do państwa członkowskiego rejestracji danego statku powietrznego w terminie 10 dni.
- g) Zadania przeglądu zdatności do lotu nie mogą być zlecane podwykonawcom.
- h) Skuteczność AMP może być przedmiotem przeglądu przeprowadzanego w powiązaniu z przeglądem zdatności do lotu zgodnie z pkt ML.A.302 lit. c) ppkt 9. Przegląd ten realizuje osoba, która przeprowadziła przegląd zdatności do lotu. W przypadku gdy przegląd wykaże braki statku powietrznego związane z brakami w treści AMP, zmienia się odpowiednio AMP. Osoba wykonująca przegląd informuje właściwy organ państwa członkowskiego rejestracji, jeżeli nie zgadza się ze środkami zmiany AMP zastosowanymi przez właściciela, CAMO lub CAO. W takim przypadku właściwy organ decyduje o tym, jakie zmiany w AMP są konieczne, odnosząc się do odpowiednich niezgodności określonych w pkt ML.B.903 i, w razie potrzeby, działając zgodnie z pkt ML.B.304.

ML.A.904 Kwalifikacje personelu ds. przeglądu zdatności do lotu

- a) Personel ds. przeglądu zdatności do lotu działający w imieniu właściwego organu musi posiadać kwalifikacje zgodne z pkt ML.B.902.
- b) Personel ds. przeglądu zdatności do lotu działający w imieniu organizacji, o której mowa w podsekcji F załącznika I (część M), załączniku II (część 145), załączniku Vc (część CAMO) lub załączniku Vd (część CAO), musi posiadać kwalifikacje zgodne z, odpowiednio, podsekcją F załącznika I (część M), załącznikiem II (część 145), załącznikiem Vc (część CAMO) lub załącznikiem Vd (część CAO).
- c) Personel ds. przeglądu zdatności do lotu działający we własnym imieniu, jak dozwolono na podstawie pkt ML.A.901 lit. b) ppkt 4, musi:
- 1) posiadać licencję wydaną zgodnie z załącznikiem III (część 66) nadającą uprawnienia na dany statek powietrzny lub, jeżeli załącznik III (część 66) nie ma zastosowania do danego statku powietrznego, posiadać krajowe kwalifikacje personelu poświadczającego ważne w odniesieniu do danego statku powietrznego; oraz
 - 2) posiadać upoważnienie wydane:
 - (i) albo przez właściwy organ, który wydał licencję zgodnie z załącznikiem III (część 66);
 - (ii) albo, jeżeli załącznik III (część 66) nie ma zastosowania, przez właściwy organ odpowiedzialny za krajowe kwalifikacje personelu poświadczającego.
- d) Upoważnienie wymagane zgodnie z lit. c) ppkt 2 jest wydawane przez właściwy organ, jeżeli:
- 1) właściwy organ ocenił, że dana osoba ma wiedzę na temat części niniejszego załącznika odnoszących się do zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, wykonywania przeglądów zdatności do lotu i wydawania ARC;
 - 2) dana osoba w sposób zadowalający przeprowadziła przegląd zdatności do lotu pod nadzorem właściwego organu.

Przedmiotowe upoważnienie zachowuje ważność przez okres 5 lat, o ile jego posiadacz przeprowadzi co najmniej jeden przegląd zdatności do lotu na 12 miesięcy. W przeciwnym wypadku nowy przegląd zdatności do lotu musi zostać przeprowadzony w sposób zadowalający pod nadzorem właściwego organu.

Po upływie ważności upoważnienie jest odnawiane na kolejne 5 lat pod warunkiem spełnienia na nowo wymagań lit. d) ppkt 1 i 2. Liczba odnowień nie jest ograniczona.

Posiadacz upoważnienia prowadzi rejestr wszystkich przeprowadzonych przeglądów zdatności do lotu i udostępnia go na żądanie właściwemu organowi oraz każdemu właścicielowi statku powietrznego, dla którego przeprowadza przegląd zdatności do lotu.

Upoważnienie może zostać cofnięte przez właściwy organ w dowolnym momencie, jeżeli ma on wątpliwości odnośnie do kompetencji posiadacza lub wykorzystania takiego upoważnienia.

ML.A.905 Przeniesienie rejestracji w granicach terytorium Unii

- a) W przypadku przeniesienia rejestracji w granicach UE wnioskodawca:
 - 1) najpierw informuje poprzednie państwo członkowskie rejestracji, w którym państwie członkowskim statek powietrzny zostanie zarejestrowany,
 - 2) a następnie występuje do nowego państwa członkowskiego o wystawienie aktualnego świadectwa zdatności do lotu zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.
- b) Niezależnie od przepisów pkt ML.A.902 lit. a) ppkt 3, poprzednie ARC zachowuje ważność do terminu wygaśnięcia, z wyjątkiem przypadków, gdy ARC zostało wydane przez niezależny personel poświadczający, który posiada krajowe kwalifikacje personelu poświadczającego zgodnie z pkt ML.A.901 lit. b) ppkt 4, w którym to przypadku zastosowanie ma pkt ML.A.906.
- c) Niezależnie od przepisów lit. a) i b), w przypadkach, w których statek powietrzny uznano za niezdatny do lotu w tym pierwszym państwie członkowskim lub gdy stanu zdatności do lotu statku powietrznego nie można ustalić przy użyciu istniejącej dokumentacji, zastosowanie ma pkt ML.A.906.

ML.A.906 Przegląd zdatności do lotu statku powietrznego importowanego do Unii

- a) W przypadku wprowadzania do rejestru państwa członkowskiego statku powietrznego z państwa trzeciego wnioskodawca:
 - 1) występuje do właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji o wydanie nowego poświadczenia przeglądu zdatności do lotu zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012;
 - 2) dla innych niż nowe statki powietrzne zapewnia pomyślne przeprowadzenie przeglądu zdatności do lotu zgodnie z pkt ML.A.901;
 - 3) zapewnia przeprowadzenie całości obsługi technicznej w celu uzyskania zgodności z zatwierdzonym lub zgłoszonym AMP.
- b) Jeżeli statek powietrzny spełnia odpowiednie wymagania, właściwy organ, CAMO lub CAO, organizacja obsługi technicznej lub niezależny personel poświadczający przeprowadzające przegląd zdatności do lotu, zgodnie z pkt ML.A.901 lit. b), wydają ARC i przekazują jego kopię właściwemu organowi państwa członkowskiego rejestracji.
- c) Właściciel umożliwi dostęp do statku powietrznego w celu przeprowadzenia inspekcji przez właściwy organ państwa członkowskiego rejestracji.
- d) Nowe świadectwo zdatności do lotu jest wydawane przez właściwy organ państwa członkowskiego rejestracji, jeżeli statek powietrzny spełnia wymagania załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.

ML.A.907 Niezgodności

- a) Niezgodności klasyfikuje się w następujący sposób:
 - 1) niezgodność poziomu 1 oznacza każdą znaczącą niezgodność z wymaganiami niniejszego załącznika, która obniża standard bezpieczeństwa i poważnie zagraża bezpieczeństwu lotu;
 - 2) niezgodność poziomu 2 oznacza każdą niezgodność z wymaganiami niniejszego załącznika, która może obniżyć standard bezpieczeństwa i zagrażać bezpieczeństwu lotu.
- b) Po otrzymaniu powiadomienia o wykrytych niezgodnościach zgodnie z pkt ML.B.903 osoba lub organizacja, realizująca obowiązki wynikające z pkt ML.A.201, określa i przedstawia właściwemu organowi, w terminie uzgodnionym z tym organem, plan działań naprawczych mający na celu zapobieżenie ponownemu wystąpieniu niezgodności i jej źródłowej przyczyny.

SEKCJA B

PROCEDURA DLA WŁAŚCIWYCH ORGANÓW

PODSEKCJA A

PRZEPISY OGÓLNE

ML.B.101 Zakres

Niniejsza sekcja ustanawia wymagania administracyjne, jakich muszą przestrzegać właściwe organy odpowiedzialne za wdrożenie i egzekwowanie wykonania przepisów sekcji A niniejszego załącznika.

ML.B.102 Właściwy organ

- a) Przepisy ogólne

Państwo członkowskie wyznacza właściwy organ, przydzielając mu obowiązki wydawania, przedłużania, zmieniania, zawieszania i cofania certyfikatów oraz nadzoru nad ciągłą zdatnością do lotu. Ten właściwy organ ustanawia udokumentowane procedury i strukturę organizacyjną.

b) Zasoby

Liczebność personelu musi być odpowiednia do realizacji wymagań określonych w niniejszej sekcji.

c) Kwalifikacje i szkolenie

Cały personel zaangażowany w działania objęte zakresem niniejszego załącznika musi posiadać odpowiednie kwalifikacje, wiedzę i doświadczenie oraz mieć odbyte wstępne przeszkolenie i uczestniczyć w stałych szkoleniach, aby móc wykonać przydzielone zadania.

d) Procedury

Właściwy organ ustanawia procedury szczegółowo określające sposób osiągnięcia zgodności z przepisami niniejszego załącznika.

Procedury są podlegają przeglądowi i zmianie w celu zapewnienia ciągłej zgodności.

ML.B.104 Prowadzenie dokumentacji

- a) Właściwy organ ustanawia system prowadzenia dokumentacji, który pozwala na odpowiednie śledzenie procesu wydawania, przedłużania, zmieniania, zawieszania i cofania wszystkich certyfikatów i upoważnień.
- b) Dokumentacja dotycząca nadzoru nad każdym statkiem powietrznym obejmuje co najmniej kopie:
 - 1) świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego;
 - 2) ARC;
 - 3) sprawozdań z przeglądów zdatności do lotu przeprowadzanych bezpośrednio przez państwo członkowskie;
 - 4) wszelkiej odpowiedniej korespondencji dotyczącej statku powietrznego;
 - 5) informacji szczegółowych związanych z wszelkimi zwolnieniami i działaniami egzekucyjnymi;
 - 6) wszelkich dokumentów zatwierdzonych przez właściwy organ na podstawie przepisów niniejszego załącznika lub rozporządzenia (UE) nr 965/2012.
- c) Dokumentacja określona w lit. b) jest przechowywana przez okres 2 lat od daty ostatecznego wycofania statku powietrznego z eksploatacji.
- d) Całą dokumentację określoną w pkt ML.B.104 udostępnia się, na żądanie, każdemu innemu państwu członkowskiemu lub Agencji.

ML.B.105 Wzajemna wymiana informacji

- a) Aby przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa lotniczego, właściwe organy uczestniczą w wymianie wszystkich niezbędnych informacji zgodnie z art. 72 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- b) Bez uszczerbku dla uprawnień państw członkowskich, w przypadku potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa dotyczącego kilku państw członkowskich, zainteresowane właściwe organy pomagają sobie wzajemnie w wykonywaniu niezbędnych działań nadzoru.

PODSEKCJA B

ODPOWIEDZIALNOŚĆ

ML.B.201 Obowiązki

Właściwy organ, o którym mowa w pkt ML.1 lit. b), odpowiada za przeprowadzanie inspekcji i badań w celu sprawdzenia, czy przestrzegane są wymagania niniejszego załącznika.

PODSEKCJA C

CIAĞŁA ZDATNOŚĆ DO LOTU

ML.B.302 Zwolnienia

Wszystkie zwolnienia przyznane zgodnie z art. 71 rozporządzenia (WE) 2018/1139 są rejestrowane i przechowywane przez właściwy organ.

ML.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 stwierdzone niezgodności są klasyfikowane zgodnie z pkt ML.B.903 i potwierdzane na piśmie osobie lub organizacji odpowiedzialnej na podstawie pkt ML.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) Jeżeli podczas monitorowania statku powietrznego znaleziono dowody wskazujące na niezgodność z niniejszym załącznikiem lub innymi załącznikami, niezgodność ta jest badana zgodnie z odpowiednim załącznikiem.
- g) Jeżeli jest to niezbędne do podjęcia odpowiednich działań egzekucyjnych, właściwy organ wymienia z innymi właściwymi organami informacje dotyczące niezgodności zidentyfikowanych zgodnie z lit. f).

ML.B.304 Cofnięcie, zawieszenie i ograniczenie

Właściwy organ:

- a) zawiesza ARC na uzasadnionej podstawie w przypadku potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa; lub
- b) zawiesza lub cofa ARC na podstawie pkt ML.B.903 lit. a).

Właściwy organ, który wydał upoważnienie w zakresie przeglądu zdatności do lotu na podstawie pkt ML.A.904 lit. c) w odniesieniu do niezależnego personelu poświadczającego, uchyla takie upoważnienie, jeżeli jego posiadacz przeprowadza przegląd zdatności do lotu w sposób niezadowalający lub wykorzystuje takie upoważnienie w niewłaściwy sposób.

PODSEKCJA I

POŚWIADCZENIE PRZEGLĄDU ZDATNOŚCI DO LOTU (ARC)

ML.B.902 Przegląd zdatności do lotu przez właściwy organ

- a) W przypadku gdy właściwy organ przeprowadza przegląd zdatności do lotu i wydaje ARC określone w dodatku IV do niniejszego załącznika (formularz 15c EASA), właściwy organ przeprowadza przegląd zdatności do lotu zgodnie z pkt ML.A.903.
 - b) Właściwy organ musi posiadać odpowiedni personel ds. przeglądu zdatności do lotu w celu przeprowadzania przeglądów zdatności do lotu. Członkowie tego personelu muszą spełniać wszystkie poniższe warunki:
 - 1) co najmniej 3 lata doświadczenia w zakresie zapewniania ciągłej zdatności do lotu;
 - 2) odpowiednia licencja określona 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 rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 odnosi się do regulacji krajowych), bądź odpowiedni dyplom uczelni lotniczej lub równoważny dokument;
 - 3) odpowiednie szkolenie w zakresie lotniczej obsługi technicznej;
 - 4) stanowisko, które uprawnia daną osobę do składania podpisu w imieniu właściwego organu.
- Niezależnie od przepisów ppkt 1–4, wymaganie określone w pkt ML.B.902 lit. b) ppkt 2 można zastąpić uzyskaniem czterech dodatkowych lat doświadczenia w zapewnianiu ciągłej zdatności do lotu poza doświadczeniem już wymaganym zgodnie z pkt ML.B.902 lit. b) ppkt 1.
- c) Właściwy organ przechowuje zapisy całego personelu ds. przeglądami zdatności do lotu, obejmujące szczegółowe informacje o odpowiednich kwalifikacjach i skrócony opis zdobytego doświadczenia w zakresie zarządzania ciągłą zdatnością do lotu oraz odbytych szkoleń.
 - d) Podczas przeprowadzania przeglądu zdatności do lotu właściwy organ ma dostęp do stosownych danych określonych w punktach ML.A.305, ML.A.306 oraz ML.A.401.
 - e) Personel przeprowadzający przegląd zdatności do lotu wydaje poświadczenie przeglądu zdatności do lotu (formularz 15c EASA), określone w dodatku IV, po pomyślnym zakończeniu przeglądu zdatności do lotu.
 - f) W każdym przypadku, gdy okoliczności wskazują na istnienie potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa, właściwy organ dokonuje przeglądu zdatności do lotu i sam wydaje ARC.

ML.B.903 Niezgodności

Jeżeli podczas przeglądu statku powietrznego lub w inny sposób zostaną znalezione dowody wskazujące na niezgodność z wymaganiami niniejszego załącznika, właściwy organ:

- a) w przypadku niezgodności poziomu 1, nakazuje podjęcie odpowiedniego działania naprawczego przed kolejnym lotem oraz niezwłocznie cofa lub zawiesza ARC; oraz
 - b) w przypadku niezgodności poziomu 2, zobowiązuje do realizacji działania naprawczego odpowiednio do charakteru niezgodności.
-

Dodatek I

Umowa o zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu

- a) W przypadku gdy właściciel zleca CAMO lub CAO, zgodnie z pkt ML.A.201, wykonywanie zadań zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, dany właściciel przesyła na żądanie właściwego organu kopię umowy podpisanej przez obie strony właściwemu organowi państwa członkowskiego rejestracji.
- b) Umowa jest sporządzana z uwzględnieniem wymagań niniejszego załącznika i określa obowiązki sygnatariuszy w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.
- c) Musi ona zawierać co najmniej następujące informacje:
- 1) znaki rejestracyjne, typ i numer seryjny statku powietrznego;
 - 2) imię i nazwisko bądź dane przedsiębiorstwa właściciela statku powietrznego lub zarejestrowanego korzystającego, w tym adres;
 - 3) dane zakontraktowanej CAMO lub CAO, w tym adres;
 - 4) rodzaj operacji.

- d) Umowa zawiera następujące postanowienia:

„Właściciel powierza CAMO lub CAO zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego, opracowanie i zatwierdzenie programu obsługi technicznej oraz zorganizowanie obsługi technicznej statku powietrznego zgodnie ze wspomnianym programem.

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

Właściciel oświadcza, że zgodnie z jego wiedzą wszelkie informacje udzielane CAMO lub CAO dotyczące ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego są i będą dokładne oraz że bez uprzedniego zatwierdzenia przez CAMO lub CAO statek powietrzny nie będzie poddawany przeróbkom.

W przypadku nieprzestrzegania postanowień niniejszej umowy przez którąkolwiek ze stron traci ona ważność. W takim przypadku właściciel zachowa pełną odpowiedzialność za wszystkie zadania związane z ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego oraz poinformuje właściwe organy państwa członkowskiego rejestracji w terminie 2 tygodni o rozwiązaniu umowy.”.

- e) W przypadku zawarcia umowy między właścicielem a CAMO lub CAO zgodnie z pkt ML.A.201 obowiązki są dzielone między strony w następujący sposób:

1) Obowiązki CAMO lub CAO:

- (i) zapewnienie, aby dany typu statku powietrznego był ujęty w jej zakresie zatwierdzenia;
- (ii) przestrzeganie wszystkich wymienionych niżej warunków służących zachowaniu ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego:
 - A) opracowanie i zatwierdzenie AMP statku powietrznego;
 - B) przekazanie właścicielowi kopii AMP po jego zatwierdzeniu, a także kopii uzasadnień wszelkich odstępstw od zaleceń DAH;
 - C) zorganizowanie inspekcji pomostowej z wykorzystaniem poprzedniego programu obsługi technicznej statku powietrznego;
 - D) zorganizowanie obsługi technicznej w taki sposób, aby była w całości wykonywana przez zatwierdzoną organizację obsługi technicznej lub, jeżeli jest to dozwolone, przez niezależny personel poświadczający;
 - E) podjęcie kroków służących wykonaniu wszystkich odpowiednich dyrektyw zdatności;
 - F) zorganizowanie usuwania wszelkich usterek, które zostają wykryte podczas planowej obsługi technicznej, przeglądu zdatności do lotu lub zgłoszone przez właściciela, przez zatwierdzoną organizację obsługi technicznej lub, jeżeli jest to dozwolone, przez niezależny personel poświadczający;
 - G) koordynowanie planowej obsługi technicznej, stosowania dyrektyw zdatności, wymiany części o ograniczonym czasie użytkowania oraz przestrzegania wymagań dotyczących inspekcji podzespołów;

H) każdorazowe informowanie właściciela o konieczności przekazania statku powietrznego do zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej lub, jeżeli jest to dozwolone, do niezależnego personelu poświadczającego;

I) zarządzanie całą dokumentacją techniczną i jej archiwizowanie;

- (iii) zorganizowanie procesu zatwierdzenia wszelkich modyfikacji statku powietrznego, zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, przed ich wprowadzeniem;
- (iv) zorganizowanie procesu zatwierdzenia wszelkich napraw statku powietrznego, zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, przed ich wykonaniem;
- (v) informowanie właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji w każdym przypadku, gdy statek powietrzny nie został przekazany przez właściciela do obsługi technicznej na wniosek zakontraktowanej CAMO lub CAO;
- (vi) informowanie właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji w każdym przypadku, gdy przedmiotowa umowa nie jest przestrzegana;
- (vii) dopilnowanie, aby przeprowadzono przegląd zdatności do lotu statku powietrznego, gdy jest to konieczne, oraz aby wydano ARC;
- (viii) przekazywanie w ciągu 10 dni kopii każdego wydanego lub przedłużonego ARC do właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji;
- (ix) zgłaszanie wszelkich zdarzeń, nakazane przez odpowiednie regulacje;
- (x) informowanie właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji w każdym przypadku, gdy przedmiotowa umowa została wypowiedziana przez którąkolwiek ze stron.

2) **Obowiązki właściciela:**

- (i) posiadanie ogólnej wiedzy na temat AMP;
- (ii) posiadanie ogólnej wiedzy na temat przepisów niniejszego załącznika;
- (iii) przekazywanie statku powietrznego do obsługi technicznej zgodnie z instrukcjami zakontraktowanej CAMO lub CAO;
- (iv) wykonywanie modyfikacji wyłącznie po konsultacji z zakontraktowaną CAMO lub CAO;
- (v) informowanie CAMO lub CAO o wszystkich czynnościach obsługi technicznej przeprowadzonych na wyjątkowych zasadach bez wiedzy i kontroli zakontraktowanej CAMO lub CAO;
- (vi) zgłaszanie zakontraktowanej CAMO lub CAO, za pośrednictwem książki statku powietrznego, wszystkich usterek wykrytych podczas eksploatacji;
- (vii) informowanie właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji w każdym przypadku, gdy przedmiotowa umowa została wypowiedziana przez którąkolwiek ze stron;
- (viii) każdorazowe informowanie właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji i zakontraktowanej CAMO lub CAO o sprzedaży statku powietrznego;
- (ix) zgłaszanie wszelkich zdarzeń, nakazane przez odpowiednie regulacje;
- (x) regularne informowanie zakontraktowanej CAMO lub CAO o nalocie statku powietrznego oraz przekazywanie wszelkich pozostałych danych dotyczących wykorzystania statku powietrznego, zgodnie z ustaleniami poczynionymi z zakontraktowaną CAMO lub CAO;
- (xi) wpisywanie CRS do książki statku powietrznego, o czym mowa w pkt M.L.A.803 lit. c), w ramach wykonywania obsługi technicznej pilota-właściciela;
- (xii) informowanie zakontraktowanej CAMO lub CAO nie później niż 30 dni po zakończeniu wszelkich zadań obsługi technicznej pilota-właściciela.

Dodatek II

Ograniczona obsługa techniczna przez pilota-właściciela

Przed wykonaniem jakiegokolwiek zadania obsługi technicznej pilot-właściciel przestrzega, oprócz wymagań określonych w niniejszym załączniku, następujących podstawowych zasad:

a) Kompetencje i zakres obowiązków

- 1) Pilot-właściciel jest zawsze odpowiedzialny za całość obsługi technicznej, którą wykonuje.
- 2) Pilot-właściciel musi mieć odpowiedni poziom kompetencji do wykonywania danego zadania. Do obowiązków pilota-właściciela należy zapoznanie się ze standardowymi praktykami obsługi technicznej posiadanych przez niego statków powietrznych i z AMP.

b) Zadania

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

Pilot-właściciel nie może poświadczyć wykonania zadania obsługi technicznej, jeżeli dane zadanie spełnia którykolwiek z następujących warunków:

- 1) stanowi krytyczne zadanie obsługi technicznej;
- 2) wymaga demontażu głównych podzespołów lub głównego zespołu;
- 3) jest wykonywane zgodnie z dyrektywą zdatności lub z pozycją ograniczeń zdatności do lotu, o ile nie jest wyraźnie dozwolone w tej dyrektywie lub w tej pozycji;
- 4) wymaga stosowania specjalnych narzędzi lub narzędzi kalibrowanych (z wyjątkiem klucza dynamometrycznego i zagniatka);
- 5) wymaga stosowania urządzeń testujących lub przeprowadzania specjalnych badań (np. próby nieniszczące, testy systemu lub kontrole operacyjne automatycznego i elektronicznego wyposażenia pokładowego);
- 6) polega na nieplanowanych inspekcjach specjalnych (np. inspekcja po twardym lądowaniu);
- 7) rzutuje na układy o decydującym znaczeniu dla lotów według wskazań przyrządów (lotów IFR);
- 8) stanowi złożone zadanie obsługi technicznej zgodnie z dodatkiem III lub zadanie obsługi technicznej podzespołu zgodnie z pkt ML.A.502 lit. a) lub b);
- 9) stanowi część kontroli przeprowadzanej co 100 godzin / kontroli rocznej (w tych przypadkach zadanie obsługi technicznej jest połączone z przeglądem zdatności do lotu przeprowadzanym przez organizację obsługi technicznej lub niezależny personel poświadczający).

Kryteria, o których mowa w ppkt 1–9, nie mogą stracić priorytetowego charakteru w stosunku do mniej restrykcyjnych instrukcji wydanych zgodnie z AMP, o którym mowa w pkt ML.A.302.

Żadne zadanie wymienione w instrukcji użytkownika w locie (lub w innych instrukcjach operacyjnych), na przykład służące przygotowaniu statku powietrznego do lotu (montaż skrzydeł szybowca lub przegląd przedlotowy bądź montaż gondoli, palnika, zbiorników paliwa i kombinacji powłoki w przypadku balonów) nie jest uznawane za zadanie obsługi technicznej i dlatego nie wymaga poświadczenia obsługi. Niemniej jednak osoba wykonująca montaż tych części jest odpowiedzialna za upewnienie się, czy części te kwalifikują się do instalacji i są zdadne do użytku.

c) Wykonywanie i dokumentowanie zadań obsługi technicznej pilota-właściciela

Dane obsługowe określone w pkt ML.A.401 muszą być zawsze dostępne podczas prowadzenia obsługi technicznej pilota-właściciela i należy się nimi kierować. Szczegółowe informacje dotyczące danych, które stanowią punkty odniesienia podczas wykonywania obsługi technicznej pilota-właściciela muszą być zawarte w CSR zgodnie z pkt ML.A.803 lit. d).

Pilot właściciel musi poinformować zakontraktowaną CAMO lub CAO (jeżeli taka umowa istnieje) o zakończeniu zadań obsługi technicznej pilota-właściciela nie później niż 30 dni po zakończeniu tych zadań zgodnie z pkt ML.A.305 lit. a).

Dodatek III

Złożone zadania obsługi technicznej, których pilot-właściciel nie może poświadczać

Wszystkie poniższe przypadki stanowią złożone zadania obsługi technicznej, które, zgodnie z dodatkiem II, nie mogą być wykonywane przez pilota-właściciela. Zadania te są poświadczane przez CAO albo przez niezależny personel poświadczający:

- a) modyfikacja, wymiana lub naprawa przez nitowanie, klejenie, laminowanie lub spawanie dowolnej z następujących części płatowca statku powietrznego:
 - 1) belka skrzynekowa;
 - 2) podłużnica skrzydła lub element pasa dźwigara kratowego;
 - 3) dźwigar;
 - 4) pas dźwigara;
 - 5) pręt belki kratowniczej;
 - 6) żebro usztywniające belki;
 - 7) element stępki lub krawędzi bocznej kadłuba lub pływaka wodnosamolotu;
 - 8) element sprężysty z blachy falistej na powierzchni skrzydła lub ogona;
 - 9) główne żebro skrzydła;
 - 10) zastrzał wspierający skrzydło lub ogon;
 - 11) łożo silnika;
 - 12) podłużnica lub wręga kadłuba;
 - 13) pręt kratownicy bocznej lub poziomej bądź wręgi wzmocnionej;
 - 14) mocowanie lub wspornik fotela;
 - 15) wymiana prowadnic foteli;
 - 16) zastrzał podwozia lub zastrzał wzmacniający;
 - 17) oś;
 - 18) koło; oraz
 - 19) płozy lub podstawa płóz, z wyjątkiem wymiany pokrycia o niskim współczynniku tarcia;
- b) modyfikacja lub naprawa którejkolwiek z następujących części:
 - 1) powłoka statku powietrznego lub powłoka pływaka statku powietrznego, jeżeli prace wymagają użycia stojaka, łoża montażowego lub uchwytu;
 - 2) powłoka statku powietrznego, podlegająca zwiększonemu ciśnieniu, jeżeli uszkodzenia powłoki są większe niż 15 cm (6 cali) w dowolnym kierunku;
 - 3) część układu sterowania przenosząca obciążenia, włącznie z kolumną sterowniczą, pedałami, wałem, kwadrantem, dźwignią kątową, rurą skrętną, ramieniem sterującym oraz kutymi lub odlanymi wspornikami, ale z wyłączeniem:
 - (i) kucia naprawianych połączeń splatanych lub oprawy przewodów; oraz
 - (ii) wymiany końcówki popychacza rurowego mocowanego za pomocą nitów;
 - 4) pozostałe elementy konstrukcji, niewymienione w lit. a), które producent określił jako elementy konstrukcji nośnej w podręczniku obsługi technicznej, podręczniku napraw konstrukcyjnych lub instrukcji dotyczących zapewniania ciągłej zdatności do lotu;
- c) wykonanie wszystkich następujących czynności obsługi technicznej silnika tłokowego:
 - 1) demontaż i ponowny montaż silnika tłokowego inny niż:
 - (i) służący uzyskaniu dostępu do zespołów tłoków/cylindrów; lub
 - (ii) służący usunięciu osłony tylnych agregatów, umożliwiającego inspekcję lub wymianę zespołów pompy olejowej w przypadku, gdy tego rodzaju czynności nie są związane z demontażem i ponownym zamontowaniem kół zębatach wewnętrznych;
 - 2) demontaż i ponowny montaż przekładni redukcyjnych;

- 3) spawanie i lutowanie twarde złączy inne niż drobne naprawy spawalnicze jednostek układu wydechowego przeprowadzane przez spawacza posiadającego odpowiednie upoważnienia lub zatwierdzenia, lecz z wyłączeniem wymiany podzespołów;
 - 4) usuwanie zakłóceń działania poszczególnych części jednostek dostarczanych po próbach na stoisku, z wyjątkiem przypadku wymiany lub regulacji elementów normalnie wymienialnych lub podlegających regulacji w ramach obsługi;
- d) wyważanie śmigła, z wyjątkiem:
- 1) wyważenia statycznego do celów certyfikacji, w przypadku gdy jest ono wymagane w podręczniku obsługi technicznej; oraz
 - 2) wyważenia dynamicznego na zainstalowanych śmigłach, przy pomocy urządzeń elektronicznych służących do wyważenia, w przypadku gdy jest to dozwolone w podręczniku obsługi technicznej lub w innych zatwierdzonych danych dotyczących zdolności do lotu;
- e) każde dodatkowe zadanie, które wymaga:
- 1) specjalistycznego oprzyrządowania, wyposażenia lub zaplecza; lub
 - 2) złożonych procedur koordynacyjnych z uwagi na wydłużony czas wykonywania zadań i konieczność zaangażowania kilku osób.
-

Dodatek IV

Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu – formularz 15c EASA

UWAGA: osoby i organizacje przeprowadzające przegląd zdatności do lotu w połączeniu z inspekcją po 100 godzinach/roczną mogą korzystać z odwrotnej strony niniejszego formularza w celu wydania CSR, o którym mowa w pkt ML.A.801, odpowiadającego inspekcji po 100 godzinach.

POŚWIADCZENIE PRZEGLĄDU ZDATNOŚCI DO LOTU (ARC) (statków powietrznych spełniających wymagania załącznika Vb (część ML))

Numer ARC:

Na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2018/1139:

[NAZWA WŁĄŚCIWEGO ORGANU]

lub

[NAZWA ZATWIERDZONEJ ORGANIZACJI, ADRES I NUMER ZATWIERDZENIA]

lub

[PEŁNE IMIĘ I NAZWISKO CZŁONKA PERSONELU POŚWIADCZAJĄCEGO ORAZ NUMER LICENCJI ZGODNEJ Z CZĘŚCIĄ 66 (LUB KRAJOWEGO DOKUMENTU RÓWNOWAŻNEGO)]

niniejszym poświadczam, że wykonał(a) przegląd zdatności do lotu zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1321/2014 następującego statku powietrznego:

Producent statku powietrznego: Oznaczenie producenta:

Znak rejestracyjny statku powietrznego: Numer seryjny statku powietrznego:

w dniu wydania poświadczenia statek powietrzny uznany jest za zdatny do lotu.

Data wydania: Data ważności:

Liczba godzin lotu (FH) płatowca w dniu wydania (*):

Podpisano: Numer upoważnienia (jeżeli dotyczy):

Pierwsze przedłużenie ważności: statek powietrzny spełnia warunki określone w pkt ML.A.901 lit. c) załącznika Vb (część ML).

Data wydania: Data ważności:

Liczba godzin lotu (FH) płatowca w dniu wydania (*):

Podpisano: Numer upoważnienia:

Nazwa przedsiębiorstwa: Numer zatwierdzenia:

Dругie przedłużenie ważności: statek powietrzny spełnia warunki określone w pkt ML.A.901 lit. c) załącznika Vb (część ML).

Data wydania: Data ważności:

Liczba godzin lotu (FH) płatowca w dniu wydania (*):

Podpisano: Numer upoważnienia:

Nazwa przedsiębiorstwa: Numer zatwierdzenia:

(*) Z wyjątkiem balonów i sterowców.

Formularz 15c EASA, wydanie 3”

ZAŁĄCZNIK VII

„ZAŁĄCZNIK Vc

(część CAMO)

SPIS TREŚCI

SEKCJA A — WYMAGANIA W STOSUNKU DO ORGANIZACJI

- CAMO.A.005 Zakres
- CAMO.A.105 Właściwy organ
- CAMO.A.115 Wniosek o wydanie certyfikatu organizacji
- CAMO.A.120 Sposoby spełnienia wymagań
- CAMO.A.125 Zakres zatwierdzenia i przywileje organizacji
- CAMO.A.130 Zmiany w organizacji
- CAMO.A.135 Ciągłość ważności
- CAMO.A.140 Dostęp
- CAMO.A.150 Niezgodności
- CAMO.A.155 Natychmiastowa reakcja na problem w zakresie bezpieczeństwa
- CAMO.A.160 Zgłaszanie zdarzeń
- CAMO.A.200 System zarządzania
- CAMO.A.202 Wewnętrzny system zgłaszania kwestii związanych z bezpieczeństwem
- CAMO.A.205 Wykonawstwo i podwykonawstwo
- CAMO.A.215 Zaplecze
- CAMO.A.220 Prowadzenie dokumentacji
- CAMO.A.300 Charakterystyka zarządzania ciągłą zdatnością do lotu
- CAMO.A.305 Wymagania w stosunku do personelu
- CAMO.A.310 Kwalifikacje personelu ds. przeglądu zdatności do lotu
- CAMO.A.315 Zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu
- CAMO.A.320 Przegląd zdatności do lotu
- CAMO.A.325 Dane dotyczące zarządzania ciągłą zdatnością do lotu

SEKCJA B — WYMAGANIA W STOSUNKU DO ORGANU

- CAMO.B.005 Zakres
- CAMO.B.115 Dokumentacja nadzoru
- CAMO.B.120 Sposoby spełnienia wymagań
- CAMO.B.125 Informowanie Agencji
- CAMO.B.135 Natychmiastowa reakcja na problem w zakresie bezpieczeństwa
- CAMO.B.200 System zarządzania
- CAMO.B.205 Przydział zadań kwalifikowanym jednostkom
- CAMO.B.210 Zmiany w systemie zarządzania
- CAMO.B.220 Prowadzenie dokumentacji
- CAMO.B.300 Zasady nadzoru
- CAMO.B.305 Program nadzoru
- CAMO.B.310 Procedura certyfikacji początkowej
- CAMO.B.330 Zmiany
- CAMO.B.350 Niezgodności i działania naprawcze
- CAMO.B.355 Zawieszenie, ograniczenie i cofnięcie

SEKCJA A

WYMAGANIA W STOSUNKU DO ORGANIZACJI

CAMO.A.005 Zakres

Niniejsza sekcja ustanawia wymagania, jakie musi spełniać dana organizacja, aby kwalifikować się do uzyskania lub utrzymania ważności certyfikatu zarządzania ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego i podzespołów przeznaczonych do instalacji.

CAMO.A.105 Właściwy organ

Do celów niniejszego załącznika za właściwy organ uznaje się:

- a) organ wyznaczony przez państwo członkowskie, w którym znajduje się główne miejsce prowadzenia działalności danej organizacji, o ile certyfikat przewoźnika lotniczego nie obejmuje zatwierdzenia;
- b) organ wyznaczony przez państwo członkowskie operatora, jeśli zatwierdzenie stanowi część certyfikatu przewoźnika lotniczego;
- c) Agencję, jeżeli główne miejsce prowadzenia działalności organizacji znajduje się w państwie trzecim.

CAMO.A.115 Wniosek o wydanie certyfikatu organizacji

- a) Wniosek o wydanie certyfikatu lub zmianę w istniejącym certyfikacie zgodnie z niniejszym załącznikiem sporządza się w formie i w sposób określony przez właściwy organ, z uwzględnieniem stosownych wymagań załącznika I (część M), załącznika Vb (część ML) i niniejszego załącznika.
- b) Wnioskodawcy ubiegający się o wydanie pierwszego certyfikatu na podstawie niniejszego załącznika przedkładają właściwemu organowi:
 - 1) wyniki wstępnego audytu przeprowadzonego przez organizację pod kątem stosownych wymagań określonych w załączniku I (część M), w załączniku Vb (część ML) i w niniejszym załączniku;
 - 2) dokumentację wykazującą, w jaki sposób spełnią wymagania ustanowione w niniejszym rozporządzeniu.

Tego typu dokumentacja musi obejmować, jak określono w pkt CAMO.A.130, procedurę opisującą sposób zarządzania zmianami niewymagającymi uprzedniego zatwierdzenia i powiadamiania o nich właściwego organu.

CAMO.A.120 Sposoby spełnienia wymagań

- a) Do zapewnienia zgodności z przepisami rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do niego zamiast AMC przyjętych przez Agencję organizacja może wykorzystać alternatywne sposoby spełnienia wymagań.
- b) W przypadku gdy organizacja zamierza wykorzystać alternatywne sposoby spełnienia wymagań, przed ich zastosowaniem przedkłada właściwemu organowi pełny opis alternatywnych sposobów spełnienia wymagań. Opis ten uwzględnia wszelkie zmiany instrukcji lub procedur mogące mieć istotne znaczenie, a także ocenę potwierdzającą zgodność z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego.

Organizacja może stosować te alternatywne sposoby spełnienia wymagań po ich uprzednim zatwierdzeniu przez właściwy organ oraz po otrzymaniu powiadomienia przewidzianego w pkt CAMO.B.120.

CAMO.A.125 Zakres zatwierdzenia i przywileje organizacji

- a) Zatwierdzenie jest wskazane w certyfikacie, którego wzór podano w dodatku I, i jest wydawane przez właściwy organ.
- b) Niezależnie od przepisów lit. a), w przypadku przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, zatwierdzenie stanowi część certyfikatu przewoźnika lotniczego wydawanego przez właściwy organ w odniesieniu do eksploatowanych statków powietrznych.
- c) Zakres prac jest określony w charakterystyce zarządzania ciągłą zdatnością do lotu (CAME) zgodnie z pkt CAMO.A.300.
- d) Organizacja zatwierdzona zgodnie z niniejszym załącznikiem może:
 - 1) zarządzać ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych, z wyjątkiem statków powietrznych użytkowanych przez przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, wymienionych w certyfikacie;
 - 2) zarządzać ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych użytkowanych przez przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, w przypadku gdy są one wymienione zarówno w jej certyfikacie, jak i w jej certyfikacie przewoźnika lotniczego;

- 3) organizować wykonywanie ograniczonych zadań zapewniania ciągłej zdatności do lotu wspólnie z inną organizacją będącą podwykonawcą, działającą w ramach jej systemu zarządzania, jak wskazano w certyfikacie;
 - 4) przedłużyć ważność poświadczenia przeglądu zdatności do lotu na warunkach określonych w pkt M.A.901 lit. f) załącznika I (część M) lub pkt ML.A.903 załącznika Vb (część ML), stosownie do przypadku.
- e) Organizacja zatwierdzona zgodnie z niniejszym załącznikiem, której główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w jednym z państw członkowskich, może dodatkowo zostać uprawniona do przeprowadzania przeglądów zdatności do lotu zgodnie z pkt M.A.901 załącznika I (część M) lub pkt ML.A.903 załącznika Vb (część ML), stosownie do przypadku, oraz:
- 1) wydawać odpowiednie poświadczenia przeglądu zdatności do lotu i przedłużać je na warunkach określonych w pkt M.A.901 lit. c) ppkt 2 i pkt M.A.901 lit. e) ppkt 2 załącznika I (część M) lub pkt ML.A.903 załącznika Vb (część ML), stosownie do przypadku;
 - 2) wydawać zalecenia w sprawie przeglądu zdatności do lotu właściwemu organowi państwa członkowskiego rejestracji, zgodnie z warunkami określonymi w pkt M.A.901 lit. d) lub pkt M.A.904 lit. b) załącznika I (część M).
- f) Organizacja mająca przywileje, o których mowa w lit. e), może dodatkowo zostać uprawniona do wydawania zezwoleń na lot zgodnie z pkt 21.A.711 lit. d) załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 w odniesieniu do poszczególnych statków powietrznych, w stosunku do których organizacja ta jest uprawniona do wydawania poświadczeń przeglądu zdatności do lotu, w przypadku gdy organizacja ta potwierdza zgodność z zatwierdzonymi warunkami lotu, z zastrzeżeniem przestrzegania odpowiedniej procedury z CAME, o której mowa w pkt CAMO.A.300.

CAMO.A.130 Zmiany w organizacji

- a) Następujące zmiany w organizacji wymagają uprzedniego zatwierdzenia:
- 1) zmiany, które mają wpływ na zakres certyfikatu lub zakres zatwierdzenia organizacji;
 - 2) zmiany dotyczące personelu wyznaczonego zgodnie z pkt CAMO.A.305 lit. a) ppkt 3–5 i lit. b) ppkt 2;
 - 3) zmiany dotyczące struktury hierarchii służbowej między personelem wyznaczonym zgodnie z pkt CAMO.A.305 lit. a) ppkt 3–5 i lit. b) ppkt 2 a kierownikiem odpowiedzialnym;
 - 4) procedura związana ze zmianami niewymagającymi uprzedniego zatwierdzenia, o których mowa w lit. c).
- b) W odniesieniu do wszelkich zmian wymagających uprzedniego zatwierdzenia zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego, organizacja musi złożyć wniosek do właściwego organu i uzyskać od niego zatwierdzenie. Wniosek składa się przed wprowadzeniem takiej zmiany, aby umożliwić właściwemu organowi stwierdzenie ciągłej zgodności z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego oraz, w razie potrzeby, wprowadzenie ewentualnych poprawek do certyfikatu organizacji i dołączonego do niego odpowiedniego zakresu zatwierdzenia.

Organizacja przekazuje właściwemu organowi odpowiednią dokumentację.

Zmianę można wprowadzić wyłącznie po otrzymaniu od właściwego organu formalnego zatwierdzenia zgodnie z pkt CAMO.B.330.

Podczas wprowadzania tego typu zmian organizacja musi działać zgodnie z warunkami określonymi przez właściwy organ, stosownie do przypadku.

- c) Zarządzanie wszelkimi zmianami niewymagającymi uprzedniego zatwierdzenia oraz powiadamianie o nich właściwego organu musi odbywać się z uwzględnieniem procedury, o której mowa w pkt CAMO.A.115 lit. b) i która została zatwierdzona przez właściwy organ zgodnie z CAMO.B.310 lit. h).

CAMO.A.135 Ciągłość ważności

- a) Certyfikat organizacji pozostaje ważny pod warunkiem spełnienia wszystkich następujących warunków:
- 1) organizacja stale przestrzega przepisów rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do niego, z uwzględnieniem przepisów dotyczących podejmowania działań dotyczących wykrytych niezgodności, określonych w pkt CAMO.B.350;
 - 2) właściwy organ ma dostęp do organizacji zgodnie z pkt CAMO.A.140;
 - 3) nie nastąpiło zrzeczenie się ani cofnięcie certyfikatu.

- b) W przypadku przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 wygaśnięcie, zawieszenie lub cofnięcie certyfikatu operatora lotniczego oznacza automatyczne unieważnienie certyfikatu organizacji w odniesieniu do statków powietrznych, których znaki rejestracyjne wskazano w certyfikacie przewoźnika lotniczego, chyba że właściwy organ wyraźnie stwierdził inaczej.
- c) Po zrzeczeniu się lub cofnięciu certyfikatu jest on niezwłocznie zwracany właściwemu organowi.

CAMO.A.140 Dostęp

Do celów stwierdzenia zgodności z odpowiednimi wymaganiami rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do niego organizacja zapewnia nieprzerwany dostęp do wszystkich obiektów, statków powietrznych, dokumentów, zapisów, danych, procedur lub innych materiałów mających związek z jego działalnością i podlegających certyfikacji, niezależnie od tego, czy działalność ta została zakontraktowana/objęta podwykonawstwem czy nie, wszelkim osobom upoważnionym przez jeden z następujących organów:

- a) właściwy organ określony w pkt CAMO.A.105;
- b) organ działający zgodnie z przepisami pkt CAMO.B.300 lit. d) lub pkt CAMO.B.300 lit. e).

CAMO.A.150 Niezgodności

- a) Po otrzymaniu powiadomienia o niezgodnościach zgodnie z pkt CAMO.B.350 organizacja:
 - 1) identyfikuje przyczynę lub przyczyny niezgodności oraz czynniki sprzyjające jej wystąpieniu;
 - 2) określa plan działań naprawczych;
 - 3) wykazuje podjęcie działań naprawczych w sposób zadowalający właściwy organ.
- b) Działania, o których mowa w lit. a) ppkt 1, 2 i 3, przeprowadza się w terminie uzgodnionym z tym właściwym organem zgodnie z pkt CAMO.B.350.

CAMO.A.155 Natychmiastowa reakcja na problem w zakresie bezpieczeństwa

Organizacja:

- a) wdraża wszelkie środki bezpieczeństwa nakazane przez właściwy organ zgodnie z pkt CAMO.B.135;
- b) stosuje wszelkie istotne obowiązkowe informacje na temat bezpieczeństwa wydane przez Agencję.

CAMO.A.160 Zgłaszanie zdarzeń

- a) W ramach swojego systemu zarządzania organizacja wdraża system zgłaszania zdarzeń, który spełnia wymagania określone w rozporządzeniu (UE) nr 376/2014 i rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2015/1018 (*).
- b) Nie naruszając przepisów lit. a), organizacja musi zapewnić zgłaszanie właściwemu organowi i organizacji odpowiedzialnej za projekt statku powietrznego informacji o każdym incydencie, niesprawności, defekcie technicznym, przekroczeniu ograniczeń technicznych, zdarzeniu, które wskazywałyby, że informacje zawarte w danych opracowanych zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 są niedokładne, niekompletne lub niejednoznaczne, lub też o innych nietypowych okolicznościach, które wpłynęły lub mogły wpłynąć na bezpieczną eksploatację statku powietrznego, ale nie spowodowały wypadku ani poważnego incydentu.
- c) Nie naruszając przepisów rozporządzenia (UE) nr 376/2014 i rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1018, zgłoszenia, o których mowa w lit. a) i b), są przekazywane w postaci i na zasadach ustanowionych przez właściwy organ i zawierają wszelkie znane organizacji istotne informacje o zaistniałej sytuacji.
- d) Zgłoszenia dokonuje się najszybciej jak to możliwe, a w żadnym wypadku nie później niż 72 godziny po stwierdzeniu przez organizację sytuacji, do której zgłoszenie się odnosi, chyba że wyjątkowe okoliczności to uniemożliwią.
- e) W stosownych przypadkach, zaraz po ustaleniu działań, jakie organizacja zamierza podjąć w celu zapobieżenia podobnym wydarzeniom w przyszłości, organizacja sporządza sprawozdanie uzupełniające, aby określić szczegóły tych działań. Sprawozdanie to sporządzane jest w formie i w sposób określony przez właściwy organ.

(*) Rozporządzenie (UE) 2015/1018 z dnia 29 czerwca 2015 r. ustanawiające wykaz klasyfikujący zdarzenia w lotnictwie cywilnym, które muszą być zgłaszane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 (Dz.U. L 163 z 30.6.2015, s. 1).

CAMO.A.200 System zarządzania

- a) Organizacja opracowuje, wdraża i utrzymuje system zarządzania, który obejmuje:
- 1) wyraźnie zdefiniowany zakres obowiązków i odpowiedzialności w całej organizacji, w tym bezpośredniej odpowiedzialności kierownika odpowiedzialnego za bezpieczeństwo;
 - 2) opis ogólnych zasad i reguł rządzących organizacją w odniesieniu do bezpieczeństwa, określanych jako „polityka bezpieczeństwa”;
 - 3) identyfikację zagrożeń dla bezpieczeństwa lotniczego związanych z działalnością organizacji, ich ocenę i zarządzanie powiązaniem ryzykiem, w tym podejmowanie działań zmierzających do zmniejszenia ryzyka i zweryfikowania ich skuteczności;
 - 4) utrzymywanie odpowiedniego poziomu przeszkolenia i kompetencji członków personelu do wykonywanych przez nich zadań;
 - 5) dokumentację wszystkich najważniejszych procesów objętych systemem zarządzania, w tym procesu przekazywania personelowi wiedzy o jego obowiązkach, oraz procedurę zmieniania tej dokumentacji;
 - 6) funkcję monitorowania zgodności organizacji z odpowiednimi wymaganiami. Monitorowanie zgodności obejmuje system zwrotnego informowania kierownika odpowiedzialnego o niezgodnościach, aby w razie potrzeby zapewnić skuteczne podjęcie działań naprawczych;
 - 7) wszelkie dodatkowe wymagania, które są określone w niniejszym rozporządzeniu.
- b) System zarządzania jest dostosowany do wielkości organizacji oraz charakteru i złożoności prowadzonej działalności, a także uwzględnia zagrożenia i powiązane ryzyko wynikające z tej działalności.
- c) W przypadku gdy organizacja posiada co najmniej jeden dodatkowy certyfikat organizacji w ramach rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do niego, system zarządzania może zostać zintegrowany z systemem wymaganym na mocy takich dodatkowych posiadanych certyfikatów.
- d) Niezależnie od przepisów lit. c), w odniesieniu do przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, system zarządzania przewidziany w niniejszym załączniku stanowi integralną część systemu zarządzania operatora.

CAMO.A.202 Wewnętrzny system zgłaszania kwestii związanych z bezpieczeństwem

- a) W ramach swojego systemu zarządzania organizacja ustanawia wewnętrzny system zgłaszania kwestii związanych z bezpieczeństwem w celu umożliwienia gromadzenia i oceny zdarzeń, które należy zgłaszać zgodnie z pkt CAMO.A.160.
- b) System ten umożliwia również gromadzenie i ocenę tych zgłaszanych wewnętrznie błędów, zdarzeń potencjalnie wypadkowych oraz zagrożeń, które nie są objęte zakresem lit. a).
- c) Za pomocą tego systemu organizacja:
- 1) identyfikuje przyczyny i czynniki sprzyjające wystąpieniu wszelkich zgłoszonych błędów, zdarzeń potencjalnie wypadkowych oraz zagrożeń i zajmuje się nimi w ramach zarządzania ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa zgodnie z pkt CAMO.A.200 lit. a) ppkt 3;
 - 2) zapewnia ocenę wszystkich znanych i istotnych informacji dotyczących błędów, niemożności stosowania procedur, zdarzeń potencjalnie wypadkowych oraz zagrożeń, a także metodę przekazywania informacji, w zależności od potrzeb.
- d) Organizacja zapewnia dostęp do swojego wewnętrznego systemu zgłaszania kwestii związanych z bezpieczeństwem wszystkim podwykonawcom.
- e) Organizacja współpracuje w przeprowadzaniu badań w sprawie bezpieczeństwa z innymi organizacjami, które w istotny sposób przyczyniają się do bezpieczeństwa własnych działań związanych z zarządzaniem ciągłą zdadnością do lotu.

CAMO.A.205 Wykonawstwo i podwykonawstwo

- a) Organizacja zapewnia, aby w przypadku zakontraktowania obsługi technicznej lub zlecenia podwykonawstwa dowolnej części jej działań związanych z zarządzaniem ciągłą zdadnością do lotu:
- 1) działania te były zgodne ze stosownymi wymaganiami; oraz
 - 2) system zarządzania organizacji uwzględniał wszelkie zagrożenia dla bezpieczeństwa lotniczego związane z wykonawstwem lub podwykonawstwem.

- b) W przypadku gdy organizacja zleca podwykonawstwo jakiegokolwiek części działań związanych z zarządzaniem ciągłą zdatnością do lotu innej organizacji, podwykonawca działa w ramach zatwierdzenia organizacji. Organizacja dopilnowuje, aby właściwy organ uzyskał dostęp do podwykonawcy, aby sprawdzić ciągłość zgodności ze stosownymi wymaganiami.

CAMO.A.215 Zaplecze

Organizacja udostępnia personelowi określonego w pkt CAMO.A.305 odpowiednie pomieszczenia biurowe w stosownych lokalizacjach.

CAMO.A.220 Prowadzenie dokumentacji

- a) Dokumentacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu
- 1) Organizacja zapewnia przechowywanie dokumentacji wymaganej zgodnie z pkt M.A.305, pkt ML.A.305 i, w stosownych przypadkach, pkt M.A.306.
 - 2) Organizacja rejestruje wszelkie szczegółowe dane dotyczące przeprowadzonych prac.
 - 3) Jeżeli organizacja ma przywilej określony w pkt CAMO.A.125 lit. e), to przechowuje kopie wszystkich wydanych lub, w stosownych przypadkach, przedłużonych poświadczeń przeglądu zdatności do lotu oraz wszystkich zaleceń, wraz z wszelkimi dokumentami uzupełniającymi. Ponadto organizacja przechowuje kopie wszystkich poświadczeń przeglądu zdatności do lotu, które przedłużyła na podstawie przywileju, o których mowa w pkt CAMO.A.125 lit. d) ppkt 4.
 - 4) Jeżeli organizacja ma przywilej określony w pkt CAMO.A.125 lit. f), przechowuje kopie wszystkich zezwoleń na lot wydanych zgodnie z przepisami pkt 21.A.729 załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.
 - 5) Organizacja przechowuje kopię całości dokumentacji, o której mowa w lit. a) ppkt 2–4, przez 3 lata od momentu, w którym odpowiedzialność za statek powietrzny zgodnie z pkt M.A.201 lub ML.A.201 została trwale przeniesiona na inną osobę lub organizację.
 - 6) W przypadku gdy organizacja kończy działalność, cała przechowywana dokumentacja jest przekazywana właścicielowi statku powietrznego.
- b) Dokumentacja systemu zarządzania, wykonawstwa i podwykonawstwa
- 1) Organizacja musi zapewnić przechowywanie następującej dokumentacji:
 - (i) zapisów dotyczących kluczowych procesów systemu zarządzania, zgodnie z opisem w pkt CAMO.A.200;
 - (ii) umów dotyczących wykonawstwa i podwykonawstwa, zgodnie z opisem w pkt CAMO.A.205;
 - 2) Dokumentację systemu zarządzania, jak również wszelkich umów zawartych na podstawie pkt CAMO.A.205, przechowuje się przez co najmniej 5 lat.
- c) Akta osobowe
- 1) Organizacja musi zapewnić przechowywanie następującej dokumentacji:
 - (i) zapisów dotyczących kwalifikacji i doświadczenia personelu zaangażowanego w zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu, monitorowanie zgodności z wymaganiami oraz zarządzanie bezpieczeństwem;
 - (ii) zapisów dotyczących kwalifikacji i doświadczenia wszystkich członków personelu ds. przeglądu zdatności do lotu, a także personelu wydającego zalecenia i zezwolenia na lot.
 - 2) Akta każdego członka personelu ds. przeglądu zdatności do lotu, personelu wydającego zalecenia i personelu wydającego zezwolenia na lot muszą zawierać szczegółowe informacje dotyczące odpowiednich posiadanych kwalifikacji, wraz z podsumowaniem odpowiedniego doświadczenia i przeszkolenia w zakresie zarządzania ciągłą zdatnością do lotu oraz kopię upoważnienia.
 - 3) Akta osobowe członków personelu prowadzone są tak długo, jak dana osoba pracuje dla organizacji, i przechowywane przez 3 lata po opuszczeniu przez nią organizacji.

- d) Organizacja ustanawia system prowadzenia dokumentacji umożliwiający odpowiednie przechowywanie danych dotyczących wszystkich jej działań i ich wiarygodną identyfikowalność.
- e) Format dokumentacji musi być określony w procedurach organizacji.
- f) Dokumentacja musi być przechowywana w sposób, który zapewni ochronę przed zniszczeniem, zmianami i kradzieżą.

CAMO.A.300 Charakterystyka zarządzania ciągłą zdatnością do lotu (CAME)

- a) Organizacja przekazuje właściwemu organowi charakterystykę zarządzania ciągłą zdatnością do lotu oraz, w stosownych przypadkach, wszelkie powiązane z nią instrukcje i procedury, zawierające wszystkie następujące informacje:
 - 1) deklarację podpisywaną przez kierownika odpowiedzialnego, potwierdzającą, że organizacja będzie zawsze działać zgodnie z niniejszym załącznikiem, załącznikiem I (część M) i załącznikiem Vb (część ML), stosownie do przypadku, oraz z zatwierdzoną CAME. Jeżeli kierownik odpowiedzialny nie jest dyrektorem naczelnym organizacji, dyrektor naczelnym kontrasygnuje deklarację;
 - 2) politykę bezpieczeństwa organizacji, zgodnie z opisem w pkt CAMO.A.200 lit. a) ppkt 2;
 - 3) zakres prac organizacji związanych z zakresem zatwierdzenia;
 - 4) ogólny opis zasobów ludzkich i wprowadzonego systemu umożliwiającego planowanie dostępności personelu zgodnie z wymaganiem pkt CAMO.A.305 lit. d);
 - 5) tytuły oraz imiona i nazwiska osób, o których mowa w pkt CAMO.A.305 lit. a) ppkt 3–5, lit. b) ppkt 2 i lit. f);
 - 6) zakres zadań, odpowiedzialności, obowiązków i uprawnień osób wyznaczonych na podstawie pkt CAMO.A.305 lit. a) ppkt 3–5, lit. b) ppkt 2, lit. e) i lit. f);
 - 7) schemat organizacyjny przedstawiający powiązane struktury podziału odpowiedzialności i obowiązków między wszystkie osoby, o których mowa w pkt CAMO.A.305 lit. a) ppkt 3–5, lit. b) ppkt 2, lit. e) i lit. f), oraz w odniesieniu do pkt CAMO.A.200 lit. a) ppkt 1;
 - 8) wykaz członków personelu upoważnionych do wystawiania poświadczeń przeglądu zdatności do lotu lub zaleceń, o których mowa w pkt CAMO.A.305 lit. e), z wyszczególnieniem, w stosownych przypadkach, członków personelu upoważnionych do wydawania zezwoleń na lot zgodnie z pkt CAMO.A.125 lit. c);
 - 9) ogólny opis i lokalizację zaplecza technicznego;
 - 10) opis wewnętrznego systemu zgłaszania kwestii związanych z bezpieczeństwem zgodnie z wymaganiami pkt CAMO.A.202;
 - 11) procedury określające sposób zapewnienia przez organizację zgodności z niniejszym załącznikiem, załącznikiem I (część M) i załącznikiem Vb (część ML), stosownie do przypadku, obejmujące w szczególności:
 - (i) dokumentowanie kluczowych procesów systemu zarządzania, zgodnie z wymaganiami pkt CAMO.A.200;
 - (ii) procedury określające sposób, w jaki organizacja kontroluje wszelkie zakontraktowane i objęte podwykonawstwem czynności zgodnie z wymaganiami pkt CAMO.A.205 i pkt CAMO.A.315 lit. c);
 - (iii) procedury dotyczące zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, poświadczania przeglądów zdatności do lotu i zezwoleń na lot, stosownie do przypadku;
 - (iv) procedurę określającą zakres zmian niewymagających uprzedniego zatwierdzenia oraz opisującą sposób zarządzania zmianami i powiadamiania o nich, zgodnie z wymaganiami pkt CAMO.A.115 lit. b) i pkt CAMO.A.130 lit. c);
 - (v) procedury zmiany CAME;
 - 12) wykaz zatwierdzonych programów obsługi technicznej statków powietrznych, w odniesieniu do których zawarto umowę o zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu zgodnie z pkt M.A.201 lub ML.A.201;
 - 13) wykaz umów obsługę techniczną zgodnie z pkt CAMO.A.315 lit. c);
 - 14) wykaz aktualnie zatwierdzonych alternatywnych sposobów spełnienia wymagań.

- b) Pierwsza wersja CAME jest zatwierdzana przez właściwy organ. Podlega ona zmianom niezbędnym do zachowania aktualności opisu organizacji.
- c) Zmianami w CAME zarządza się zgodnie z procedurą, o której mowa w ppkt 11 ppkt (iv). Wszelkie zmiany nieobjęte zakresem tej procedury, jak również zmiany związane ze zmianami wymienionymi w pkt CAMO.A.130 lit. a), podlegają zatwierdzeniu przez właściwy organ.

CAMO.A.305 Wymagania w stosunku do personelu

- a) Organizacja wyznacza kierownika odpowiedzialnego, mającego uprawnienia służbowe do zagwarantowania finansowania i realizacji wszystkich czynności związanych z zarządzaniem ciągłą zdatnością do lotu zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie. Kierownik odpowiedzialny:
 - 1) zapewnia dostępność wszelkich zasobów niezbędnych do zarządzania ciągłą zdatnością do lotu zgodnie z niniejszym załącznikiem, załącznikiem I (część M) i załącznikiem Vb (część ML), stosownie do przypadku, aby pomóc w stosowaniu certyfikatu zatwierdzenia organizacji;
 - 2) ustanawia i promuje politykę bezpieczeństwa określoną w pkt CAMO.A.200;
 - 3) wyznacza osobę lub grupę osób odpowiedzialnych za dopilnowanie przestrzegania przez organizację przez cały czas stosownych wymagań dotyczących zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, poświadczania przeglądów zdatności do lotu oraz zezwoleń na lot, określonych w niniejszym załączniku, załączniku I (część M) i załączniku Vb (część ML);
 - 4) wyznacza osobę lub grupę osób odpowiedzialnych za zarządzanie funkcją monitorowania zgodności w ramach systemu zarządzania;
 - 5) wyznacza osobę lub grupę osób odpowiedzialnych za zarządzanie opracowywaniem, aspektami administracyjnymi i utrzymywaniem skutecznych procesów zarządzania bezpieczeństwem w ramach systemu zarządzania;
 - 6) zapewnia, aby osoba lub grupa osób mianowanych zgodnie z pkt CAMO.A.305 lit. a) ppkt 3–5 i lit. b) ppkt 2 miała bezpośredni dostęp do aktualnych informacji na temat kwestii zgodności i bezpieczeństwa;
 - 7) legitymuje się ogólną wiedzą na temat niniejszego rozporządzenia.
- b) W przypadku organizacji zatwierdzonych również jako przewoźnicy lotniczy koncesjonowani zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 kierownik odpowiedzialny musi ponadto:
 - 1) być osobą wyznaczoną jako kierownik odpowiedzialny za przewoźnika lotniczego zgodnie z wymaganiami pkt ORO.GEN.210 lit. a) załącznika III (część ORO) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012;
 - 2) wyznaczyć osobę odpowiedzialną za zarządzanie i nadzór w zakresie ciągłej zdatności do lotu, która nie może być pracownikiem organizacji zatwierdzonej zgodnie z załącznikiem II (część 145), z którą operator zawarł umowę, chyba że właściwy organ wyraźnie wyraził na to zgodę.
- c) Osoba lub osoby wyznaczone zgodnie z pkt CAMO.A.305 lit. a) ppkt 3–5) i lit. b) ppkt 2 muszą legitymować się odpowiednią wiedzą i praktyką oraz dostatecznym doświadczeniem w zarządzaniu ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych, a także muszą wykazać się praktyczną znajomością niniejszego rozporządzenia. Takie osoby ponoszą ostateczną odpowiedzialność przed kierownikiem odpowiedzialnym.
- d) Organizacja musi wprowadzić system planowania dostępności personelu, aby dysponować wystarczającą liczbą członków personelu posiadającego odpowiednie kwalifikacje na potrzeby planowania, wykonywania, nadzorowania, przeprowadzania inspekcji i monitorowania działań organizacji zgodnie z zakresem zatwierdzenia.
- e) Aby uzyskać zatwierdzenie do przeprowadzania przeglądów zdatności do lotu lub wydawania zaleceń zgodnie z pkt CAMO.A.125 lit. e) oraz, w stosownych przypadkach, wydawania zezwoleń na lot zgodnie z pkt CAMO.A.125 lit. f), organizacja musi dysponować personelem ds. przeglądu zdatności do lotu posiadającym kwalifikacje i upoważnienia zgodne z pkt CAMO.A.310.
- f) W przypadku organizacji przedłużających ważność poświadczeń przeglądów zdatności do lotu zgodnie z pkt CAMO.A.125 lit. d) ppkt 4, osoby upoważnione do wykonywania tych czynności wyznacza dana organizacja.

- g) Organizacja ustanawia i kontroluje kompetencje personelu zaangażowanego w monitorowanie zgodności, zarządzanie bezpieczeństwem, zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu, przeglądy zdadności do lotu lub wydawanie zaleceń oraz, w stosownych przypadkach, wydawanie zezwoleń na lot, zgodnie z procedurą i standardem uzgodnionymi przez właściwy organ. Oprócz fachowości niezbędnej do wykonywania określonej funkcji, kompetencje te muszą obejmować znajomość zasad dotyczących zarządzania bezpieczeństwem i czynnika ludzkiego, odpowiednią do funkcji i obowiązków pełnionych przez tę osobę w organizacji.

CAMO.A.310 Kwalifikacje personelu ds. przeglądu zdadności do lotu

- a) Personel ds. przeglądu zdadności do lotu wydający poświadczenia przeglądu zdadności do lotu lub zalecenia zgodnie z pkt CAMO.A.125 lit. e) oraz, w stosownych przypadkach, zezwolenia na lot zgodnie z pkt CAMO.A.125 lit. f) musi:
- 1) mieć co najmniej 5 lat doświadczenia w zapewnianiu ciągłej zdadności do lotu;
 - 2) posiadać odpowiednią licencję określoną w załączniku III (część 66) bądź wykształcenie wyższe lotnicze lub równoważne;
 - 3) mieć ukończone formalne szkolenie w zakresie lotniczej obsługi technicznej;
 - 4) zajmować w zatwierdzonej organizacji stanowisko o odpowiednim zakresie obowiązków.
- b) Niezależnie od przepisów lit. a) ppkt 1, 3 i 4, wymaganie określone w lit. a) ppkt 2 można zastąpić uzyskaniem dodatkowych pięciu lat doświadczenia w zapewnianiu ciągłej zdadności do lotu poza doświadczeniem wymaganym zgodnie z lit. a) ppkt 1.
- c) Personel ds. przeglądu zdadności do lotu wyznaczony przez organizację może otrzymać upoważnienie od tej organizacji wyłącznie, gdy został formalnie zaakceptowany przez właściwy organ, po zadowalającym wykonaniu przeglądu zdadności do lotu pod nadzorem właściwego organu lub pod nadzorem upoważnionego personelu ds. przeglądu zdadności do lotu tej organizacji, zgodnie z procedurą zatwierdzoną przez właściwy organ jako część CAME.
- d) Organizacja musi dopilnować, aby personel ds. przeglądu zdadności do lotu statku powietrznego wykazał się odpowiednim, niedawno nabytym doświadczeniem w zarządzaniu ciągłą zdadnością do lotu.

CAMO.A.315 Zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu

- a) Organizacja dopilnowuje, aby całość zarządzania ciągłą zdadnością do lotu była realizowana zgodnie z sekcją A podsekcja C załącznika I (część M) lub sekcją A podsekcja C załącznika Vb (część ML), stosownie do przypadku.
- b) W odniesieniu do każdego zarządzanego statku powietrznego organizacja musi w szczególności:
- 1) dopilnować, aby opracowano i sprawdzono program obsługi technicznej statku powietrznego, obejmujący stosowny program niezawodności, zgodnie z wymaganiami pkt M.A.302 lub pkt ML.A.302, stosownie do przypadku;
 - 2) w przypadku statków powietrznych nieużytkowanych przez przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, dostarczyć kopię programu obsługi technicznej statku powietrznego właścicielowi lub operatorowi odpowiedzialnemu zgodnie z pkt M.A.201 lub pkt ML.A.201, stosownie do przypadku;
 - 3) dopilnować, aby dane wykorzystywane na potrzeby wszelkich modyfikacji i napraw były zgodne z pkt M.A.304 lub pkt ML.A.304, stosownie do przypadku;
 - 4) w przypadku skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym lub statków powietrznych użytkowanych przez przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, ustanowić procedurę oceny nieobowiązkowych modyfikacji lub inspekcji oraz podejmować decyzje w sprawie ich stosowania, wykorzystując proces zarządzania ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa tej organizacji, zgodnie z wymaganiami pkt CAMO.A.200 lit. a) ppkt 3;
 - 5) dopilnować, aby statek powietrzny, silnik(i), śmigło(-a) i ich podzespoły powierzano w razie potrzeby odpowiednio zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej, o której mowa w podsekcji F załącznika I (część M), załączniku II (część 145) lub załączniku Vd (część CAO);
 - 6) zlecać obsługę techniczną, nadzorować działania i koordynować odpowiednie decyzje, aby zapewnić właściwe wykonywanie wszelkich czynności obsługi technicznej oraz ich odpowiednie poświadczanie na potrzeby ustalenia zdadności do lotu statku powietrznego.

- c) W przypadku gdy organizacja nie jest odpowiednio zatwierdzona zgodnie z podsekcją F załącznika I (część M), załącznikiem II (część 145) lub załącznikiem Vd (część CAO), zarządza ona, w porozumieniu z operatorem, pisemnymi umowami o obsługę techniczną, wymaganymi zgodnie z pkt M.A.201 lit. e) ppkt 3, lit. f) ppkt 3, lit. g) ppkt 3 i lit. h) ppkt 3 lub pkt ML.A.201, dopilnowując, aby:
- 1) ostatecznym wykonawcą całości obsługi technicznej była odpowiednio zatwierdzona organizacja obsługi technicznej;
 - 2) funkcje wymagane zgodnie z pkt M.A.301 lit. a) ppkt 2, 3, 6 i 7 lub pkt ML.A.301, stosownie do przypadku, zostały wyraźnie określone.
- d) Niezależnie od przepisów lit. c), umowa może mieć formę indywidualnych zleceń na prace powierzone organizacji obsługi technicznej w przypadku:
- 1) statku powietrznego wymagającego nieplanowanej liniowej obsługi technicznej;
 - 2) obsługi technicznej podzespołów, w tym obsługi technicznej silników i śmigieł, stosownie do przypadku.
- e) Organizacja uwzględni czynnik ludzki oraz ograniczenia wynikające z wydajności ludzkiej podczas zarządzania ciągłą zdadnością do lotu, w tym podczas realizacji działań zakontraktowanych i objętych podwykonawstwem.

CAMO.A.320 Przegląd zdadności do lotu

W przypadku gdy organizacja zatwierdzona zgodnie z pkt CAMO.A.125 lit. e) przeprowadza przeglądy zdadności do lotu, przeprowadza je zgodnie z pkt M.A.901 załącznika I (część M) lub pkt ML.A.903 załącznika Vb (część ML), stosownie do przypadku.

CAMO.A.325 Dane dotyczące zarządzania ciągłą zdadnością do lotu

Organizacja musi posiadać i wykorzystywać stosowne aktualne dane obsługowe zgodnie z pkt M.A.401 załącznika I (część M) przy wykonywaniu zadań zapewniania ciągłej zdadności do lotu, o których mowa w pkt CAMO.A.315. Dane te może dostarczać właściciel lub operator, pod warunkiem że z takim właścicielem lub operatorem zawarto odpowiednią umowę. W takim przypadku organizacja zarządzania ciągłą zdadnością do lotu musi przechowywać te dane jedynie przez okres obowiązywania umowy, chyba że przepisy pkt CAMO.A.220 lit. a) stanowią inaczej.

SEKCJA B

WYMAGANIA W STOSUNKU DO ORGANU

CAMO.B.005 Zakres

Niniejsza sekcja ustanawia wymagania dotyczące kwestii administracyjnych i zarządzania, które musi spełnić właściwy organ odpowiedzialny za wdrożenie i egzekwowanie przepisów sekcji A niniejszego załącznika.

CAMO.B.115 Dokumentacja nadzoru

Właściwy organ udostępnia odpowiedniemu personelowi wszystkie akty ustawodawcze, normy, zasady, publikacje techniczne i powiązane dokumenty, aby umożliwić mu wykonywanie zadań i wywiązywanie się z obowiązków.

CAMO.B.120 Sposoby spełnienia wymagań

- a) Agencja opracowuje akceptowalne sposoby spełnienia wymagań, które mogą być wykorzystywane do zapewnienia zgodności z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego.
- b) Do zapewnienia zgodności z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego można wykorzystać alternatywne sposoby spełnienia wymagań.
- c) Właściwy organ ustanawia system zapewniający spójną ocenę, czy wszystkie alternatywne sposoby spełnienia wymagań stosowane przez sam właściwy organ lub organizacje pod jego nadzorem umożliwiają zapewnienie zgodności z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego.
- d) Właściwy organ ocenia wszystkie alternatywne sposoby spełnienia wymagań zaproponowane przez organizację zgodnie z pkt CAMO.A.120, analizując przedłożoną dokumentację i – jeżeli uzna za konieczne – poprzez inspekcję organizacji.

Jeżeli właściwy organ uzna, że oceniane alternatywne sposoby spełnienia wymagań są zgodne z przepisami rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego, bez zbędnej zwłoki:

- 1) powiadamia wnioskodawcę, że może on wdrożyć alternatywne sposoby spełnienia wymagań oraz że może on, w stosownych przypadkach, odpowiednio zmienić zatwierdzenie lub certyfikat wnioskodawcy;
 - 2) powiadamia Agencję o zakresie tych alternatywnych sposobów spełnienia wymagań, dołączając kopie wszelkich stosownych dokumentów.
- e) Jeżeli właściwy organ sam wykorzystuje alternatywne sposoby spełnienia wymagań do zapewnienia zgodności z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego, organ ten:
- 1) udostępnia je wszystkim organizacjom i osobom pod jego nadzorem;
 - 2) bez zbędnej zwłoki powiadamia o nich Agencję.

Właściwy organ przekazuje Agencji pełny opis alternatywnych sposobów spełnienia wymagań, w tym wszelkich istotnych zmian w procedurach, wraz z oceną wykazującą ich zgodność z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego.

CAMO.B.125 Informowanie Agencji

- a) W przypadku wystąpienia istotnych problemów ze stosowaniem rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do niego właściwy organ bez zbędnej zwłoki zawiadamia o tym Agencję.
- b) Właściwy organ przekazuje Agencji informacje mające znaczenie dla bezpieczeństwa, pochodzące ze zgłoszeń o zdarzeniach, które otrzymał zgodnie z pkt CAMO.A.160.

CAMO.B.135 Natychmiastowa reakcja na problem w zakresie bezpieczeństwa

- a) Nie naruszając przepisów rozporządzenia (UE) nr 376/2014 i rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1018 (*), właściwy organ wdraża system służący do odpowiedniego gromadzenia, analizowania i rozpowszechniania informacji o bezpieczeństwie.
- b) Agencja wdraża system służący do odpowiedniego analizowania wszelkich otrzymanych istotnych informacji o bezpieczeństwie i bez zbędnej zwłoki przekazuje państwom członkowskim i Komisji wszelkie informacje (w tym zalecenia lub działania naprawcze, jakie należy podjąć), które są im niezbędne do zareagowania w odpowiednim czasie na problem w zakresie bezpieczeństwa dotyczący wyrobów, części, urządzeń, osób lub organizacji podlegających rozporządzeniu (UE) 2018/1139 oraz aktom delegowanym i wykonawczym do niego.
- c) Po otrzymaniu informacji, o których mowa w lit. a) i b), właściwy organ stosuje odpowiednie środki, aby rozwiązać problem w zakresie bezpieczeństwa.
- d) O środkach podejmowanych zgodnie z lit. c) niezwłocznie informowane są wszystkie osoby lub organizacje, które są zobowiązane do ich przestrzegania na mocy rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do niego. Właściwy organ powiadamia o tych działaniach również Agencję oraz, w razie konieczności podjęcia wspólnych działań, inne zainteresowane państwa członkowskie.

CAMO.B.200 System zarządzania

- a) Właściwy organ ustanawia i utrzymuje system zarządzania obejmujący co najmniej:
 - 1) udokumentowane zasady i procedury opisujące jego strukturę organizacyjną oraz środki i metody zapewnienia zgodności z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego. Procedury muszą być aktualizowane i wykorzystywane jako podstawowe dokumenty robocze na użytek wewnętrzny danego właściwego organu podczas wykonywania wszelkich powiązanych zadań;
 - 2) personel w liczbie wystarczającej do wykonywania swoich zadań i wywiązywania się ze swoich obowiązków. Wprowadza się system planowania dostępności personelu, umożliwiający właściwe wykonywanie wszystkich zadań;
 - 3) personel posiadający kwalifikacje do wykonywania przydzielonych mu zadań oraz konieczną wiedzę, doświadczenie, a także wstępne i okresowe przeszkolenie zapewniające stały poziom kompetencji;
 - 4) odpowiednie zaplecze i pomieszczenia biurowe umożliwiające wykonanie przydzielonych zadań;

(*) Rozporządzenie (UE) 2015/1018 z dnia 29 czerwca 2015 r. ustanawiające wykaz klasyfikujący zdarzenia w lotnictwie cywilnym, które muszą być zgłaszane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 (Dz.U. L 163 z 30.6.2015, s. 1).

- 5) funkcję monitorowania zgodności systemu zarządzania z odpowiednimi wymaganiami oraz adekwatności procedur, łącznie z ustanowieniem procesu audytu wewnętrznego i procesu zarządzania ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa. Monitorowanie zgodności musi obejmować system zwrotnego informowania kadry kierowniczej wyższego szczebla właściwego organu o wynikach audytu, aby w razie potrzeby zapewnić podjęcie działań naprawczych;
 - 6) osobę lub grupę osób ponoszących ostateczną odpowiedzialność przed kadrami kierowniczymi wyższego szczebla właściwego organu za proces monitorowania zgodności.
- b) W odniesieniu do poszczególnych obszarów swojej działalności, w tym systemu zarządzania, właściwy organ wyznacza co najmniej jedną osobę ponoszącą całościową odpowiedzialność za zarządzanie poszczególnymi zadaniami.
 - c) Właściwy organ ustanawia procedury wzajemnej wymiany wszelkich niezbędnych informacji oraz udzielania pomocy pozostałym zainteresowanym właściwym organom, w tym w zakresie wszelkich zgłoszonych niezgodności i działań następczych podejmowanych w wyniku sprawowania nadzoru nad osobami i organizacjami prowadzącymi działalność na terytorium państwa członkowskiego, lecz certyfikowanymi przez właściwy organ innego państwa członkowskiego lub Agencję.
 - d) Egzemplarz procedur dotyczących systemu zarządzania, wraz z późniejszymi zmianami, udostępnia się Agencji do celów standaryzacji oraz, na żądanie, organizacjom podlegającym przepisom niniejszego rozporządzenia.

CAMO.B.205 Przydział zadań kwalifikowanym jednostkom

- a) Zadania związane ze wstępną certyfikacją lub sprawowaniem ciągłego nadzoru nad osobami lub organizacjami podlegającymi przepisom rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do niego mogą być przydzielane przez państwa członkowskie jedynie kwalifikowanym jednostkom. Przydzielając zadania, właściwy organ upewnia się, że:
 - 1) wprowadził system wstępnej i dalszej oceny spełniania przez kwalifikowaną jednostkę wymagań załącznika VI („Zasadnicze wymogi dotyczące kwalifikowanych jednostek”) do rozporządzenia (UE) 2018/1139. System ten oraz wyniki oceny muszą być dokumentowane;
 - 2) zawarł z tą kwalifikowaną jednostką udokumentowane porozumienie, zatwierdzone przez obydwie strony na odpowiednim szczeblu zarządzania, które wyraźnie określa:
 - (i) zadania, jakie należy wykonywać;
 - (ii) deklaracje, sprawozdania i rejestry, jakie należy przekazywać;
 - (iii) warunki techniczne, które należy spełnić podczas realizacji przedmiotowych zadań;
 - (iv) stosowne ubezpieczenie od odpowiedzialności;
 - (v) sposób ochrony informacji uzyskiwanych podczas realizacji przedmiotowych zadań.
- b) Właściwy organ zapewnia, by procesy audytu wewnętrznego i zarządzania ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa, wymagane zgodnie z pkt CAMO.B.200 lit. a) ppkt 5, obejmowały wszystkie wykonywane w jego imieniu zadania z zakresu certyfikacji i ciągłego nadzoru.

CAMO.B.210 Zmiany w systemie zarządzania

- a) Właściwy organ musi mieć system służący do identyfikacji zmian wpływających na jego zdolność do wykonywania zadań oraz wywiązywania się z obowiązków określonych w rozporządzeniu (UE) 2018/1139 oraz aktach delegowanych i wykonawczych do niego. Taki system zarządzania musi umożliwiać podejmowanie odpowiednich działań w celu zapewnienia jego dalszej adekwatności i skuteczności.
- b) Właściwy organ aktualizuje swój system zarządzania, aby w odpowiednim terminie odzwierciedlał wszelkie zmiany w rozporządzeniu (UE) 2018/1139 oraz aktach delegowanych i wykonawczych do niego, zapewniając ich skuteczne wdrożenie.
- c) Właściwy organ powiadamia Agencję o zmianach mających wpływ na jego zdolność wykonywania zadań i obowiązków określonych w rozporządzeniu (UE) 2018/1139 oraz aktach delegowanych i wykonawczych do niego.

CAMO.B.220 Prowadzenie dokumentacji

- a) Właściwy organ ustanawia system prowadzenia dokumentacji, umożliwiający odpowiednie przechowywanie, dostępność i rzetelne monitorowanie:
 - 1) udokumentowanych zasad i procedur dotyczących systemu zarządzania;
 - 2) szkolenia i kwalifikacji swojego personelu oraz udzielania mu upoważnień;

- 3) powierzania zadań, co obejmuje elementy wymagane zgodnie z pkt CAMO.B.205, a także szczegółowy opis powierzonych zadań;
 - 4) procesów certyfikacji oraz ciągłego nadzoru nad certyfikowanymi organizacjami, w tym:
 - (i) wniosek o wydanie certyfikatu organizacji;
 - (ii) program ciągłego nadzoru przez właściwy organ, obejmujący całą dokumentację ocen, audytów i inspekcji;
 - (iii) certyfikat organizacji wraz ze wszystkimi zmianami;
 - (iv) kopię programu nadzoru, z wykazem dat planowanych oraz przeprowadzonych audytów;
 - (v) kopię wszelkiej formalnej korespondencji;
 - (vi) szczegółowe informacje na temat niezgodności, działań naprawczych, daty zakończenia działań, wszelkich zwolnień i działań egzekucyjnych;
 - (vii) wszelką dokumentację ocen, audytów i inspekcji sporządzoną przez inny właściwy organ zgodnie z pkt CAMO.B.300 lit. d);
 - (viii) kopie wszystkich charakterystyk zarządzania ciągłą zdadnością do lotu lub instrukcji organizacji oraz zmian w tych dokumentach;
 - (ix) kopie wszelkich innych dokumentów zatwierdzanych przez właściwy organ;
 - 5) oceny alternatywnych sposobów spełnienia wymagań zaproponowanych przez organizacje i powiadamiania Agencji o tych sposobach oraz oceny alternatywnych sposobów spełnienia wymagań stosowanych przez sam właściwy organ;
 - 6) informacji o bezpieczeństwie i działań następczych zgodnie z pkt CAMO.B.125;
 - 7) stosowania przepisów dotyczących elastyczności zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego.
- b) Właściwy organ prowadzi wykaz wszystkich wydanych przez siebie certyfikatów dla organizacji.
- c) Całość dokumentacji, o której mowa w lit. a) i b), przechowuje się przez co najmniej 5 lat, z zastrzeżeniem mających zastosowanie przepisów o ochronie danych.
- d) Całość dokumentacji, o której mowa w lit. a) i b), udostępnia się na żądanie właściwemu organowi innego państwa członkowskiego lub Agencji.

CAMO.B.300 Zasady nadzoru

- a) Właściwy organ weryfikuje:
- 1) spełnienie przez organizację stosownych wymagań przed wydaniem jej certyfikatu, stosownie do przypadku;
 - 2) ciągle spełnianie przez certyfikowane przez siebie organizacje stosownych wymagań;
 - 3) wdrożenie odpowiednich środków bezpieczeństwa nakazanych przez właściwy organ, określonych w pkt CAMO.B.135 lit. c) i d).
- b) Przedmiotowa weryfikacja:
- 1) zostaje potwierdzona dokumentami służącymi udzieleniu personelowi odpowiedzialnemu za nadzór nad bezpieczeństwem wskazówek w zakresie wykonywania przydzielonych mu zadań;
 - 2) obejmuje przekazanie zainteresowanym organizacjom ustaleń z przeprowadzonych czynności nadzorczych w zakresie bezpieczeństwa;
 - 3) opiera się na ocenach, audytach i inspekcjach, w tym niezapowiedzianych inspekcjach;
 - 4) obejmuje przekazanie właściwemu organowi dowodów potrzebnych na wypadek konieczności podjęcia dalszych działań, w tym środków przewidzianych w pkt CAMO.B.350 („Niezgodności i działania naprawcze”).
- c) Zakres nadzoru określonego w lit. a) i b) uwzględnia również wyniki wcześniejszych czynności nadzorczych oraz priorytety bezpieczeństwa.

- d) W przypadku gdy obiekty organizacji znajdują się w więcej niż jednym państwie, właściwy organ określony w pkt CAMO.A.105 może wyrazić zgodę na wykonanie zadań z zakresu nadzoru przez właściwy organ (właściwe organy) państwa członkowskiego (państw członkowskich), w którym(-ych) znajdują się obiekty, lub przez Agencję w odniesieniu do obiektów znajdujących się w państwie trzecim. O istnieniu i zakresie takiej zgody informowane są wszystkie organizacje, których ona dotyczy.
- e) W przypadku nadzoru prowadzonego w obiektach znajdujących się w innym państwie właściwy organ określony w pkt CAMO.A.105 informuje właściwy organ tego państwa lub Agencję o obiektach organizacji, których głównym miejscem prowadzenia działalności jest państwo trzecie, przed przeprowadzeniem jakichkolwiek audytów na miejscu lub inspekcji takich obiektów.
- f) Właściwy organ gromadzi i przetwarza wszelkie informacje uznane za użyteczne na potrzeby sprawowania nadzoru, w tym niezapowiedzianych inspekcji.

CAMO.B.305 Program sprawowania nadzoru

- a) Właściwy organ ustanawia i utrzymuje program sprawowania nadzoru obejmujący czynności nadzorcze, których realizacja jest wymagana zgodnie z pkt CAMO.B.300.
- b) Program sprawowania nadzoru musi być opracowany z uwzględnieniem specyfiki danej organizacji, złożoności prowadzonej przez nią działalności, wyników wcześniejszych działań certyfikacyjnych lub czynności nadzorczych i opierać się na ocenie powiązanego ryzyka. W ramach każdego cyklu planowania nadzoru program sprawowania nadzoru obejmuje:
 - 1) oceny, audyty i inspekcje, w tym niezapowiedziane inspekcje, oraz, stosownie do przypadku:
 - (i) oceny systemu zarządzania i audyty procesów;
 - (ii) audyty wyrobu dla odpowiedniej reprezentatywnej grupy statków powietrznych zarządzanych przez organizację;
 - (iii) wyrywkowe kontrole przeprowadzonych przeglądów zdatowności do lotu;
 - (iv) wyrywkowe kontrole wydanych zezwoleń na lot;
 - 2) spotkania z udziałem kierownika odpowiedzialnego i właściwego organu, których celem jest bieżące informowanie obu o istotnych problemach.
- c) Długość cyklu planowania działań nadzorczych w odniesieniu do organizacji certyfikowanych przez właściwy organ nie przekracza 24 miesięcy.
- d) Niezależnie od przepisów lit. c), cykl planowania nadzoru może zostać wydłużony do maksymalnie 36 miesięcy, jeśli właściwy organ stwierdzi, że w ciągu ostatnich 24 miesięcy:
 - 1) organizacja wykazała skuteczność w identyfikowaniu zagrożeń dla bezpieczeństwa lotniczego i zarządzaniu towarzyszącym im ryzykiem;
 - 2) organizacja niezmiennie wykazywała zgodnie z pkt CAMO.A.130, że w pełni kontroluje wszelkie zachodzące zmiany;
 - 3) nie stwierdzono niezgodności poziomu 1;
 - 4) wszystkie działania naprawcze zrealizowano w terminie zatwierdzonym lub wydłużonym przez właściwy organ zgodnie z pkt CAMO.B.350.Niezależnie od przepisów lit. c), cykl planowania nadzoru może zostać ponadto wydłużony do maksymalnie 48 miesięcy, jeśli oprócz warunków przewidzianych w akapicie pierwszym ppkt 1–4 organizacja opracuje, a właściwy organ zatwierdzi skuteczny, stały system zgłaszania właściwemu organowi wyników w zakresie bezpieczeństwa oraz przestrzegania przepisów przez samą organizację.
- e) Cykl planowania nadzoru można skrócić, jeżeli jakiegokolwiek dowody wskażą pogorszenie skuteczności działań organizacji w zakresie bezpieczeństwa.
- f) Program sprawowania nadzoru musi obejmować dokumentację dat planowanych i przeprowadzonych audytów, inspekcji i spotkań.
- g) Po zakończeniu każdego cyklu planowania nadzoru właściwy organ wydaje zalecenie w sprawie przedłużenia ważności zatwierdzenia odzwierciedlające wyniki nadzoru.

CAMO.B.310 Procedura certyfikacji początkowej

- a) Po otrzymaniu pierwszego wniosku o wydanie certyfikatu dla organizacji, właściwy organ sprawdza, czy organizacja ta spełnia stosowne wymagania.
- b) Podczas badania na potrzeby certyfikacji początkowej zwoływane jest co najmniej spotkanie z kierownikiem odpowiedzialnym z organizacji, aby upewnić się, że w pełni rozumie znaczenie procesu certyfikacji oraz powód podpisania deklaracji przestrzegania przez organizację procedur określonych w CAME.
- c) Właściwy organ rejestruje wszelkie niezgodności, działania korygujące (działania konieczne do zamknięcia sprawy niezgodności) oraz zalecenia.
- d) Właściwy organ potwierdza organizacji na piśmie wszystkie niezgodności stwierdzone podczas weryfikacji. W przypadku certyfikacji początkowej wszystkie niezgodności muszą zostać skorygowane w sposób zadowalający właściwy organ przed wydaniem certyfikatu.
- e) Po stwierdzeniu, że organizacja spełnia stosowne wymagania, właściwy organ:
 - 1) wydaje certyfikat określony w dodatku I („Formularz 14 EASA”) do niniejszego załącznika;
 - 2) oficjalnie zatwierdza CAME.
- f) Na certyfikacie wydanym na formularzu 14 EASA umieszczany jest numer referencyjny certyfikatu w sposób określony przez Agencję.
- g) Certyfikat wydaje się na czas nieokreślony. Przywileje i zakres działań, jakie organizacja może wykonywać na mocy zatwierdzenia, w tym wszelkie mające zastosowanie ograniczenia, określa się w zakresie zatwierdzenia dołączanym do certyfikatu.
- h) Aby umożliwić organizacji wprowadzanie zmian bez konieczności wydawania przez właściwy organ uprzedniego zatwierdzenia zgodnie z pkt CAMO.A.130 lit. c), właściwy organ zatwierdza odpowiednią procedurę ujętą w CAME, określającą zakres tych zmian i opisującą sposób zarządzania nimi i zgłaszania ich.

CAMO.B.330 Zmiany

- a) Po otrzymaniu wniosku o wprowadzenie zmiany wymagającej uprzedniego zatwierdzenia, właściwy organ sprawdza przed wydaniem zatwierdzenia, czy organizacja spełnia stosowne wymagania.
- b) Właściwy organ określa warunki, według których organizacja może prowadzić działalność w okresie wprowadzania zmiany, chyba że uzna, że należy zawiesić jej certyfikat.
- c) Po stwierdzeniu, że organizacja spełnia stosowne wymagania, właściwy organ zatwierdza zmianę.
- d) Bez uszczerbku dla dodatkowych środków egzekucyjnych, w przypadku gdy organizacja wprowadzi – bez uzyskania uprzedniego zatwierdzenia od właściwego organu – zmiany, które wymagają takiego zatwierdzenia zgodnie z lit. c), właściwy organ zawiesza, ogranicza lub cofa certyfikat organizacji.
- e) W przypadku zmian, które nie wymagają uprzedniego zatwierdzenia, właściwy organ dokonuje oceny informacji przedstawionych w zawiadomieniu nadesłanym przez organizację zgodnie z pkt CAMO.A.130 lit. c) w celu sprawdzenia, czy spełnione zostały stosowne wymagania. W przypadku jakiegokolwiek niezgodności właściwy organ:
 - 1) powiadamia o niej organizację i domaga się dalszych zmian;
 - 2) w przypadku niezgodności poziomu 1 lub 2 postępuje zgodnie z pkt CAMO.B.350.

CAMO.B.350 Niezgodności i działania naprawcze

- a) Właściwy organ dysponuje systemem analizowania niezgodności pod kątem ich znaczenia w zakresie bezpieczeństwa.
- b) Właściwy organ stwierdza niezgodność poziomu 1 w przypadku wykrycia znaczącej niezgodności ze stosownymi wymaganiami rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do niego, z procedurami i instrukcjami organizacji, bądź z zakresem zatwierdzenia lub certyfikatu, która obniża ogólne bezpieczeństwo lub poważnie zagraża bezpieczeństwu lotu.

Do niezgodności poziomu 1 należą:

- 1) nieudzielenie właściwemu organowi dostępu do obiektów organizacji określonych w pkt CAMO.A.140 podczas zwykłych godzin pracy po dwóch pisemnych żądaniach;
 - 2) uzyskanie lub utrzymanie ważności certyfikatu organizacji poprzez fałszowanie przedkładanej dokumentacji;
 - 3) dowody nadużyć lub nieuprawnionego użycia certyfikatu organizacji;
 - 4) brak kierownika odpowiedzialnego.
- c) Właściwy organ stwierdza niezgodność poziomu 2 w przypadku wykrycia niezgodności ze stosownymi wymaganiami rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do niego, z procedurami i instrukcjami organizacji, bądź z zakresem zatwierdzenia lub certyfikatu, która może obniżyć bezpieczeństwo lub poważnie zagrozić bezpieczeństwu lotu.
- d) Jeżeli w wyniku prowadzonych działań nadzorczych lub w jakikolwiek inny sposób wykryte zostaną niezgodności, właściwy organ, bez uszczerbku dla dodatkowych działań wymaganych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego, informuje organizację o tych niezgodnościach na piśmie i żąda podjęcia odpowiednich działań naprawczych, aby im zaradzić. Jeżeli niezgodność dotyczy bezpośrednio statku powietrznego, właściwy organ informuje państwo, w którym dany statek powietrzny jest zarejestrowany.
- 1) W przypadku niezgodności poziomu 1 właściwy organ niezwłocznie podejmuje odpowiednie działania zmierzające do zakazania lub ograniczenia działalności albo, stosownie do sytuacji, do cofnięcia bądź ograniczenia lub zawieszenia – w całości lub części – certyfikatu, zależnie od zakresu stwierdzonych niezgodności poziomu 1, do czasu zastosowania przez organizację skutecznych działań naprawczych.
 - 2) W przypadku stwierdzenia niezgodności poziomu 2 właściwy organ:
 - (i) wyznacza organizacji termin wdrożenia działań naprawczych, odpowiedni do istoty stwierdzonej niezgodności, który w żadnym przypadku nie przekracza 3 miesięcy. Bieg terminu rozpoczyna się z dniem pisemnego powiadomienia organizacji o niezgodności, w którym żąda się podjęcia działań naprawczych w celu usunięcia stwierdzonej niezgodności. Na koniec wyznaczonego terminu, w zależności od istoty stwierdzonej niezgodności oraz wcześniejszej skuteczności działania organizacji w zakresie bezpieczeństwa, właściwy organ może wydłużyć ten trzymiesięczny okres pod warunkiem uzgodnienia z nim zadowalającego planu naprawczego;
 - (ii) ocenia zaproponowane przez organizację działania naprawcze i plan ich wdrożenia oraz przyjmuje je, jeżeli w wyniku tej oceny stwierdzi, że są one wystarczające do usunięcia stwierdzonej/stwierdzonych niezgodności.
 - 3) W przypadku nieprzedstawienia przez organizację możliwego do przyjęcia planu naprawczego lub niezrealizowania planu naprawczego w terminie przyjętym lub wydłużonym przez właściwy organ, status stwierdzonej niezgodności zostaje podniesiony do poziomu 1 i podejmowane są działania określone w lit. d) ppkt 1.
 - 4) Właściwy organ prowadzi rejestr wszystkich stwierdzonych przez siebie lub zgłoszonych mu zgodnie z lit. e) niezgodności oraz, w stosownych przypadkach, zastosowanych przez siebie środków egzekucyjnych, a także wszystkich podjętych działań naprawczych i terminów zakończenia działań dotyczących niezgodności.
- e) Bez uszczerbku dla dodatkowych środków egzekucyjnych, w przypadku gdy organ państwa członkowskiego działający w trybie przepisów CAMO.B.300 lit. d) stwierdzi niezgodność ze stosownymi wymaganiami rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do niego po stronie organizacji certyfikowanej przez właściwy organ innego państwa członkowskiego lub Agencję, zawiadamia on ten właściwy organ i wskazuje poziom niezgodności.

CAMO.B.355 Zawieszenie, ograniczenie i cofnięcie

Właściwy organ:

- a) zawiesza certyfikat na uzasadnionej podstawie w przypadku potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa;
- b) zawiesza, cofa lub ogranicza certyfikat na podstawie pkt CAMO.B.350;
- c) zawiesza certyfikat w przypadku, gdy w ciągu 24 miesięcy inspektorzy właściwego organu nie są w stanie wywiązać się ze swoich obowiązków w zakresie nadzoru w drodze audytu na miejscu w związku z problemami w zakresie bezpieczeństwa w państwie, w którym znajdują się obiekty.

Dodatek I

Certyfikat organizacji zarządzania ciągłą zgodnością do lotu – formularz 14 EASA

[PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE (*)]

Członek Unii Europejskiej (**)

CERTYFIKAT ZATWIERDZENIA ORGANIZACJI ZARZĄDZANIA CIĄGŁĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU

Numer: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*)].CAMO.XXXX (Nr ref.: AOC XX.XXXX)

Na mocy rozporządzenia (UE) 2018/1139 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 i na warunkach podanych poniżej, [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*)] niniejszym certyfikuje:

[NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

jako organizację zarządzania ciągłą zgodnością do lotu zgodnie z sekcją A załącznika Vc (część CAMO) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014.

WARUNKI:

1. Niniejszy certyfikat jest ograniczony do zakresu podanego w sekcji dotyczącej zakresu prac w zatwierdzonej charakterystyce zarządzania ciągłą zgodnością do lotu (CAME), o której mowa w sekcji A załącznika Vc (część CAMO) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014.
2. Niniejszy certyfikat wymaga spełnienia wymagań procedur określonych w CAME zatwierdzonej zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014.
3. Niniejszy certyfikat jest ważny tak długo, jak długo zatwierdzona organizacja zarządzania ciągłą zgodnością do lotu spełnia wymagania załącznika I (część M), załącznika Vb (część ML) oraz załącznika Vc (część CAMO) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014.
4. Jeżeli organizacja zarządzania ciągłą zgodnością do lotu zleca w ramach swojego systemu zarządzania podwykonawstwo świadczonych usług innej organizacji/(kilku) innym organizacjom, niniejszy certyfikat zachowuje ważność pod warunkiem, że taka organizacja (takie organizacje) spełnia(-ją) mające zastosowanie warunki umowy.
5. Z zastrzeżeniem przestrzegania wyżej wymienionych warunków od 1 do 4, niniejszy certyfikat zachowuje ważność bezterminowo lub do chwili jego zrzeczenia się, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia.

Jeżeli niniejszy formularz wykorzystuje się również w stosunku do posiadaczy certyfikatu przewoźnika lotniczego – AOC (przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008), do numeru certyfikatu dodaje się obok numeru standardowego numer referencyjny AOC, a warunek nr 5 zastępuje się następującymi dodatkowymi warunkami:

6. Niniejszy certyfikat nie stanowi upoważnienia do użytkowania typów statków powietrznych, o których mowa w warunku nr 1. Upoważnieniem do użytkowania tych statków powietrznych jest AOC.
7. Wygaśnięcie, zawieszenie lub cofnięcie AOC przewoźnika lotniczego koncesjonowanego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 oznacza automatycznie unieważnienie niniejszego certyfikatu w odniesieniu do rejestracji statków powietrznych określonych w AOC, chyba że właściwy organ wyraźnie stwierdził inaczej.
8. Z zastrzeżeniem przestrzegania wyżej wymienionych warunków niniejszy certyfikat 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 ... z ...

(*) Lub EASA, jeśli EASA jest właściwym organem.

Strona 2 z ...

ZAKRES ZATWIERDZENIA
ORGANIZACJI ZARZĄDZANIA CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU

Numer: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*).CAMO.XXXX

(Nr ref.: AOC XX.XXXX)

Organizacja: [NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

Typ/seria/grupa statków powietrznych	Upoważnienie do przeprowadzania przeglądów zdatności	Upoważnienie do wydawania zezwoleń na lot	Podwykonawcy
	[TAK / NIE] (***)	[TAK / NIE] (***)	
	[TAK / NIE] (***)	[TAK / NIE] (***)	
	[TAK / NIE] (***)	[TAK / NIE] (***)	
	[TAK / NIE] (***)	[TAK / NIE] (***)	

Zakres zatwierdzenia jest ograniczony do zakresu prac wskazanego w sekcji w zatwierdzonej CAME.

Numer referencyjny CAME:

Data pierwotnego wydania:

Podpisano:

Data niniejszej zmiany: Zmiana nr:

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

Formularz 14 EASA, wydanie 5

(*) Lub EASA, jeśli EASA jest właściwym organem.

(**) Skreślić w przypadku państwa niebędącego członkiem UE lub EASA.

(***) Wykreślić, jeśli organizacja nie jest zatwierdzona.

ZAŁĄCZNIK VIII

„ZAŁĄCZNIK Vd

(część CAO)

SPIS TREŚCI

CAO.1	Przepisy ogólne
SEKCJA A — WYMAGANIA W STOSUNKU DO ORGANIZACJI	
CAO.A.010	Zakres
CAO.A.015	Wniosek
CAO.A.017	Sposoby spełnienia wymagań
CAO.A.020	Zakres zatwierdzenia
CAO.A.025	Charakterystyka kompleksowej zdatności do lotu
CAO.A.030	Zaplecze
CAO.A.035	Wymagania w stosunku do personelu
CAO.A.040	Personel poświadczający
CAO.A.045	Personel ds. przeglądu zdatności do lotu
CAO.A.050	Podzespoły, urządzenia i narzędzia
CAO.A.055	Dane obsługowe i zlecenia na prace obsługi technicznej
CAO.A.060	Standardy obsługi technicznej
CAO.A.065	Poświadczenie obsługi statku powietrznego
CAO.A.070	Poświadczenie obsługi podzespołu
CAO.A.075	Zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu
CAO.A.080	Dane dotyczące zarządzania ciągłą zdatnością do lotu
CAO.A.085	Przegląd zdatności do lotu
CAO.A.090	Prowadzenie dokumentacji
CAO.A.095	Przywileje organizacji
CAO.A.100	System jakości i przegląd organizacji
CAO.A.105	Zmiany w organizacji
CAO.A.110	Ciągłość ważności
CAO.A.115	Niezgodności
SEKCJA B — WYMAGANIA W STOSUNKU DO ORGANU	
CAO.B.010	Zakres
CAO.B.015	Właściwy organ
CAO.B.017	Sposoby spełnienia wymagań
CAO.B.020	Prowadzenie dokumentacji
CAO.B.025	Wzajemna wymiana informacji
CAO.B.030	Obowiązki
CAO.B.035	Zwolnienia
CAO.B.040	Wniosek
CAO.B.045	Zatwierdzenie początkowe
CAO.B.050	Wydanie zatwierdzenia

- CAO.B.055 Ciągły nadzór
 - CAO.B.060 Niezgodności
 - CAO.B.065 Zmiany
 - CAO.B.070 Zawieszenie, ograniczenie i cofnięcie
- Dodatek I — Certyfikat organizacji kompleksowej zdatności do lotu (CAO)

CAO.1 Przepisy ogólne

Do celów niniejszego załącznika (część CAO):

- 1) właściwym organem jest:
 - a) organ wyznaczony przez państwo członkowskie – w odniesieniu do organizacji, których główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w tym państwie członkowskim;
 - b) Agencja – w odniesieniu do organizacji, których główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w państwie trzecim;
- 2) „właściciel” oznacza osobę odpowiedzialną za ciągłą zdatność do lotu statku powietrznego, w tym następujące osoby:
 - (i) zarejestrowanego właściciela statku powietrznego;
 - (ii) korzystającego w przypadku umowy leasingu;
 - (iii) operatora.

SEKCJA A

WYMAGANIA W STOSUNKU DO ORGANIZACJI

CAO.A.010 Zakres

Niniejszy załącznik ustanawia wymagania, jakie musi spełnić organizacja kompleksowej zdatności do lotu (CAO), aby po złożeniu wniosku otrzymać zatwierdzenie obsługi technicznej i zarządzania ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych i instalowanych w nich podzespołów oraz aby móc kontynuować wykonywanie tych działań, w przypadku gdy takie statki powietrzne nie są sklasyfikowane jako skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym i nie są wymienione w certyfikacie przewoźnika lotniczego posiadanym przez przewoźnika lotniczego koncesjonowanego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008.

CAO.A.015 Wniosek

CAO zwraca się do właściwego organu o wydanie lub zmianę zatwierdzenia CAO w formie i w sposób określony przez ten organ.

CAO.A.017 Sposoby spełnienia wymagań

- a) Organizacja może wykorzystywać alternatywne sposoby spełnienia wymagań zamiast akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań przyjętych przez Agencję, w celu wykazania zgodności z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego.
- b) W przypadku gdy organizacja zamierza wykorzystać alternatywne sposoby spełnienia wymagań, przed ich zastosowaniem przedkłada właściwemu organowi pełny opis tych alternatywnych sposobów spełnienia wymagań. Opis ten musi obejmować ocenę wykazującą zgodność alternatywnych sposobów spełnienia wymagań z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego.

Organizacja może stosować te alternatywne sposoby spełnienia wymagań po ich wcześniejszym zatwierdzeniu przez właściwy organ oraz po otrzymaniu powiadomienia przewidzianego w pkt CAO.B.017.

CAO.A.020 Zakres zatwierdzenia

- a) CAO określa zatwierdzony zakres prac w swojej charakterystyce kompleksowej zdatności do lotu (CAE), jak przewidziano w pkt CAO.A.025.
 - 1) W przypadku samolotów o maksymalnej masie startowej (MTOM) powyżej 2 730 kg oraz śmigłowców o maksymalnej masie startowej (MTOM) powyżej 1 200 kg lub certyfikowanych dla więcej niż 4 osób, zakres prac wskazuje poszczególne typy statków powietrznych. Zmiany w tym zakresie prac są zatwierdzane przez właściwy organ zgodnie z pkt CAO.A.105 lit. a) i pkt CAO.B.065 lit. a).

- 2) W przypadku kompletnych silników turbinowych zakres prac określa producenta silnika bądź grupę lub serię lub typ lub zadanie(-a) obsługi technicznej. Zmiany w tym zakresie prac są zatwierdzane przez właściwy organ zgodnie z pkt CAO.A.105 lit. a) i pkt CAO.B.065 lit. a).
- 3) CAO, która zatrudnia tylko jedną osobę – na potrzeby zarówno planowania, jak i wykonywania wszystkich zadań obsługi technicznej – nie może posiadać przywilejów związanych z obsługą techniczną:
 - a) samolotów wyposażonych w silnik turbinowy (w przypadku organizacji z uprawnieniami dotyczącymi statków powietrznych);
 - b) śmigłowców wyposażonych w silnik turbinowy lub w więcej niż jeden silnik tłokowy (w przypadku organizacji z uprawnieniami dotyczącymi statków powietrznych);
 - c) kompletnych silników tłokowych o mocy 450 KM i większej (w przypadku organizacji z uprawnieniami dotyczącymi silników); oraz
 - d) kompletnych silników turbinowych (w przypadku organizacji z uprawnieniami dotyczącymi silników).
- 4) W przypadku statków powietrznych innych niż wymienione w ppkt 1, w odniesieniu do podzespołów innych niż kompletne silniki turbinowe oraz w odniesieniu do specjalistycznych usług w zakresie prób nieniszczących (NDT), zakres prac jest kontrolowany przez CAO zgodnie z procedurą określoną w pkt CAO.A.025 lit. a) ppkt 11. W odniesieniu do obsługi technicznej podzespołów innych niż kompletne silniki zakres prac klasyfikuje się zgodnie z następującymi uprawnieniami na systemy:
 - (i) C1: układy klimatyzacji i ciśnieniowe;
 - (ii) C2: układy autopilota;
 - (iii) C3: układ łączności i nawigacji;
 - (iv) C4: drzwi i luki;
 - (v) C5: układy elektryczne i oświetleniowe;
 - (vi) C6: wyposażenie;
 - (vii) C7: silnik;
 - (viii) C8: układ sterowania lotem;
 - (ix) C9: układ paliwowy;
 - (x) C10: śmigłowiec – wirniki;
 - (xi) C11: śmigłowiec – przekładnie;
 - (xii) C12: układ hydrauliczny;
 - (xiii) C13: przyrządy pokładowe;
 - (xiv) C14: układ podwozia;
 - (xv) C15: układ tlenowy;
 - (xvi) C16: śmigła;
 - (xvii) C17: układ pneumatyczny i podciśnieniowy;
 - (xviii) C18: ochrona przeciwoślodzeniowa / przeciwdeszczowa / przeciwpożarowa;
 - (xix) C19: okna;
 - (xx) C20: struktura;
 - (xxi) C21: balast wodny; oraz
 - (xxii) C22: wspomaganie napędu.

Organizacje, które uzyskują zatwierdzenie zgodnie z niniejszym załącznikiem na podstawie istniejącego zatwierdzenia organizacji wydanego na podstawie podsekcji G lub podsekcji F załącznika I (część M) lub załącznika II (część 145) zgodnie z art. 4 ust. 4, uwzględniają w zakresie prac wszystkie niezbędne dane szczegółowe, aby zagwarantować, że przywileje będą takie same jak przywileje nadane w dotychczasowym zatwierdzeniu.

- b) Zatwierdzenie CAO wydaje się na podstawie wzoru określonego w dodatku I do niniejszego załącznika.
- c) CAO może produkować, zgodnie z danymi obsługowymi, ograniczony asortyment części do użytku w trakcie prac wykonywanych we własnych obiektach, jak wskazano w ich CAE.

CAO.A.025 Charakterystyka kompleksowej zdatności do lotu

- a) CAO przedstawia instrukcję zawierającą co najmniej:
- 1) oświadczenie podpisane przez kierownika odpowiedzialnego, potwierdzające, że organizacja będzie zawsze działać zgodnie z wymaganiami niniejszego załącznika i CAE;
 - 2) zakres prac CAE;
 - 3) tytuły oraz imiona i nazwiska osób, o których mowa w pkt CAO.A.035 lit. a) i b);
 - 4) schemat organizacyjny przedstawiający strukturę podziału obowiązków pomiędzy osobami określonymi w pkt CAO.A.035 lit. a) i b);
 - 5) wykaz członków personelu poświadczającego wraz z ich zakresem zatwierdzenia, jeśli taki personel istnieje;
 - 6) wykaz członków personelu odpowiedzialnych za opracowanie i zatwierdzenie programów obsługi technicznej statków powietrznych wraz z ich zakresem zatwierdzenia, jeśli taki personel istnieje;
 - 7) wykaz członków personelu ds. przeglądu zdatności do lotu wraz z ich zakresem zatwierdzenia, jeśli taki personel istnieje;
 - 8) wykaz członków personelu odpowiedzialnych za wydawanie zezwoleń na lot, jeśli taki personel istnieje;
 - 9) ogólny opis i lokalizację zaplecza technicznego;
 - 10) procedury określające sposób, w jaki CAO zapewnia zgodność z wymaganiami niniejszego załącznika;
 - 11) procedurę wprowadzania zmian w CAE, przewidzianą w pkt CAO.A.105 lit. b).
- b) Właściwy organ zatwierdza pierwszą wersję CAE.
- c) Zmian w CAE dokonuje się zgodnie z pkt CAO.A.105.

CAO.A.030 Zaplecze

CAO upewnia się, że ma do dyspozycji wszelkie niezbędne obiekty, w tym pomieszczenia biurowe, aby móc wykonywać wszystkie planowane prace.

Ponadto, jeżeli zakres zatwierdzenia organizacji obejmuje działania z zakresu obsługi technicznej, CAO dopilnowuje, aby:

- a) wyspecjalizowane warsztaty, hangary i komory zapewniały odpowiednią izolację od zanieczyszczeń i otoczenia;
- b) dostępne były bezpieczne pomieszczenia do przechowywania podzespołów, wyposażenia, narzędzi i materiałów, w warunkach gwarantujących, że niezdatne do użytku podzespoły i materiały są oddzielone od innych podzespołów, materiałów, wyposażenia i narzędzi oraz że przestrzega się instrukcji producenta dotyczących przechowywania, a dostęp do instalacji magazynowych jest ograniczony do upoważnionych członków personelu.

CAO.A.035 Wymagania w stosunku do personelu

- a) CAO wyznacza kierownika odpowiedzialnego, który musi być uprawniona do zagwarantowania finansowania wszystkich działań organizacji, tak aby działania te były prowadzone zgodnie z wymaganiami niniejszego załącznika.
- b) Kierownik odpowiedzialny wyznacza osobę lub grupę osób odpowiadających za dopilnowanie, aby CAO przestrzegała zawsze wymagań niniejszego załącznika. Takie osoby są ponoszą ostateczną odpowiedzialność przed kierownikiem odpowiedzialnym.
- c) Wszystkie osoby, o których mowa w lit. b), muszą legitymować się odpowiednią wiedzą i praktyką oraz doświadczeniem w związku z zarządzaniem ciągłą zdatnością do lotu lub obsługą techniczną, stosownie do ich funkcji.
- d) CAO musi dysponować wystarczającą liczbą członków personelu posiadającego odpowiednie kwalifikacje, aby móc wykonywać planowane prace. CAO jest uprawniona do tymczasowego korzystania z personelu podwykonawców.
- e) CAO ocenia i rejestruje kwalifikacje całego personelu.
- f) Personel wykonujący specjalistyczne zadania, takie jak spawanie, inspekcje i próby nieniszczące (NDT) inne niż z wykorzystaniem kontrastu barw, musi posiadać kwalifikacje zgodne z oficjalnie uznaną normą.

CAO.A.040 Personel poświadczający

- a) Personel poświadczający musi spełnić wymagania art. 5. Korzysta on ze swoich przywilejów w zakresie poświadczania obsługi wyłącznie wówczas, gdy CAO dopilnowała, aby:
- 1) członkowie tego personelu poświadczającego spełnili wymagania określone w pkt 66.A.20 lit. b) załącznika III (część 66), z wyjątkiem przypadków, gdy art. 5 ust. 6 odnosi się do przepisów krajowych państwa członkowskiego, w którym to przypadku muszą oni spełnić wymagania takich przepisów;
 - 2) członkowie tego personelu poświadczającego posiadali właściwą znajomość odpowiednich statków powietrznych lub podzespołów, jakie mają obsługiwać, oraz odpowiednich procedur organizacji niezbędnych do wykonania takiej obsługi technicznej.
- b) Na zasadzie odstępstwa od lit. a), w razie nieprzewidzianych okoliczności, gdy statek powietrzny jest uziemiony w miejscu innym niż główna baza, gdzie nie jest dostępny odpowiedni personel poświadczający, CAO będąca zakontraktowanym wykonawcą usług obsługi technicznej, może wydać jednorazowe upoważnienie do poświadczania obsługi:
- 1) albo jednemu ze swoich pracowników, mającemu kwalifikacje na typ statku powietrznego o podobnej technologii, konstrukcji i systemach;
 - 2) albo jakiegokolwiek osobie mającej nie mniej niż 3 lata doświadczenia w czynnościach związanych z obsługą techniczną oraz ważną licencję obsługi statków powietrznych ICAO odpowiadającą typowi statku powietrznego wymagającego certyfikacji, pod warunkiem że w miejscu tym nie ma organizacji zatwierdzonej zgodnie z niniejszym załącznikiem, a zakontraktowana CAO otrzymuje i zachowuje dokumenty potwierdzające doświadczenia i licencję takiej osoby.

CAO powiadamia właściwy organ o wydaniu jednorazowego upoważnienia do poświadczania obsługi w terminie 7 dni od jego wydania. CAO wydająca jednorazowe upoważnienie do poświadczania obsługi zapewnia ponowne sprawdzenie wszelkich czynności obsługi technicznej, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo lotu.

- c) Na zasadzie odstępstwa od lit. a), CAO może korzystać z personelu poświadczającego posiadającego kwalifikacje zgodne z poniższymi wymaganiami przy wykonywaniu usług obsługi technicznej na rzecz operatorów wykonujących operacje zarobkowe, z zastrzeżeniem odpowiednich procedur, które należy zatwierdzić w ramach CAE:
- 1) w przypadku powtarzającej się dyrektywy zdatności przed lotem, która wyraźnie stanowi, że załoga lotnicza może wykonać taką dyrektywę, CAO może wydać pilotowi-dowódcy, na podstawie posiadanej przez niego licencji członka załogi statku powietrznego, ograniczone upoważnienie członka personelu poświadczającego, pod warunkiem że CAO dopilnuje odbycia przez tego pilota-dowódcę wystarczającego szkolenia praktycznego, tak aby był on w stanie wykonać dyrektywę zdatności zgodnie z wymaganymi normami;
 - 2) W przypadku statku powietrznego eksploatowanego poza miejscem z dostępnym wsparciem obsługowym, CAO może wydać pilotowi-dowódcy, na podstawie posiadanej przez niego licencji członka załogi statku powietrznego, ograniczone upoważnienie członka personelu poświadczającego, pod warunkiem że CAO dopilnuje przeprowadzenia wystarczającego szkolenia praktycznego, tak aby ten dowódca był w stanie wykonać zadanie zgodnie z wymaganymi normami.
- d) CAO rejestruje szczegółowe informacje dotyczące personelu poświadczającego i prowadzi w ramach charakterystyki organizacji aktualny wykaz wszystkich członków personelu poświadczającego, wraz ze szczegółowymi informacjami na temat ich zakresu zatwierdzenia.

CAO.A.045 Personel ds. przeglądu zdatności do lotu

- a) Aby uzyskać zatwierdzenie na potrzeby przeprowadzania przeglądów zdatności do lotu oraz, w stosownych przypadkach, wydawania zezwoleń na lot, CAO musi dysponować odpowiednim personelem ds. przeglądu zdatności do lotu, którego członkowie spełniają wszystkie następujące wymagania:
- 1) nabyli doświadczenie w zakresie zapewniania ciągłej zdatności do lotu w wymiarze co najmniej jednego roku w przypadku szybowców i balonów oraz co najmniej 3 lat w przypadku wszystkich pozostałych statków powietrznych;
 - 2) posiadają odpowiednią licencję wydaną zgodnie z art. 5 niniejszego rozporządzenia lub wykształcenie wyższe lotnicze lub równoważne lub – dodatkowo w stosunku do wymagań ppkt 1 – doświadczenie w zakresie zapewniania ciągłej zdatności do lotu w wymiarze co najmniej 2 lat w przypadku szybowców i balonów oraz co najmniej 4 lat w przypadku wszystkich pozostałych statków powietrznych;
 - 3) odbyli odpowiednie szkolenie w zakresie lotniczej obsługi technicznej.

- b) Przed wydaniem przez CAO personelowi ds. przeglądu zdatności do lotu upoważnienia do przeprowadzania przeglądów zdatności do lotu CAO wyznacza osobę, która przeprowadzi przegląd zdatności do lotu statku powietrznego pod nadzorem właściwego organu lub pod nadzorem osoby posiadającej już upoważnienie jako personel ds. przeglądu zdatności do lotu CAO. Jeżeli wyniki tego nadzoru są zadowalające, właściwy organ dokonuje formalnej akceptacji danego personelu jako personelu ds. przeglądu zdatności do lotu.
- c) CAO zapewnia, aby personel ds. przeglądu zdatności do lotu statku powietrznego mógł wykazać się odpowiednim, niedawno zdobytym doświadczeniem w zakresie zapewniania ciągłej zdatności do lotu.
- d) Każdy członek personelu ds. przeglądu zdatności do lotu jest wymieniony w CAE w wykazie osób upoważnionych do przeprowadzania przeglądów zdatności do lotu, o których mowa w lit. b).
- e) CAO prowadzi rejestr wszystkich członków swojego personelu ds. przeglądu zdatności do lotu, zawierający szczegółowe informacje dotyczące odpowiednich kwalifikacji, podsumowanie odpowiedniego doświadczenia i przeszkolenia danej osoby w zakresie zarządzania ciągłą zdatnością do lotu oraz kopię jej upoważnienia. Przechowuje tę dokumentację przez okres co najmniej 2 lat od dnia, w którym dana osoba przestała pracować dla CAO.

CAO.A.050 Podzespoły, urządzenia i narzędzia

- a) CAO musi:
 - 1) posiadać wyposażenie i narzędzia określone w danych obsługowych określonych w pkt CAO.A.055 lub sprawdzone zamienniki wymienione w CAE, niezbędne do wykonywania bieżącej obsługi technicznej w ramach posiadanego zatwierdzenia organizacji;
 - 2) mieć procedurę gwarantującą jej dostęp do wszystkich innych urządzeń i narzędzi niezbędnych do wykonywania jej prac, wykorzystywanych tylko sporadycznie, w razie potrzeby.
- b) CAO dopilnowuje, aby stosowane przez nią narzędzia i wyposażenie były kontrolowane i kalibrowane zgodnie z oficjalnie uznaną normą. Prowadzi ona dokumentację takich kalibracji oraz stosowanych norm i przestrzega wymagań pkt CAO.A.090.
- c) CAO dokonuje inspekcji, klasyfikacji i odpowiedniej segregacji wszystkich przyjmowanych podzespołów zgodnie z pkt M.A.501 i M.A.504 załącznika I (część M) lub z pkt ML.A.501 i ML.A.504 załącznika Vb (część ML), stosownie do przypadku.

CAO.A.055 Dane obsługowe i zlecenia na prace obsługi technicznej

- a) CAO musi posiadać i wykorzystywać stosowne aktualne dane obsługowe określone w pkt M.A.401 niniejszego załącznika I (część M) lub w pkt ML.A.401 załącznika Vb (część ML), stosownie do przypadku, przy wykonywaniu obsługi technicznej, w tym modyfikacji i napraw. Jednak w przypadku danych obsługowych dostarczanych przez klienta jest ona zobowiązana do posiadania takich danych wyłącznie w trakcie prowadzenia prac.
- b) Przed rozpoczęciem obsługi technicznej CAO oraz osoba lub organizacja zlecająca obsługę techniczną uzgadniają na piśmie warunki zlecenia na prace, jednoznacznie ustalając zakres obsługi technicznej, jaka ma być wykonana.

CAO.A.060 Standardy obsługi technicznej

Podczas wykonywania obsługi technicznej CAO musi przestrzegać wszystkich poniższych wymagań:

- a) dopilnować, aby każda osoba wykonująca obsługę techniczną posiadała kwalifikacje zgodne z wymaganiami niniejszego załącznika;
- b) dopilnować, aby miejsce, w którym wykonuje się obsługę techniczną, było właściwie zorganizowane i czyste (pozbawione brudu i zanieczyszczeń);
- c) stosować metody, techniki, normy i instrukcje określone w danych obsługowych i zleceń na prace, o których mowa w pkt CAO.A.055;
- d) korzystać z narzędzi, wyposażenia i materiałów określonych w pkt CAO.A.050;
- e) dopilnować, aby wykonywanie obsługi technicznej odbywało się zgodnie z ograniczeniami środowiskowymi określonymi w danych obsługowych, o których mowa w pkt CAO.A.055;
- f) zapewnić korzystanie z właściwego zaplecza w przypadku niekorzystnej pogody lub szczegółowej obsługi technicznej;
- g) dopilnować, aby ryzyko popełnienia licznych błędów podczas obsługi technicznej oraz ryzyko powtórzenia błędów w wykonywaniu identycznych czynności obsługi technicznej było jak najmniejsze;
- h) dopilnować stosowania 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 i materiały, a wszystkie zdjęte osłony zostały ponownie zainstalowane;
- j) dopilnować, aby wszystkie wykonane czynności obsługi technicznej zostały prawidłowo zarejestrowane i udokumentowane.

CAO.A.065 Poświadczenie obsługi statku powietrznego

Po zakończeniu każdej obsługi technicznej statku powietrznego wykonanej zgodnie z niniejszym załącznikiem wydawane jest poświadczenie obsługi statku powietrznego zgodnie z pkt M.A.801 załącznika I (część M) lub pkt ML.A.801 załącznika Vb (część ML), stosownie do przypadku.

CAO.A.070 Poświadczenie obsługi podzespołu

- a) Po zakończeniu całości obsługi technicznej podzespołu zgodnie z niniejszym załącznikiem wydawane jest poświadczenie obsługi podzespołu zgodnie z pkt M.A.802 załącznika I (część M) lub pkt ML.A.802 załącznika Vb (część ML), stosownie do przypadku. Formularz 1 EASA wydaje się zgodnie z dodatkiem II do załącznika I (część M), z wyjątkiem przypadków przewidzianych w pkt M.A.502 lit. b) lub d) załącznika I (część M) oraz pkt ML.A.502 załącznika Vb (część ML), a w odniesieniu do podzespołów wytwarzanych – zgodnie z pkt CAO.A.020 lit. c).
- b) Formularz 1 EASA, o którym mowa w lit. a), można wygenerować z komputerowej bazy danych.

CAO.A.075 Zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu

- a) Całość zarządzania ciągłą zdatnością do lotu jest realizowana zgodnie z wymaganiami podsekcji C załącznika I (część M) lub podsekcji C załącznika Vb (część ML), stosownie do przypadku.
- b) W odniesieniu do każdego zarządzanego statku powietrznego CAO:
 - 1) opracowuje i kontroluje realizację AMP zarządzanego statku powietrznego oraz:
 - (i) w przypadku statków powietrznych spełniających wymagania załącznika Vb (część ML) – zatwierdza AMP i jego zmiany; lub
 - (ii) w przypadku statków powietrznych spełniających wymagania załącznika I (część M), przedkłada AMP i jego zmiany do zatwierdzenia przez właściwy organ, chyba że zatwierdzenie jest objęte procedurą pośredniego zatwierdzenia zgodnie z pkt M.A.302 lit. c) załącznika I (część M);
 - 2) dostarcza kopię AMP właścicielowi;
 - 3) dopilnowuje, aby dane wykorzystywane na potrzeby wszelkich modyfikacji i napraw były zgodne z pkt M.A.304 lub pkt ML.A.304, stosownie do przypadku;
 - 4) dopilnowuje, aby całość obsługi technicznej była wykonywana zgodnie z AMP i poświadczana zgodnie z sekcją A podsekcja H załącznika I (część M), sekcją A załącznika II (część 145) lub sekcją A podsekcja H załącznika Vb (część ML), stosownie do przypadku;
 - 5) zapewnia wdrożenie wszystkich stosownych dyrektyw zdatności i wszystkich dyrektyw operacyjnych mających wpływ na ciągłą zdatność do lotu;
 - 6) dopilnowuje, aby wszelkie wykryte podczas obsługi technicznej lub zgłoszone usterki zostały naprawione przez odpowiednio zatwierdzoną organizację obsługi technicznej lub przez niezależny personel poświadczający;
 - 7) dopilnowuje, aby statek powietrzny został przekazany odpowiednio zatwierdzonej organizacji lub niezależnemu personelowi poświadczającemu na potrzeby obsługi technicznej w każdym przypadku, gdy jest to konieczne;
 - 8) koordynuje wykonanie planowej obsługi technicznej, stosowanie dyrektyw zdatności, wymianę części o ograniczonym czasie użytkowania oraz przeprowadzanie inspekcji podzespołów, aby umożliwić właściwe wykonanie tych prac,
 - 9) zarządza całością dokumentacji ciągłej zdatności do lotu oraz, w stosownych przypadkach, pokładowego dziennika technicznego, i archiwizuje ją;
 - 10) dopilnowuje, aby protokół ważenia i wyważenia odzwierciedlał aktualny stan statku powietrznego.

CAO.A.080 Dane dotyczące zarządzania ciągłą zdatnością do lotu

CAO musi posiadać i wykorzystywać stosowne aktualne dane obsługowe określone w pkt M.A.401 załącznika I (część M) lub w pkt ML.A.401 załącznika Vb (część ML), stosownie do przypadku, na potrzeby wykonywania zadań zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, o których mowa, odpowiednio, w pkt CAMO.A.315 i pkt CAO.A.075. Dane te mogą być dostarczane przez właściciela, na podstawie umowy, o której mowa w pkt M.A.201 lit. h) ppkt 2, lit. i) ppkt 1, lit. e) lub lit. f), w którym to przypadku CAO musi zachować te dane jedynie przez okres obowiązywania umowy, chyba że dane te mają być przechowywane zgodnie z pkt CAO.A.090 lit. b).

CAO.A.085 Przegląd zdatności do lotu

CAO przeprowadza przeglądy zdatności do lotu zgodnie z pkt M.A.903 załącznika I (część M) lub pkt ML.A.903 załącznika Vb (część ML), stosownie do przypadku.

CAO.A.090 Prowadzenie dokumentacji

a) CAO przechowuje następującą dokumentację:

- 1) dokumentację obsługi technicznej niezbędną do wykazania, że wszystkie wymagania niniejszego załącznika zostały spełnione na potrzeby wydania CRS, w tym dokumenty podwykonawcy dotyczące poświadczenia; CAO dostarcza właścicielowi statku powietrznego kopię każdego CRS wraz z kopią wszelkich szczegółowych danych dotyczących naprawy lub modyfikacji wykorzystanych do celów przeprowadzonych napraw lub modyfikacji;
 - 2) dokumentację zarządzania ciągłą zdatnością do lotu wymaganą zgodnie z następującymi przepisami:
 - (i) pkt M.A.305 oraz, w stosownych przypadkach, pkt M.A.306 załącznika I (część M); lub
 - (ii) pkt ML.A.305 załącznika Vb (część ML);
 - 3) jeżeli CAO ma przywilej określony w pkt CAO.A.095 lit. c), to przechowuje kopie wszystkich poświadczeń przeglądu zdatności do lotu wydanych zgodnie z pkt ML.A.901 lit. a) załącznika Vb (część ML) lub, w stosownych przypadkach, przedłużonych oraz wszystkich zaleceń, wraz z wszelkimi dokumentami uzupełniającymi;
 - 4) jeżeli CAO ma przywilej określony w pkt CAO.A.095 lit. d), to przechowuje kopie wszystkich zezwoleń na lot wydanych zgodnie z pkt 21.A.729 załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.
- b) CAO przechowuje kopię dokumentacji opisanej w lit. a) ppkt 1 oraz wszelkie powiązane dane obsługowe przez okres 3 lat od dnia poświadczenia obsługi statku powietrznego lub podzespołu statku powietrznego, którego dotyczą dane prace.
- c) CAO przechowuje kopię dokumentacji, o której mowa w lit. a) ppkt 2–4, przez okres 2 lat od dnia ostatecznego wycofania statku powietrznego z eksploatacji.
- d) Całość dokumentacji jest przechowywana w sposób, który zapewnia jej ochronę przed zniszczeniem, kradzieżą oraz wprowadzeniem w niej zmian.
- e) Cały sprzęt komputerowy służący do wykonywania kopii zapasowych dokumentacji obsługi technicznej przechowuje się w innym miejscu niż sprzęt zawierający te dane oraz w otoczeniu, które zapewnia utrzymanie ich w dobrym stanie.
- f) Jeżeli zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego zostaje przekazane innej organizacji lub osobie, cała dokumentacja przechowywana zgodnie z lit. a) ppkt 2–4 jest przekazywana tej organizacji lub osobie. Od momentu przekazania lit. b) i c) mają zastosowanie do tej organizacji lub osoby.
- g) W przypadku gdy CAO kończy działalność, cała przechowywana dokumentacja jest przekazywana właścicielowi statku powietrznego w następujący sposób:
- 1) dokumentację, o której mowa w lit. a) ppkt 1, przekazuje się ostatniemu właścicielowi lub klientowi danego statku powietrznego lub podzespołu lub przechowuje się w sposób określony przez właściwy organ;
 - 2) dokumentację, o której mowa w lit. a) ppkt 2–4, przekazuje się właścicielowi statku powietrznego.

CAO.A.095 Przywileje organizacji

CAO ma następujące przywileje:

a) obsługa techniczna:

- 1) wykonuje obsługę techniczną statku powietrznego lub podzespołu, w odniesieniu do których jest zatwierdzona, w miejscu określonym w certyfikacie zatwierdzenia i w CAE;

- 2) dokonuje uzgodnień w sprawie wykonania usług specjalistycznych w innej organizacji posiadającej odpowiednie kwalifikacje i pod kontrolą CAO, zgodnie z procedurami określonymi w CAE i zatwierdzonymi przez właściwy organ;
 - 3) wykonuje obsługę techniczną wszelkich statków powietrznych lub podzespołów, na które posiada zatwierdzenie, w każdym miejscu, jeżeli potrzeba takiej obsługi technicznej wynika z niezdatności do lotu statku powietrznego lub z konieczności wykonania usług okazjonalnej obsługi technicznej, zgodnie z warunkami określonymi w CAE;
 - 4) wydaje poświadczenia obsługi po zakończeniu obsługi technicznej, zgodnie z pkt CAO.A.065 lub pkt CAO.A.070;
- b) zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu:
- 1) zarządza ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych, w odniesieniu do których jest zatwierdzona;
 - 2) zatwierdza AMP, zgodnie z pkt ML.A.302 lit. b) ppkt 2, w odniesieniu do statków powietrznych zarządzanych zgodnie z załącznikiem Vb (część ML);
 - 3) wykonuje zadania związane z ciągłą zdatnością do lotu wspólnie z inną organizacją będącą podwykonawcą, działającą w ramach jej systemu zapewniania jakości, wymienioną w certyfikacie zatwierdzenia;
 - 4) przedłuża ważność, zgodnie z pkt M.A.901 lit. f) załącznika I (część M) lub pkt ML.A.901 lit. c) załącznika Vb (część ML), poświadczenia przeglądu zdatności do lotu, które został wydany przez właściwy organ, inną CAO lub CAMO;
- c) przeglądy zdatności do lotu:
- 1) CAO, której główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w jednym z państw członkowskich i której zatwierdzenie obejmuje przywileje określone w lit. b), może zostać zatwierdzona na potrzeby przeprowadzania przeglądów zdatności do lotu zgodnie z pkt M.A.901 załącznika I (część M) lub pkt ML.A.903 załącznika Vb (część ML), stosownie do przypadku, oraz:
 - (i) wydawać odpowiednie ARC lub zalecenia w sprawie wydania ARC;
 - (ii) przedłużać ważność istniejących ARC.
 - 2) CAO, której główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w jednym z państw członkowskich i której zatwierdzenie obejmuje przywileje określone w lit. a), może zostać zatwierdzona na potrzeby przeprowadzania przeglądów zdatności do lotu zgodnie z pkt ML.A.903 załącznika Vb (część ML) lub i wydawać odpowiednie ARC;
- d) zezwolenia na lot:
- CAO, której główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w jednym z państw członkowskich i której zatwierdzenie obejmuje przywileje określone w lit. c), może zostać zatwierdzona na potrzeby wydawania zezwoleń na lot zgodnie z pkt 21.A.711 lit. d) załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 w odniesieniu do tych statków powietrznych, dla których może wydawać ARC w przypadku potwierdzenia zgodności z zatwierdzonymi warunkami lotu, zgodnie z odpowiednią procedurą przewidzianą w CAE;
- e) CAO może zostać zatwierdzona w zakresie jednego przywileju lub większej ich liczby.

CAO.A.100 System jakości i przegląd organizacji

- a) Aby zapewnić ciągłość spełniania przez CAO wymagań niniejszego załącznika, organizacja ta ustanawia system jakości i wyznacza kierownika ds. jakości.
- b) System jakości służy do monitorowania realizacji działań organizacji objętych zakresem niniejszego załącznika. W szczególności monitoruje się:
 - 1) czy wszystkie przedmiotowe działania są wykonywane zgodnie z zatwierdzonymi procedurami;
 - 2) czy wszystkie zakontraktowane zadania obsługi technicznej są wykonywane zgodnie z umową;
 - 3) czy organizacja nadal spełnia wymagania niniejszego załącznika.
- c) Przechowuje się dokumentację monitorowania dotyczącą co najmniej 2 poprzednich lat.
- d) Jeżeli organizacja posiadająca zatwierdzenie CAO jest dodatkowo zatwierdzona zgodnie z załącznikiem innym niż niniejszy załącznik, system jakości może być połączony z systemem wymaganym zgodnie z tym drugim załącznikiem.

- e) CAO uznaje się za małą CAO, jeżeli spełniony jest jeden z następujących warunków:
- 1) zakres działalności CAO obejmuje jedynie statki powietrzne objęte częścią ML;
 - 2) zaangażowanie personelu CAO w obsługę techniczną nie przekracza 10 ekwiwalentów pełnego czasu pracy;
 - 3) zaangażowanie personelu CAO w zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu nie przekracza 5 ekwiwalentów pełnego czasu pracy.
- f) W przypadku małej CAO system jakości może być zastąpiony regularnymi przeglądami organizacji pod warunkiem uzyskania zatwierdzenia od właściwego organu. W takim przypadku CAO nie może zlecać innym stronom zadań zarządzania ciągłą zdadnością do lotu.

CAO.A.105 Zmiany w organizacji

- a) W celu umożliwienia właściwemu organowi stwierdzenia zachowania ciągłej zgodności z przepisami niniejszej części, zatwierdzona organizacja obsługi technicznej powiadamia go z wyprzedzeniem o każdej propozycji wprowadzenia następujących zmian:
- 1) zmian mających wpływ na informacje zawarte w certyfikacie zatwierdzenia określonym w dodatku I oraz zakresie zatwierdzenia na podstawie niniejszego załącznika;
 - 2) zmian osób, o których mowa w pkt CAO.A.035 lit. a) i b);
 - 3) zmian typów statków powietrznych objętych zakresem prac, o których mowa w pkt CAO.A.020 lit. a) ppkt 1, w przypadku samolotów o maksymalnej masie startowej (MTOM) powyżej 2 730 kg oraz w przypadku śmigłowców o maksymalnej masie startowej (MTOM) powyżej 1 200 kg lub certyfikowanych dla więcej niż 4 osób;
 - 4) zmian zakresu prac, o których mowa w CAO.A.020 lit. a) ppkt 2, w przypadku kompletnych silników turbinowych;
 - 5) zmian w procedurze kontroli określonej w lit. b) niniejszego punktu.
- b) Wszelkie inne zmiany lokalizacji, obiektów, wyposażenia, narzędzi, materiałów, procedur, zakresu prac i personelu są kontrolowane przez CAO w drodze procedury kontrolnej określonej w CAE. CAO przedkłada właściwemu organowi opis tych zmian i odpowiednie poprawki w CAE w terminie 15 dni od dnia, w którym nastąpiła zmiana.

CAO.A.110 Ciągłość ważności

- a) Zatwierdzenie jest wydawane na czas nieokreślony i pozostaje ważne pod warunkiem, że:
- 1) organizacja utrzymuje zgodność z wymaganiami niniejszego załącznika, w szczególności odnośnie do sposobu postępowania w przypadku niezgodności zgodnie z pkt CAO.A.115;
 - 2) właściwy organ otrzymuje dostęp do organizacji na potrzeby ustalenia ciągłej zgodności z wymaganiami niniejszego załącznika;
 - 3) nie zrzeczono się zatwierdzenia i nie zostało ono cofnięte przez właściwy organ.
- b) Po zrzeczeniu się lub cofnięciu zatwierdzenia organizacja zwraca certyfikat zatwierdzenia właściwemu organowi.

CAO.A.115 Niezgodności

- a) Niezgodność poziomu 1 oznacza każdą znaczącą niezgodność z wymaganiami części CAO, która obniża standard bezpieczeństwa i poważnie zagraża bezpieczeństwu lotu.
- b) Niezgodność poziomu 2 oznacza każdą niezgodność z wymaganiami części CAO, która mogłaby obniżyć standard bezpieczeństwa i potencjalnie zagrazić bezpieczeństwu lotu.
- c) Po otrzymaniu powiadomienia o wykrytych niezgodnościach zgodnie z pkt CAO.B.060 CAO przyjmuje plan działań naprawczych i wykazuje w sposób zadowalający właściwy organ, że podjęto niezbędne działania naprawcze w celu usunięcia danej niezgodności w terminie wyznaczonym przez ten organ.

SEKCJA B

WYMAGANIA W STOSUNKU DO ORGANU

CAO.B.010 Zakres

Niniejsza sekcja ustanawia wymagania dotyczące kwestii administracyjnych, które muszą spełnić właściwe organy w związku z wymaganiami dotyczącymi organizacji określonymi w sekcji A.

CAO.B.017 Sposoby spełnienia wymagań

- a) Agencja opracowuje akceptowalne sposoby spełnienia wymagań, które mogą być wykorzystywane do wykazania zgodności z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego.
- b) Do wykazania zgodności z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego można wykorzystywać alternatywne sposoby spełnienia wymagań.
- c) Właściwy organ ustanawia system zapewniający stałą ocenę tego, czy wszystkie alternatywne sposoby spełnienia wymagań stosowane przez organizacje znajdujące się pod jego nadzorem umożliwiają zapewnienie zgodności z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego.
- d) Właściwy organ ocenia wszystkie alternatywne sposoby spełnienia wymagań zaproponowane przez organizację zgodnie z pkt CAO.A.017 poprzez analizę przedłożonej dokumentacji i – o ile zostanie to uznane za konieczne – poprzez przeprowadzenie inspekcji organizacji.

W przypadku uznania, że oceniane alternatywne sposoby spełnienia wymagań są zgodne z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego, właściwy organ bez zbędnej zwłoki:

- 1) powiadamia wnioskodawcę, że alternatywne sposoby spełnienia wymagań mogą zostać zastosowane oraz, w stosownych przypadkach, odpowiednio zmienia zatwierdzenie lub certyfikat wnioskodawcy;
- 2) powiadamia Agencję o treści tych alternatywnych sposobów spełniania wymagań, dołączając kopie wszelkich stosownych dokumentów.

CAO.B.020 Prowadzenie dokumentacji

- a) Właściwy organ ustanawia system prowadzenia dokumentacji, który pozwala na odpowiednie śledzenie procesu wydawania, przedłużania, zmieniania, zawieszania i cofania wszystkich certyfikatów.
- b) Dokumentacja właściwego organu służąca prowadzeniu nadzoru nad organizacjami zatwierdzonymi zgodnie z niniejszym załącznikiem obejmuje co najmniej:
 - 1) wniosek o wydanie zatwierdzenia organizacji;
 - 2) certyfikat zatwierdzenia organizacji, łącznie ze wszystkimi zmianami;
 - 3) kopię programu audytu organizacji, z wykazem dat przeprowadzonych i planowanych audytów;
 - 4) dokumentację dotyczącą ciągłego nadzoru, w tym całą dokumentację audytów, jak przewidziano w pkt CAO.B.055;
 - 5) wszelkie niezgodności, działania konieczne do zamknięcia spraw niezgodności oraz zalecenia;
 - 6) kopie wszelkiej odnośnej korespondencji z organizacją;
 - 7) szczegółowe informacje dotyczące wszelkich zwolnień zgodnie z pkt CAO.B.035 i działań egzekucyjnych;
 - 8) wszelkie sprawozdania od innych właściwych organów odnoszące się do nadzoru nad organizacją;
 - 9) CAE i jego zmiany;
 - 10) kopie wszelkich innych dokumentów zatwierdzanych przez właściwy organ.
- c) Okres przechowywania dokumentacji wymienionej w lit. b) wynosi co najmniej 5 lat.
- d) Całość dokumentacji udostępnia się na żądanie właściwemu organowi innego państwa członkowskiego lub Agencji.

CAO.B.025 Wzajemna wymiana informacji

- a) W przypadku gdy jest to niezbędne do wykonywania ich zadań wynikających z niniejszego rozporządzenia, właściwe organy dokonują wymiany informacji.
- b) W przypadku potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa, które dotyczy kilku państw członkowskich, zainteresowane właściwe organy udzielają sobie wzajemnie pomocy w przeprowadzeniu niezbędnych działań nadzorczych.

CAO.B.030 Obowiązki

Właściwy organ przeprowadza niezbędne inspekcje i badania w celu sprawdzenia i zapewnienia przestrzegania wymagań sekcji A niniejszego załącznika przez organizacje, za które jest odpowiedzialny zgodnie z pkt CAO.1.

CAO.B.035 Zwolnienia

W przypadku gdy państwo członkowskie przyznaje zwolnienie z wymagań niniejszego załącznika zgodnie z art. 71 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2018/1139, właściwy organ rejestruje to zwolnienie. Przechowuje te rejestry zgodnie z pkt CAO.B.020 lit. b) ppkt 6.

CAO.B.040 Wniosek

W przypadku gdy zaplecze techniczne CAO jest umiejscowione w więcej niż jednym państwie członkowskim procedura certyfikacji początkowej i ciągły nadzór nad zatwierdzeniem prowadzone są we współpracy z właściwymi organami wyznaczonymi przez państwa członkowskie, na których terytorium znajduje się pozostałe zaplecze techniczne.

CAO.B.045 Procedura certyfikacji początkowej

- a) W przypadku gdy stwierdzono, że organizacja spełnia wymagania określone w CAO A.035 lit. a) i b), właściwy organ formalnie powiadamia wnioskodawcę o akceptacji personelu.
- b) Właściwy organ dopilnowuje, aby procedury określone w CAE były zgodne z sekcją A, a kierownik odpowiedzialny podpisał oświadczenie o przyjęciu zobowiązań, o którym mowa w pkt CAO.A.025 lit. a) ppkt 1.
- c) Właściwy organ sprawdza, czy organizacja spełnia wymagania sekcji A.
- d) Właściwy organ zwołuje spotkanie z udziałem kierownika odpowiedzialnego co najmniej raz podczas badania na potrzeby zatwierdzenia, aby upewnić się, że w pełni rozumie on znaczenie zatwierdzenia i oświadczenia, o którym mowa w pkt CAO.A.025 lit. a) ppkt 1.
- e) Wszelkie niezgodności, o których mowa w pkt CAO.B.060, są potwierdzane pisemnie organizacji składającej wniosek.
- g) Przed wydaniem zatwierdzenia właściwy organ zamyka wszystkie sprawy niezgodności po ich skorygowaniu przez organizację.
- h) Na zasadzie odstępstwa od lit. a)–g) oraz pkt CAO.B.50 lit. a), w przypadku organizacji ubiegających się o zatwierdzenie zgodnie z niniejszym załącznikiem na podstawie istniejącego zatwierdzenia organizacji wydanego zgodnie z podsekcją F lub podsekcją G załącznika I (część M) lub załącznikiem II (część 145), zgodnie z art. 4 ust. 4, właściwy organ:
 - 1) wydaje zatwierdzenie zgodnie z niniejszym załącznikiem przy użyciu formularza 3-CAO EASA określonego w dodatku I do niniejszego załącznika;
 - 2) w terminie 2 lat od daty wydania zatwierdzenia, o którym mowa w ppkt 1, sprawdza pod kątem posiadanych przywilejów, czy dana organizacja spełnia wymagania niniejszego załącznika.

CAO.B.050 Wydanie pierwszego certyfikatu

- a) Jeżeli właściwy organ stwierdzi, że wnioskodawca spełnia wymagania pkt CAO.B.45, wydaje certyfikat przy użyciu formularza 3-CAO EASA według wzoru podanego w dodatku I, określając zakres zatwierdzenia.
- b) Właściwy organ umieszcza numer referencyjny CAO, jak określono we wzorze formularza 3-CAO EASA podanym w dodatku I.

CAO.B.055 Ciągły nadzór

- a) Właściwy organ ustanawia i aktualizuje program nadzoru, w którym wymienia wszystkie CAO, którym wydał certyfikat, oraz daty, kiedy przeprowadził audyt oraz kiedy planuje przeprowadzenie audytu tych organizacji.
- b) Właściwy organ przeprowadza audyt każdej CAO, której wydał zatwierdzenie, w odstępach nieprzekraczających 24 miesięcy. Audyty te koncentrują się w szczególności na zmianach w organizacji, o których został powiadomiony zgodnie z procedurą określoną w pkt CAO.A.105 lit. b).
- c) Odpowiednią reprezentatywną grupę statków powietrznych zarządzanych przez organizację, jeżeli organizacja jest zatwierdzona w tym zakresie, poddaje się przeglądowi co 24 miesiące. O wielkości grupy reprezentatywnej decyduje właściwy organ w oparciu o wyniki wcześniejszych audytów i poprzednich przeglądów wyrobów.
- d) Właściwy organ potwierdza CAO na piśmie wszelkie niezgodności wykryte podczas tych audytów.
- e) Właściwy organ rejestruje wszelkie niezgodności wykryte podczas tych audytów, działania konieczne do zamknięcia spraw niezgodności oraz wydane zalecenia.
- f) Co najmniej raz na 24 miesiące właściwy organ zwołuje spotkanie z udziałem kierownika odpowiedzialnego CAO.

CAO.B.060 Niezgodności

- a) Jeśli podczas kontroli lub w jakikolwiek inny sposób zostanie wykryta niezgodność z wymaganiami części CAO, właściwy organ podejmuje następujące działania:
 - 1) w odniesieniu do niezgodności poziomu 1 właściwy organ niezwłocznie podejmuje działania zmierzające do cofnięcia, ograniczenia lub zawieszenia w całości lub w części zatwierdzenia CAO, w zależności od zakresu niezgodności poziomu 1, do czasu przeprowadzenia przez organizację skutecznych działań naprawczych; oraz
 - 2) w odniesieniu do niezgodności poziomu 2 właściwy organ wyznacza termin realizacji działań naprawczych nie dłuższy niż 3 miesiące, odpowiedni do charakteru stwierdzonej niezgodności, przy czym w określonych okolicznościach właściwy organ może, pod koniec tego pierwszego okresu i w zależności od charakteru niezgodności, wydłużyć ten trzymiesięczny okres wdrożeniowy pod warunkiem uzgodnienia z nim zadowalającego planu naprawczego.
- b) Właściwy organ podejmuje działania zmierzające do częściowego lub całkowitego zawieszenia zatwierdzenia w przypadku niedotrzymania ustalonych przez niego terminów.

CAO.B.065 Zmiany

- a) Po otrzymaniu wniosku o wprowadzenie zmiany zgodnie z pkt CAO.A.105 lit. a) właściwy organ sprawdza przed zatwierdzeniem zmiany, czy organizacja spełnia stosowne wymagania.
- b) Właściwy organ może wskazać warunki, na jakich CAO musi działać podczas zmiany, chyba że stwierdzi, że certyfikat organizacji zostaje zawieszony ze względu na charakter lub zakres zmian.
- c) W przypadku zmian niewymagających uprzedniego zatwierdzenia właściwy organ ocenia w trakcie czynności nadzorczych, czy CAO postępuje zgodnie z zatwierdzoną procedurą kontroli przewidzianą w pkt CAO.A.105 lit. b) i czy spełnia stosowne wymagania.

CAO.B.070 Zawieszenie, ograniczenie i cofnięcie

Właściwy organ:

- a) zawiesza zatwierdzenie na uzasadnionej podstawie w przypadku potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa; lub
 - b) zawiesza lub cofa zatwierdzenie bądź wprowadza w nim ograniczenia na podstawie pkt CAO.B.060.
-

Dodatek I

Certyfikat organizacji kompleksowej zdolności do lotu (CAO) – formularz 3-CAO EASA

- a) Zakres prac ustalony w CAE dokładnie określa ograniczenia zatwierdzenia dla poszczególnych klas zatwierzeń i uprawnień nadawanych przez właściwy organ. Dlatego niezbędne jest, aby klasy i uprawnienia wynikające z zatwierdzenia oraz zakres prac organizacji były ze sobą zgodne.
- b) **Uprawnienie dotyczące statków powietrznych** w odniesieniu do przywilejów obsługowych oznacza, że CAO może wykonać obsługę techniczną statku powietrznego, a także dowolnych jego podzespołów (w tym silników), zgodnie z danymi obsługowymi statku powietrznego lub – za zgodą właściwego organu – zgodnie z danymi obsługowymi podzespołu, jednak wyłącznie wtedy, gdy takie podzespoły są zainstalowane w statku powietrznym. Niemniej jednak CAO z **uprawnieniem dotyczącym statków powietrznych** może tymczasowo wymontować dany podzespół na potrzeby obsługi technicznej, w celu uzyskania łatwiejszego dostępu do niego, z wyjątkiem przypadków, gdy jego wymontowanie powoduje konieczność dodatkowej obsługi technicznej niekwalifikującej się w kontekście wymagań lit. b). Kwestia ta będzie przedmiotem procedury kontrolnej określonej w CAE, która podlega zatwierdzeniu przez właściwy organ.
- c) **Uprawnienie dotyczące silników (turbinowych, tłokowych lub elektrycznych)** oznacza, że CAO może wykonać obsługę techniczną niezainstalowanego silnika i jego podzespołów, zgodnie z danymi obsługowymi silnika lub – za zgodą właściwego organu – zgodnie z danymi obsługowymi podzespołu, jednak wyłącznie wtedy, gdy takie podzespoły są zainstalowane w silniku. Niemniej jednak CAO z tego rodzaju **uprawnieniem dotyczącym silników** może tymczasowo wymontować dany podzespół na potrzeby obsługi technicznej, w celu uzyskania łatwiejszego dostępu do niego, z wyjątkiem przypadków, gdy jego wymontowanie powoduje konieczność dodatkowej obsługi technicznej niekwalifikującej się w kontekście wymagań lit. c). CAO z **uprawnieniem dotyczącym silników** może również wykonać obsługę techniczną zainstalowanego silnika w trakcie hangarowej i liniowej obsługi technicznej, z zastrzeżeniem procedury kontrolnej określonej w CAE, która podlega zatwierdzeniu przez właściwy organ.
- d) **Uprawnienie dotyczące podzespołów (innych niż kompletne silniki)** oznacza, że CAO może wykonać obsługę techniczną niezainstalowanych podzespołów (z wyłączeniem kompletnych silników) przeznaczonych do montażu w statku powietrznym lub silniku. Ta CAO może również wykonać obsługę techniczną zainstalowanego podzespołu (innego niż kompletny silnik) w trakcie hangarowej i liniowej obsługi technicznej lub w obiekcie obsługi technicznej silnika, z zastrzeżeniem procedury kontrolnej określonej w CAE, która podlega zatwierdzeniu przez właściwy organ.
- e) **Uprawnienie dotyczące prób nieniszczących (NDT)** jest niezależnym uprawnieniem niekoniecznie związanym z określonym statkiem powietrznym, silnikiem lub innym podzespołem. Uprawnienie dotyczące NDT jest niezbędne jedynie w przypadku CAO, która wykonuje próby nieniszczące jako szczególne zadanie na rzecz innej organizacji. Zatwierdzona CAO z uprawnieniem dotyczącym statków powietrznych, silników lub podzespołów może wykonywać próby nieniszczące na wyrobach, których obsługę techniczną wykonuje, pod warunkiem przestrzegania procedur NDT określonych w CAE, bez konieczności posiadania uprawnienia dotyczącego NDT.

[PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE (*)]

Państwo członkowskie Unii Europejskiej (**)

CERTYFIKAT ORGANIZACJI KOMPLEKSOWEJ ZDATNOŚCI DO LOTU

Numer: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*)].CAO.[XXXX]

Na mocy rozporządzenia (UE) 2018/1139 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 i na warunkach podanych poniżej, [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*)] niniejszym certyfikuje:

[NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

jako organizację kompleksowej zdatności do lotu zgodnie z sekcją A załącznika Vd (część CAO) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014.

WARUNKI:

- a) niniejsze zatwierdzenie jest ograniczone do tego, co określono w zakresie zatwierdzenia oraz w sekcji „Zakres prac” zatwierdzonej charakterystyki kompleksowej zdatności do lotu, o której mowa w sekcji A załącznika Vd (część CAO) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014; oraz
- b) niniejsze zatwierdzenie wymaga spełnienia wymagań procedur określonych w zatwierdzonej charakterystyce kompleksowej zdatności do lotu; oraz
- c) niniejsze zatwierdzenie zachowuje ważność tak długo, jak długo zatwierdzona organizacja kompleksowej zdatności do lotu działa zgodnie z przepisami załącznika Vd (część CAO) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014; oraz
- d) jeżeli w ramach swojego systemu jakości zatwierdzona organizacja kompleksowej zdatności do lotu zleca świadczenie usług jednej organizacji lub kilku organizacjom, niniejsze zatwierdzenie zachowuje ważność pod warunkiem że taka organizacja (takie organizacje) spełnia(-ją) mające zastosowanie warunki umowy; oraz
- e) z zastrzeżeniem przestrzegania wyżej wymienionych warunków, niniejsze zatwierdzenie zachowuje ważność bezterminowo lub do czasu jego zrzeczenia się, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia.

Data pierwszego wydania certyfikatu zatwierdzenia:

Data niniejszej zmiany certyfikatu zatwierdzenia:

Zmiana nr:

Podpisano:

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

(*) Lub EASA, jeśli EASA jest właściwym organem.

(**) Skreślić w przypadku państwa niebędącego członkiem UE lub EASA.

ZAKRES ZATWIERDZENIA ORGANIZACJI KOMPLEKSOWEJ ZDATNOŚCI DO LOTU

Numer: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*).CAO.XXXX

Organizacja: [NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

KLASA	KATEGORIA	PRZYWILEJE (***)
STATKI POWIETRZNE (**)	Samoloty — inne niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym (**)	<input type="checkbox"/> obsługa techniczna <input type="checkbox"/> zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu <input type="checkbox"/> przegląd zdatności do lotu <input type="checkbox"/> zezwolenia na lot
	Samoloty o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 2 730 kg (**)	<input type="checkbox"/> obsługa techniczna <input type="checkbox"/> zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu <input type="checkbox"/> przegląd zdatności do lotu <input type="checkbox"/> zezwolenia na lot
	Śmigłowce — inne niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym (**)	<input type="checkbox"/> obsługa techniczna <input type="checkbox"/> zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu <input type="checkbox"/> przegląd zdatności do lotu <input type="checkbox"/> zezwolenia na lot
	Śmigłowce o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 1 200 kg, certyfikowane dla maksymalnie 4 osób (**)	<input type="checkbox"/> obsługa techniczna <input type="checkbox"/> zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu <input type="checkbox"/> przegląd zdatności do lotu <input type="checkbox"/> zezwolenia na lot
	Sterowce (**)	<input type="checkbox"/> obsługa techniczna <input type="checkbox"/> zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu <input type="checkbox"/> przegląd zdatności do lotu <input type="checkbox"/> zezwolenia na lot
	Balony (**)	<input type="checkbox"/> obsługa techniczna <input type="checkbox"/> zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu <input type="checkbox"/> przegląd zdatności do lotu <input type="checkbox"/> zezwolenia na lot
	Szybowce (**)	<input type="checkbox"/> obsługa techniczna <input type="checkbox"/> zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu <input type="checkbox"/> przegląd zdatności do lotu <input type="checkbox"/> zezwolenia na lot
PODZESPOŁY (**)	Kompletne silniki turbinowe (**)	<input type="checkbox"/> obsługa techniczna
	Kompletne silniki tłokowe (**)	
	Silniki elektryczne (**)	
	Podzespoły inne niż kompletne silniki (**)	
USŁUGI SPECJALISTYCZNE (**)	Próby nieniszczące (NDT) (**)	<input type="checkbox"/> NDT Podać konkretne metody prób nieniszczących.

OGRANICZENIA

(należy uwzględnić wyłącznie w przypadku organizacji z uprawnieniami dotyczącymi samolotów, śmigłowców lub kompletnych silników, jeżeli tylko jedna osoba planuje i wykonuje wszystkie zadania obsługi technicznej)

Z zakresu prac wyłączone są następujące czynności obsługi technicznej (***):

- obsługa techniczna samolotów wyposażonych w silnik turbinowy;
- obsługa techniczna śmigłowców wyposażonych w silnik turbinowy lub więcej niż jeden silnik tłokowy; oraz
- obsługa techniczna kompletnych silników tłokowych o mocy 450 KM i większej oraz kompletnych silników turbinowych.

Wykaz organizacji działających na podstawie systemu jakości (*)**

Niniejszy zakres zatwierdzenia jest ograniczony do wyrobów, części i urządzeń oraz czynności wskazanych w sekcji dotyczącej zakresu prac zatwierdzonej charakterystyki kompleksowej zdatności do lotu.

Numer referencyjny charakterystyki kompleksowej zdatności do lotu:

Data pierwszego wydania charakterystyki:

Data ostatniej zatwierdzonej zmiany: Zmiana nr:

Podpisano:

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

(*) Lub EASA, jeśli EASA jest właściwym organem

(**) Wykreślić, jeśli organizacja nie jest zatwierdzona.

(***) Wypełnić stosownie do przypadku.

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2019/1384**z dnia 24 lipca 2019 r.**

zmieniające rozporządzenia (UE) nr 965/2012 i (UE) nr 1321/2014 w odniesieniu do użytkowania statków powietrznych wymienionych w certyfikacie przewoźnika lotniczego do operacji niezarobkowych i operacji specjalistycznych, ustanowienia wymogów operacyjnych dotyczących przeprowadzania lotów próbnych po obsłudze, ustanowienia przepisów dotyczących operacji niezarobkowych z udziałem zmniejszonego personelu pokładowego na pokładzie oraz wprowadzenia aktualizacji redakcyjnych dotyczących wymogów w zakresie operacji lotniczych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 17 ust. 1 i art. 31,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu Komisji (UE) nr 965/2012 ⁽²⁾ ustanowiono szczegółowe przepisy dotyczące operacji zarobkowego transportu lotniczego („CAT”), operacji niezarobkowych wykonywanych przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym oraz statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym, zarobkowych operacji specjalistycznych i niezarobkowych operacji specjalistycznych oraz niektórych zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka. W przepisach tych nie uwzględniono faktu, że te same statki powietrzne mogą w całym okresie ich użytkowania wykonywać różne rodzaje operacji.
- (2) Aby umożliwić przejście z operacji CAT na operacje niezarobkowe lub specjalistyczne w trakcie użytkowania statków powietrznych, należy zatem wprowadzić nowe przepisy dotyczące ciągłego użytkowania takich statków. Przepisy te powinny być na tyle elastyczne, aby umożliwiać użytkowanie tego samego statku powietrznego przez operatorów wykonujących operacje niezarobkowe lub specjalistyczne, bez wykreślenia danego statku powietrznego z certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”). Te nowe ramy operacyjne powinny również zapewniać sprawną realizację wspomnianych operacji i skuteczny nadzór nad nimi, bez wpływania na ich bezpieczeństwo.
- (3) Zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 965/2012 właściwy organ ma zatwierdzać rozmaite procedury operacyjne, które posiadacz AOC stosuje w odniesieniu do różnych wykonywanych przez siebie operacji niezarobkowych. Ten wymóg oznacza nierówne traktowanie posiadaczy AOC i operatorów wykonujących operacje niezarobkowe w odniesieniu do tego samego rodzaju operacji, a zatem należy go uchylić dla zapewnienia spójności regulacyjnej.
- (4) W oparciu o zalecenia dotyczące bezpieczeństwa oraz uwagi przekazane przez państwa członkowskie i zainteresowane strony, w tym wnioski z inspekcji standaryzacyjnych, Komisja jest zdania, że należy zaktualizować rozporządzenie (UE) nr 965/2012, aby odzwierciedlić aktualny stan wiedzy i najlepsze praktyki w odniesieniu do różnych wymogów w zakresie operacji lotniczych. Należy wprowadzić zmiany redakcyjne, aby zaktualizować szereg odesłań do uchylonych rozporządzeń, a mianowicie do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 ⁽³⁾ i rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 ⁽⁴⁾. Ponadto należy dodać nowe sformułowania, aby doprecyzować niektóre obowiązujące przepisy.

⁽¹⁾ Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz.U. L 315 z 28.11.2003, s. 1).

⁽⁴⁾ 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 (Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1).

- (5) Podczas lotów prowadzonych przy użyciu statków powietrznych, które właśnie przeszły niepełną lub nieodpowiednią obsługę techniczną, lub lotów prowadzonych w celu sprawdzenia, czy obsługa techniczna statku powietrznego była odpowiednia („loty próbne po obsłudze”), miał miejsce szereg wypadków lotniczych lub incydentów lotniczych. Mając na względzie wypadek Airbusa A320-232, który zdarzył się w dniu 27 listopada 2008 r. u wybrzeży Canet-Plage we Francji, należy zmienić rozporządzenie (UE) nr 965/2012, aby dokładnie określić tę kategorię lotów oraz ustalić, tam gdzie jest to potrzebne, minimalne wymogi dotyczące załóg lotniczych i procedur, których należy przestrzegać podczas przygotowywania i przeprowadzania tych lotów.
- (6) Należy poza tym wprowadzić mniej rygorystyczne wymogi dotyczące operacji niezarobkowych wykonywanych bez udziału personelu pokładowego na pokładzie, w odniesieniu do statków powietrznych posiadających maksymalną operacyjną konfigurację miejsc pasażerskich (MOPSC) większą niż 19 i przewożących maksymalnie 19 pasażerów, pod warunkiem spełnienia określonych wymagań. Operatorom należy zezwalać na stosowanie tych mniej rygorystycznych wymogów jedynie w połączeniu z odpowiednimi środkami ograniczającymi ryzyko związane z takimi operacjami.
- (7) W rozporządzeniu (UE) nr 965/2012 nałożono na operatorów CAT obowiązek przekazywania pasażerom instrukcji i dostarczenia im karty bezpieczeństwa ukazującej w formie rysunkowej sposób użycia wyposażenia awaryjnego oraz położenie dostępnych dla pasażerów wyjść awaryjnych. Rozporządzenie (UE) nr 965/2012 powinno zawierać nową definicję wyjść awaryjnych.
- (8) Należy zatem zmienić rozporządzenie (WE) nr 965/2012 zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia.
- (9) Po przejściu z operacji CAT na operacje niezarobkowe lub specjalistyczne w trakcie użytkowania statków powietrznych związaną z taką zmianą odpowiedzialność za ciągłą zdadność do lotu statków powietrznych należy utrzymać na poziomie posiadacza AOC. Należy zatem odpowiednio zmienić załączniki I (część M) i Vb (część ML) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 ⁽⁵⁾.
- (10) Agencja przygotowała projekt przepisów wykonawczych i przedłożyła go Komisji jako opinie ⁽⁶⁾ zgodnie z art. 75 i 76 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (11) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu, o którym mowa w art. 127 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zmiany w rozporządzeniu (UE) nr 965/2012

W rozporządzeniu (UE) nr 965/2012 wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 2 pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7. „Operacje specjalistyczne” oznaczają wszelkie operacje inne niż operacje zarobkowego transportu lotniczego, w ramach których statki powietrzne wykorzystywane są do wykonywania specjalistycznej działalności, takiej jak działalność z zakresu rolnictwa, budownictwa, fotografii, miernictwa, obserwacji i patrolowania, reklamy powietrznej, lotów próbnych po obsłudze;”;

2) art. 6 ust. 3 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) loty bez przewożenia pasażerów lub ładunku, wykonywane w celu przebazowania samolotu lub śmigłowca na potrzeby remontu, naprawy, inspekcji, dostawy, eksportu lub inne podobne potrzeby, pod warunkiem że dany statek powietrzny nie jest wymieniony w certyfikacie przewoźnika lotniczego lub w zgłoszeniu.”;

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdadności 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).

⁽⁶⁾ Opinia nr 04/2017 Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego z dnia 29 czerwca 2017 r. dotycząca projektu rozporządzenia Komisji w sprawie zmiany przepisów dotyczących operacji lotniczych i ciągłej zdadności do lotu oraz opinia nr 01/2017 Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego z dnia 7 marca 2017 r. dotycząca projektu rozporządzenia Komisji w sprawie zmiany przepisów dotyczących operacji lotniczych w odniesieniu do lotów próbnych po obsłudze.

3) dodaje się art. 9aa w brzmieniu:

„Artykuł 9aa

Wymagania dotyczące załóg lotniczych w odniesieniu do lotów próbnych po obsłudze

Pilotowi, który przed dniem 20 sierpnia 2019 r. pełnił rolę pilota dowódcy podczas lotu próbnego po obsłudze, który zgodnie z definicją w pkt SPO.SPEC.MCF.100 w załączniku VIII klasyfikuje się jako lot próbny po obsłudze poziomu A, zalicza się jako spełnione wymogi określone w pkt SPO.SPEC.MCF.115 lit. a) pkt 1 w tym załączniku. W takim przypadku operator zapewnia poinstruowanie pilota dowódcy o wszelkich stwierdzonych różnicach między praktykami operacyjnymi ustanowionymi przed dniem 20 sierpnia 2019 r. a obowiązkami określonymi w podczęści E sekcja 5 i 6 załącznika VII do niniejszego rozporządzenia, łącznie z obowiązkami wynikającymi z powiązanych procedur ustanowionych przez operatora.”;

4) w załącznikach I, II, III, IV, V, VI, VII i VIII wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Zmiany w rozporządzeniu (UE) nr 1321/2014

W załączniku I (część M) i załączniku Vb (część ML) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 3

Wejście w życie i stosowanie

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 24 lipca 2019 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

W załącznikach I, II, III, IV, V, VI, VII i VIII do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku I (część DEF) wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 17 otrzymuje brzmienie:

„17) »Kategoria A w odniesieniu do śmigłowców« oznacza śmigłowiec wielosilnikowy zaprojektowany z uwzględnieniem zasad określonych w obowiązującej specyfikacji certyfikacji, według których jego silniki i instalacje posiadają zabezpieczenia przed rozprzestrzenianiem się skutków powstałych niesprawności na inne napędy i systemy, oraz którego osiągi w zakresie startu i lądowania zostały zdefiniowane w oparciu o koncepcję niesprawności silnika krytycznego i zapewniają odpowiednią wyznaczoną powierzchnię i możliwość bezpiecznego kontynuowania lotu lub przerwania startu w razie wystąpienia niesprawności silnika.”;

b) dodaje się pkt 45a w brzmieniu:

„45a) »Wyjście awaryjne« oznacza zainstalowany w postaci wyjścia punkt opuszczania statku powietrznego, który umożliwi maksymalnie sprawną ewakuację kabiny pasażerskiej i kabiny załogi lotniczej w odpowiednim czasie oraz obejmuje drzwi na poziomie podłogi, wyjście przez okno lub każdy inny typ wyjścia, na przykład luk w kabinie załogi lotniczej i wyjście przez stożek ogonowy.”;

c) dodaje się pkt 48a w brzmieniu:

„48a) »Członek załogi lotniczej« oznacza członka załogi posiadającego licencję, któremu powierzono pełnienie obowiązków niezbędnych do eksploatacji statku powietrznego w okresie pełnienia czynności lotniczych.”;

d) dodaje się pkt 49a w brzmieniu:

„49a) »Pracownik nadzorujący operacje lotnicze« lub »dyspozytor lotniczy« oznacza osobę wyznaczoną przez operatora do prowadzenia kontroli i nadzoru nad operacjami lotniczymi, która jest odpowiednio wykwalifikowana oraz wspiera pilota dowódcę w bezpiecznym prowadzeniu lotu i informuje go lub pomaga mu w tym zakresie.”;

e) dodaje się pkt 76a w brzmieniu:

„76a) »Lot próbny po obsłudze (MCF)« oznacza lot statku powietrznego posiadającego świadectwo zdatności do lotu lub pozwolenie na loty, który jest wykonywany w celu usunięcia usterek lub sprawdzenia funkcjonowania jednego lub większej liczby systemów, części lub akcesoriów po obsłudze technicznej, jeżeli funkcjonowania systemów, części lub akcesoriów nie można określić podczas kontroli naziemnych, i który jest wykonywany w którejkolwiek z poniższych sytuacji:

- a) zgodnie z wymogami określonymi w podręczniku obsługi technicznej statku powietrznego (»AMM«) lub w jakichkolwiek innych danych dotyczących obsługi technicznej wydanych przez posiadacza zatwierdzenia projektu odpowiedzialnego za ciągłą zdatność do lotu statku powietrznego;
- b) po obsłudze technicznej, na wniosek operatora lub zgodnie z propozycją organizacji odpowiedzialnej za zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego;
- c) na żądanie organizacji obsługowej, w celu weryfikacji skutecznego usunięcia usterki;
- d) w celu pomocy w wyodrębnieniu awarii lub usunięciu usterek.”;

f) dodaje się pkt 95a i 95b w brzmieniu:

„95a) »Układ urządzenia do przewozu osób (PCDS)« oznacza układ obejmujący co najmniej jedno urządzenie, które jest zaczepione na zaczepie zewnętrznym lub haku ładunkowym albo przymocowane do płatowca wiropłatu podczas operacji z podwieszonymi osobami (»HEC«) lub operacji śmigłowcowych z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym (»HHO«). Urządzenia posiadają wydolność konstrukcyjną i elementy potrzebne do przewozu osób na zewnątrz śmigłowca, np. uprzęż bezpieczeństwa (wyposażoną lub nie w mechanizm szybkozwalniający i pas z pierścieniem łączącym), sztywny kosz lub klatkę.”;

- 95b) »Zwykły układ urządzenia do przewozu osób (zwykły PCDS)« oznacza PCDS, który spełnia następujące warunki:
- spełnia wymogi normy zharmonizowanej zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/425 (*) lub dyrektywą 2006/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (**);
 - jest zaprojektowany do przytrzymywania nie więcej niż jednej osoby (na przykład operatora wyciągarki lub haka ładunkowego, specjalisty zadaniowego lub fotografa) wewnątrz kabiny, lub do przytrzymywania nie więcej niż dwóch osób na zewnątrz kabiny;
 - nie jest sztywną konstrukcją, taką jak klatka, platforma lub kosz.

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/425 z dnia 9 marca 2016 r. w sprawie środków ochrony indywidualnej oraz uchylenia dyrektywy Rady 89/686/EWG (Dz.U. L 81 z 31.3.2016, s. 51).

(**) Dyrektywa 2006/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. w sprawie maszyn, zmieniająca dyrektywę 95/16/WE (Dz.U. L 157 z 9.6.2006, s. 24).”;

- g) dodaje się pkt 103b w brzmieniu:

„103b) »Przepisy ruchu lotniczego« oznaczają przepisy ustanowione w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012 (*).

(*) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010 (Dz.U. L 281 z 13.10.2012, s. 1).”;

- 2) w załączniku II (część ARO) wprowadza się następujące zmiany:

- a) w pkt ARO.GEN.120 wprowadza się następujące zmiany:

- (i) lit. a), b) i c) otrzymują brzmienie:

„a) Agencja opracowuje akceptowalne sposoby spełnienia wymagań (Acceptable Means of Compliance, AMC), które można wykorzystywać do uzyskania zgodności z wymaganiami rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz jego aktów delegowanych i wykonawczych.

b) W celu zapewnienia zgodności z wymaganiami rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz jego aktów delegowanych i wykonawczych można wykorzystywać alternatywne sposoby spełnienia wymagań.

c) Właściwy organ ustanawia system do celów spójnej oceny, czy alternatywne sposoby spełnienia wymagań wykorzystywane przez niego lub przez organizacje i osoby znajdujące się pod jego nadzorem spełniają wymagania rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz jego aktów delegowanych i wykonawczych. System ten obejmuje procedury służące ograniczeniu, uchyleniu lub zmianie zatwierdzonych alternatywnych sposobów spełnienia wymagań, jeżeli właściwy organ wykaze, że te alternatywne sposoby spełnienia wymagań nie spełniają wymagań rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz przyjętych na jego podstawie aktów delegowanych i wykonawczych.”;

- (ii) uchyla się lit. d) akapit trzeci pkt 3;

- b) pkt ARO.GEN.135 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Nie naruszając przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 (*), właściwy organ wdraża system służący odpowiedniemu gromadzeniu, analizowaniu i rozpowszechnianiu informacji dotyczących bezpieczeństwa.

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylenia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007 (Dz.U. L 122 z 24.4.2014, s. 18).”;

- c) (nie dotyczy wersji polskiej);

- d) pkt ARO.GEN.350 lit. d) pkt 4 otrzymuje brzmienie:
- „4) Właściwy organ prowadzi rejestr wszystkich stwierdzonych przez siebie lub zgłoszonych mu zgodnie z lit. e) nieprawidłowości oraz, w stosownych przypadkach, zastosowanych przez siebie środków egzekwujących, a także wszystkich podjętych działań naprawczych i terminów zakończenia działań dotyczących nieprawidłowości.”;
- e) w pkt ARO.OPS.110 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) lit. a) pkt 3 otrzymuje brzmienie:
- „3) ORO.AOC.110 lit. e), w przypadku statków powietrznych oddawanych w leasing bez załogi dowolnemu operatorowi, z wyjątkiem przypadków określonych w załączniku III w pkt ORO.GEN.310;”
- (ii) w lit. b) wprowadza się następujące zmiany:
- pkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2) leasingodawca zostaje objęty zakazem prowadzenia operacji na podstawie przepisów rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady (*);
- (*) Rozporządzenie (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz oraz uchylające art. 9 dyrektywy 2004/36/WE (Dz.U. L 344 z 27.12.2005, s. 15).”;
- dodaje się pkt 3 w brzmieniu:
- „3) zezwolenie wydane zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 452/2014 (*) zostało zawieszono, cofnięte lub zrzeczono się go.
- (*) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 452/2014 z dnia 29 kwietnia 2014 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące operacji lotniczych wykonywanych przez operatorów z państw trzecich zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 133 z 6.5.2014, s. 12).”;
- (iii) w lit. d) pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:
- „1) odpowiednie skoordynowanie działań z właściwym organem odpowiedzialnym za ciągły nadzór nad statkiem powietrznym, zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1321/2014 (*), lub za operacje statku powietrznego, jeżeli jest to inny organ;
- 2) terminowe wykreślenie statku powietrznego z AOC operatora, z wyjątkiem przypadków określonych w załączniku III w pkt ORO.GEN.310.
- (*) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatości 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).”;
- f) pkt ARO.OPS.150 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) Jeśli właściwy organ dla operatora stwierdzi, że ocena ryzyka i SOP są zgodne z wymaganiami, właściwy organ wydaje zezwolenie, które określono w dodatku IV. Zezwolenie może zostać wydane na czas określony lub bezterminowo. Warunki, na jakich operatorowi udzielono zezwolenia na prowadzenie jednej lub większej liczby zarobkowych operacji specjalistycznych wysokiego ryzyka, określa się w zezwoleniu.”;
- g) pkt ARO.OPS.200 lit. b) pkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2) wykazie zatwierdzeń szczególnych, zgodnie z dodatkiem III, dla operacji niezarobkowych i operacji specjalistycznych.”;
- h) pkt ARO.RAMP.105 lit. b) pkt 5 otrzymuje brzmienie:
- „5) statki powietrzne wykorzystywane przez operatorów z państw trzecich, którzy po raz pierwszy wlatują na terytorium podlegające postanowieniom Traktatu, operują w jego granicach lub wylatują z tego terytorium, lub których zezwolenie wydane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 452/2014 zostało ograniczone lub przywrócone po zawieszeniu lub cofnięciu.”;

- i) pkt ARO.RAMP.115 lit. b) pkt 3 otrzymuje brzmienie:
- „3) utrzymują ważność swoich kwalifikacji przez uczestnictwo w szkoleniach okresowych oraz przeprowadzanie minimum 12 inspekcji w roku kalendarzowym.”;
- j) w pkt ARO.RAMP.125 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) Inspekcje na płycie są przeprowadzane w ustandaryzowany sposób.”;
- (ii) lit. c) otrzymuje brzmienie:
- „c) Po zakończeniu inspekcji na płycie pilot dowódca albo, w przypadku jego nieobecności, inny członek załogi lotniczej lub przedstawiciel operatora jest informowany o wynikach inspekcji na płycie.”;
- k) pkt ARO.RAMP.140 lit. d) pkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2) uzyskał pozwolenie na loty zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012, w przypadku statków powietrznych zarejestrowanych w państwie członkowskim;”;
- l) pkt ARO.RAMP.150 lit. a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:
- „1) informacji, o których mowa w ARO.RAMP.145;”;
- m) dodatki I–IV otrzymują brzmienie:

„Dodatek I

CERTYFIKAT PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO (Zakres zatwierdzenia dla przewoźników lotniczych)		
Rodzaje operacji: Zarobkowy transport lotniczy (CAT) <input type="checkbox"/> Pasażerski; <input type="checkbox"/> Towarowy; <input type="checkbox"/> Inny ⁽¹⁾ : _____		
(4)	Państwo operatora ⁽²⁾	(5)
	Organ wydający ⁽³⁾	
Nr AOC ⁽⁶⁾ :	Nazwa operatora ⁽⁷⁾ Nazwa handlowa poprzedzona DBA ⁽⁸⁾ Adres operatora ⁽¹⁰⁾ : Telefon ⁽¹¹⁾ : Faks: E-mail:	Operacyjne osoby do kontaktu ⁽⁹⁾ : Szczegóły dotyczące osób do kontaktu nadzorujących operacje, z którymi bez zbędnej zwłoki można się skontaktować, wymienione są w _____ ⁽¹²⁾ .
Niniejszy certyfikat zaświadcza, że _____ ⁽¹³⁾ jest upoważniony do wykonywania zarobkowych operacji lotniczych w zakresie określonym w załączonych specyfikacjach operacyjnych, zgodnie z instrukcją operacyjną, załącznikiem V do rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz jego aktami delegowanymi i wykonawczymi.		
Data wydania ⁽¹⁴⁾ :	Imię, nazwisko i podpis ⁽¹⁵⁾ : Tytuł:	
⁽¹⁾ Określenie innych rodzajów przewozów. ⁽²⁾ Zastąpić nazwą państwa operatora. ⁽³⁾ Zastąpić określeniem właściwego organu wydającego zatwierdzenie. ⁽⁴⁾ Tylko do użytku właściwego organu. ⁽⁵⁾ Tylko do użytku właściwego organu. ⁽⁶⁾ Numer zatwierdzenia nadany przez właściwy organ. ⁽⁷⁾ Zastąpić zarejestrowaną nazwą operatora. ⁽⁸⁾ Nazwa handlowa operatora, jeżeli inna. Przed nazwą handlową wstawić zapis »Prowadzi działalność gospodarczą pod firmą« (doing business as, DBA).		

- (⁹) Dane kontaktowe to numer telefonu i faksu, wraz z numerem kierunkowym kraju, oraz adres e-mail (jeżeli jest dostępny), pod którymi można się bez zbędnej zwłoki skontaktować z osobą nadzorującą operacje w sprawach dotyczących operacji lotniczych, zdolności do lotu, kompetencji członków załogi lotniczej i personelu pokładowego, materiałów niebezpiecznych i innych.
- (¹⁰) Adres głównego miejsca prowadzenia działalności przez operatora.
- (¹¹) Numery telefonu i faksu, wraz z numerem kierunkowym kraju, w głównym miejscu prowadzenia działalności przez operatora. Adres e-mail podaje się, jeżeli jest dostępny.
- (¹²) Wstawić nazwę kontrolowanego dokumentu, przewożonego na pokładzie statku powietrznego, w którym wymienia się dane kontaktowe, wraz ze wskazaniem odpowiedniej strony lub jednostki redakcyjnej tekstu, np. »dane kontaktowe ... są wymienione w instrukcji operacyjnej, Gen./Basic, rozdział 1, pkt 1.1« lub »... są wymienione w specyfikacjach operacyjnych, s. 1« lub »... są wymienione w załączniku do niniejszego dokumentu«.
- (¹³) Zarejestrowana nazwa operatora.
- (¹⁴) Data wydania AOC (dd-mm-rrrr).
- (¹⁵) Tytuł, imię i nazwisko oraz podpis przedstawiciela właściwego organu. Dodatkowo, AOC można opatrzyć oficjalną pieczęcią.

Formularz EASA 138 wydanie 2

Dodatek II

SPECYFIKACJE OPERACYJNE (z zastrzeżeniem warunków zatwierdzonych w instrukcji operacyjnej)				
Dane kontaktowe organu wydającego Telefon (¹): _____ ; Faks: _____ ; E-mail: _____				
Nr AOC (²):	Nazwa operatora (³):	Data (⁴):	Podpis:	
Nazwa handlowa poprzedzona DBA:				
Nr specyfikacji operacyjnych:				
Model statku powietrznego (⁵): Znaki rejestracyjne (⁶):				
Rodzaje operacji: Zarobkowy transport lotniczy <input type="checkbox"/> Pasażerski <input type="checkbox"/> Towarowy <input type="checkbox"/> Inny (⁷): _____				
Obszar prowadzenia operacji (⁸):				
Specjalne ograniczenia (⁹):				
Szczególne zatwierdzenia:	Tak	Nie	Wyszczególnienie (¹⁰)	Uwagi
Materiały niebezpieczne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operacje przy ograniczonej widzialności Start Podejście i lądowanie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT (¹¹): ... RVR (¹²): m DA/H: ft RVR: m	
RVSM (¹³): <input type="checkbox"/> Nie dotyczy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS (¹⁴): <input type="checkbox"/> Nie dotyczy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Maksymalny czas do- lotu do lotniska za- pasowego (¹⁵): min.	

Kompleksowe specyfikacje nawigacyjne operacji PBN ⁽¹⁶⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		(17)
Specyfikacja minimalnych osiągnięć nawigacyjnych	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operacje jednosilnikowego samolotu turbiniowego w nocy lub w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (SET-IMC)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(18)	
Operacje śmigłowców z użyciem systemów noktowizyjnych	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operacje śmigłowców z ładunkiem na zamczepie zewnętrznym	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operacje śmigłowcowej służby ratownictwa medycznego	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Morskie operacje śmigłowców	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Szkolenie członków personelu pokładowego ⁽¹⁹⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Wydawanie zaświadczeń dla personelu pokładowego ⁽²⁰⁾	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Stosowanie aplikacji EFB typu B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(21)	
Ciągła zdatność do lotu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	(22)	
Inne ⁽²³⁾				

(1) Numery telefonu i faksu właściwego organu (wraz z numerem kierunkowym kraju). Adres e-mail podaje się, jeżeli jest dostępny.

(2) Wpisać numer powiązanego certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC).

(3) Wpisać zarejestrowaną nazwę operatora i nazwę handlową, jeżeli jest inna. Przed nazwą handlową wstawić skrót »DBA« (ang. *doing business as*, prowadzi działalność gospodarczą pod firmą).

(4) Data wydania specyfikacji operacyjnych (dd-mm-rrrr) i podpis przedstawiciela właściwego organu.

(5) Wpisać nadane przez ICAO oznaczenie marki, modelu i serii lub serii głównej statku powietrznego, jeżeli nadano numer serii (np. Boeing-737-3K2 lub Boeing-777-232).

(6) Znaki rejestracyjne podaje się w specyfikacjach operacyjnych lub instrukcji operacyjnej. W tym drugim przypadku w powiązanych specyfikacjach operacyjnych musi znajdować się odniesienie do odpowiedniej strony w instrukcji operacyjnej. Jeżeli nie wszystkie szczególne zatwierdzenia dotyczą danego modelu statku powietrznego, znaki rejestracyjne statku powietrznego można umieścić w kolumnie »Uwagi« dotyczącej odpowiedniego szczególnego zatwierdzenia.

(7) Należy określić inne rodzaje przewozów (np. służba ratownictwa medycznego).

(8) Wymienić obszary geograficzne, na których dozwolone jest prowadzenie operacji (przy pomocy współrzędnych geograficznych lub określonych tras, rejonów informacji powietrznej lub granic państwowych albo regionalnych).

(9) Wymienić szczególne ograniczenia, które mają zastosowanie (np. tylko VFR, tylko w ciągu dnia itp.).

(10) W tej kolumnie podać najłagodniejsze kryteria dla każdego zatwierdzenia lub typu zatwierdzenia (z odpowiednimi kryteriami).

(11) Wpisać stosowną kategorię podejścia precyzyjnego: LTS CAT I, CAT II, OTS CAT II, CAT IIIA, CAT IIIB lub CAT IIIC. Wpisać minimalny zasięg widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) w metrach oraz wysokość względną decyzji (DA/H) w stopach. Jeden wiersz dla każdej wymienionej kategorii podejścia.

(12) Wpisać zatwierdzony minimalny RVR do startu, podany w metrach. Jeżeli wydano różne zatwierdzenia, dla każdego z nich można wykorzystać osobny wiersz.

(13) Pole »Nie dotyczy« można zaznaczyć tylko w przypadku, gdy maksymalny pułap statku powietrznego jest niższy niż FL290.

(14) Operacje o wydłużonym zasięgu (ETOPS) odnoszą się obecnie tylko do dwusilnikowych statków powietrznych. Dlatego, jeżeli dany model statku powietrznego ma mniej lub więcej niż dwa silniki, można zaznaczyć pole »Nie dotyczy«.

(15) Można podać również odległość graniczną (w NM) oraz typ silnika.

- (16) Nawigacja w oparciu o charakterystyki systemów (ang. *performance-based navigation*, PBN): na każde szczególne zatwierdzenie złożonej PBN (np. RNP AR APCH) przeznaczają się jeden wiersz; odpowiednie ograniczenia podaje się w kolumnie »Specyfikacje« lub w kolumnie »Uwagi« bądź w obu tych kolumnach. Zatwierdzenia dotyczące określonych procedur RNP AR APCH mogą być wymienione w specyfikacjach operacyjnych lub instrukcji operacyjnej. W tym drugim przypadku w powiązanych specyfikacjach operacyjnych musi znajdować się odniesienie do odpowiedniej strony w instrukcji operacyjnej.
- (17) Wskazać, czy szczególne zatwierdzenie jest ograniczone do określonych końców drogi startowej lub lotnisk, lub do jednych i drugich.
- (18) Wpisać kombinację płatowca i silnika danego statku powietrznego.
- (19) Zatwierdzenie do prowadzenia szkoleń i egzaminów, jakie odbyć muszą kandydaci chcący uzyskać świadectwo dopuszczenia do pracy personelu pokładowego zgodnie z załącznikiem V (część CC) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.
- (20) Zatwierdzenie do wydawania świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego zgodnie z załącznikiem V (część CC) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.
- (21) Wprowadzenie wykazu aplikacji EFB typu B wraz z numerem referencyjnym urządzenia EFB (w przypadku przenośnego sprzętu EFB). Wykaz ten zawiera się w specyfikacjach operacyjnych lub w instrukcji operacyjnej. W tym drugim przypadku w powiązanych specyfikacjach operacyjnych musi znajdować się odniesienie do odpowiedniej strony w instrukcji operacyjnej.
- (22) Wpisać imię i nazwisko osoby lub nazwę organizacji odpowiedzialnej za zapewnienie zarządzania ciągłą zdatnością do lotu zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1321/2014.
- (23) Tutaj można wpisać inne zatwierdzenia lub dane, wykorzystując jeden wiersz (lub jedną komórkę z wieloma wierszami) na jedno zatwierdzenie (np. operacje krótkiego lądowania, operacje podejścia o stromej ścieżce schodzenia, operacje śmigłowców z lub do miejsca wykonywania operacji związanych z zabezpieczeniem interesu publicznego, operacje śmigłowców w nieprzyjaznym środowisku poza obszarem gęsto zaludnionym, operacje śmigłowców bez możliwości bezpiecznego wykonania lądowania przymusowego, operacje wykonywane przy zwiększonym kącie przechylenia, maksymalna odległość od odpowiedniego lotniska dla samolotów dwusilnikowych bez zatwierdzenia ETOPS).

Formularz EASA 139 wydanie 5

Dodatek III

Wykaz zatwierdzeń szczególnych

Operacje niezarobkowe

Operacje specjalistyczne

(stosownie do warunków określonych w zatwierdzeniu i w instrukcji operacyjnej lub w podręczniku operacyjnym pilota)

Organ wydający ⁽¹⁾ :		
Numer wykazu zatwierdzeń szczególnych ⁽²⁾ :		
Imię i nazwisko lub nazwa operatora:		
Data ⁽³⁾ :		
Podpis:		
Model i znaki rejestracyjne statku powietrznego ⁽⁴⁾ :		
Rodzaje operacji specjalistycznych (SPO), jeżeli dotyczy: <input type="checkbox"/> ⁽⁵⁾ ...		
Zatwierdzenia szczególne ⁽⁶⁾ :	Wyszczególnienie ⁽⁷⁾	Uwagi
...		
...		

...		
...		
<p>(1) Należy wpisać nazwę i dane kontaktowe.</p> <p>(2) Należy wpisać powiązany numer.</p> <p>(3) Data wydania zatwierdzeń szczególnych (dd-mm-rrrr) i podpis przedstawiciela właściwego organu.</p> <p>(4) Należy wpisać – zgodnie z systematyką zespołu ds. bezpieczeństwa lotnictwa zarobkowego (CAST)/ICAO – oznaczenie marki, modelu i serii statku powietrznego, bądź serii głównej, jeżeli została ona oznaczona (np. Boeing-737-3K2 lub Boeing-777-232). Systematyka CAST/ICAO dostępna jest na stronie: http://www.intlaviationstandards.org/. Znaki rejestracyjne wymienia się w wykazie zatwierdzeń szczególnych albo w instrukcji operacyjnej. W tym drugim przypadku w wykazie zatwierdzeń szczególnych umieszcza się odniesienie do odpowiedniej strony w instrukcji operacyjnej.</p> <p>(5) Należy określić rodzaj operacji, np. operacja agrolotnicza, budowlana, fotograficzna, geodezyjna, obserwacyjno-patrolowa, operacja reklamy lotniczej, loty próbne po obsłudze.</p> <p>(6) W tej kolumnie należy wymienić wszelkie zatwierdzone operacje, np. przewóz materiałów niebezpiecznych, LVO, RVSM, PBN, MNPS, HOFO.</p> <p>(7) W tej kolumnie należy wymienić najłagodniejsze kryteria dla każdego z zatwierdzeń, np. wysokość względna decyzji i minima RVR dla CAT II.</p>		

Formularz EASA 140 wydanie 2

Dodatek IV

ZEZWOLENIE NA ZAROBKOWE OPERACJE SPECJALISTYCZNE WYSOKIEGO RYZYKA	
Organ wydający ⁽¹⁾ :	
Nr zezwolenia ⁽²⁾ :	
Nazwa operatora ⁽³⁾ :	
Adres operatora ⁽⁴⁾ :	
Telefon ⁽⁵⁾ :	
Faks:	
E-mail:	
Model i znaki rejestracyjne statku powietrznego ⁽⁶⁾ :	
Operacja specjalistyczna objęta zezwoleniem ⁽⁷⁾ :	
Obszar lub miejsce prowadzenia operacji objęte zezwoleniem ⁽⁸⁾ :	
Szczególne ograniczenia ⁽⁹⁾ :	
Niniejszym potwierdza się, że _____ posiada zezwolenie na wykonywanie zarobkowej operacji specjalistycznej (zarobkowych operacji specjalistycznych) wysokiego ryzyka zgodnie z treścią niniejszego zezwolenia, standardowymi procedurami operacyjnymi operatora, załącznikiem V do rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz jego aktami delegowanymi i wykonawczymi.	
Data wydania ⁽¹⁰⁾ :	Imię, nazwisko i podpis ⁽¹¹⁾ :
	Tytuł:
<p>(1) Nazwa i dane kontaktowe właściwego organu.</p> <p>(2) Wpisać odpowiedni numer zezwolenia.</p> <p>(3) Wpisać zarejestrowaną nazwę operatora i nazwę handlową, jeżeli jest inna. Przed nazwą handlową wstawić zapis »Prowadzi działalność gospodarczą pod firmą« (doing business as, DBA).</p> <p>(4) Adres głównego miejsca prowadzenia działalności przez operatora.</p> <p>(5) Numery telefonu i faksu, wraz z numerem kierunkowym kraju, w głównym miejscu prowadzenia działalności przez operatora. Adres e-mail podaje się, jeżeli jest dostępny.</p>	

- (6) Należy wpisać – zgodnie z systematyką zespołu ds. bezpieczeństwa lotnictwa zarobkowego (CAST)/ICAO – oznaczenie marki, modelu i serii statku powietrznego, bądź serii głównej, jeżeli została ona oznaczona (np. Boeing-737-3K2 lub Boeing-777-232). Systematyka CAST/ICAO dostępna jest na stronie: <http://www.intlaviationstandards.org>. Znaki rejestracyjne wymienia się w wykazie zatwierdzeń szczególnych albo w instrukcji operacyjnej. W tym drugim przypadku w wykazie zatwierdzeń szczególnych umieszcza się odniesienie do odpowiedniej strony w instrukcji operacyjnej.
- (7) Należy określić rodzaj operacji, np. operacja agrolotnicza, budowlana, fotograficzna, geodezyjna, obserwacyjno-patrolowa, operacja reklamy lotniczej, loty próbne po obsłudze.
- (8) Wymienić obszary geograficzne lub miejsca prowadzenia operacji objęte zezwoleniem (przy pomocy współrzędnych geograficznych lub rejonów informacji powietrznej, albo granic narodowych lub regionalnych).
- (9) Wymienić szczególne ograniczenia, które mają zastosowanie (np. tylko VFR, tylko w ciągu dnia itp.).
- (10) Data wydania zezwolenia (dd-mm-rrrr).
- (11) Tytuł, imię i nazwisko oraz podpis przedstawiciela właściwego organu. Dodatkowo zezwolenie można opatrzyć oficjalną pieczęcią.

Formularz EASA 151 wydanie 2”;

n) uchyla się dodatki V i VI;

3) w załączniku III (część ORO) wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt ORO.GEN.110 lit. h) otrzymuje brzmienie:

„h) Operator ustanawia listę kontrolną dla każdego typu statku powietrznego do użytku przez członków załóg we wszystkich fazach lotu w warunkach normalnych, nienormalnych i awaryjnych w celu zapewnienia przestrzegania procedur operacyjnych zawartych w instrukcji operacyjnej. Projekt list kontrolnych i sposób ich wykorzystania muszą być zgodne z zasadami czynnika ludzkiego oraz uwzględniać treść najnowszej stosownej dokumentacji otrzymanej od posiadacza zatwierdzenia projektu.”;

b) pkt ORO.GEN.135 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Certyfikat operatora zachowuje ważność pod warunkiem spełnienia wszystkich następujących warunków:

- 1) operator spełnia odpowiednie wymagania rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz jego aktów delegowanych i wykonawczych, z uwzględnieniem przepisów dotyczących postępowania z nieprawidłowościami określonych w niniejszym załączniku w pkt ORO.GEN.150;
- 2) właściwy organ ma zapewniony dostęp do operatora zgodnie z pkt ORO.GEN.140 w niniejszym załączniku w celu stwierdzenia zachowania stałej zgodności z odpowiednimi wymaganiami rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz jego aktów delegowanych i wykonawczych;
- 3) certyfikat nie został cofnięty ani nie zrzeczono się go.”;

c) pkt ORO.GEN.140 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Na potrzeby stwierdzenia zgodności z odpowiednimi wymaganiami rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz jego aktów delegowanych i wykonawczych, operator zapewnia nieprzerwany dostęp do wszystkich obiektów, statków powietrznych, dokumentów, zapisów, danych, procedur lub innych materiałów mających związek z jego działalnością i podlegających certyfikacji, wymogowi uzyskania zezwolenia SPO albo zgłoszeniu, niezależnie od tego, czy działalność ta jest zlecona czy nie, wszelkim osobom upoważnionym przez jeden z następujących organów:

- 1) właściwy organ określony w pkt ORO.GEN.105 w załączniku III do niniejszego rozporządzenia;
- 2) organ działający na mocy przepisów pkt ARO.GEN.300 lit. d), pkt ARO.GEN.300 lit. e) lub podczęści RAMP w załączniku II do niniejszego rozporządzenia.”;

- d) w pkt ORO.GEN.160 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) Operator zgłasza właściwemu organowi, a także innym organizacjom, których informowanie jest wymagane przez państwo operatora, wszelkie wypadki, poważne incydenty i zdarzenia określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 (*) oraz w rozporządzeniu (UE) nr 376/2014.
- (*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz.U. L 295 z 12.11.2010, s. 35).”;
- (ii) lit. c) otrzymuje brzmienie:
- „c) Bez uszczerbku dla przepisów rozporządzenia (UE) nr 996/2010 i rozporządzenia (UE) nr 376/2014 zgłoszenia, o których mowa w lit. a) i b), są składane w formie i w sposób ustalony przez właściwy organ i zawierają wszelkie znane operatorowi informacje dotyczące zaistniałych sytuacji.”;
- (*) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1018 z dnia 29 czerwca 2015 r. ustanawiające wykaz klasyfikujący zdarzenia w lotnictwie cywilnym, które muszą być zgłaszane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 (Dz.U. L 163 z 30.6.2015, s. 1).”;
- e) pkt ORO.GEN.205 lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) W przypadku zlecenia lub zakupywania jakichkolwiek usług lub produktów w ramach swojej działalności operator zapewnia spełnienie wszystkich następujących warunków:
- 1) zlecone albo zakupione usługi lub produkty muszą spełniać stosowne wymagania;
 - 2) wszelkie zagrożenia dla bezpieczeństwa lotniczego związane ze zleconymi albo zakupionymi usługami lub produktami muszą zostać uwzględnione w systemie zarządzania stosowanym przez operatora.”;
- f) w podczęści GEN dodaje się sekcję 3 w brzmieniu:

„Sekcja 3

Dodatkowe wymagania organizacyjne

ORO.GEN.310 Użytkowanie statków powietrznych wymienionych w AOC do operacji niezarobkowych i operacji specjalistycznych

- a) Statki powietrzne wymienione w AOC operatora mogą pozostać w AOC, jeżeli są eksploatowane w którejkolwiek z następujących sytuacji:
- 1) przez samego posiadacza AOC, do operacji specjalistycznych zgodnie z załącznikiem VIII (część SPO);
 - 2) przez innych operatorów, do operacji niezarobkowych z użyciem statków powietrznych z napędem silnikowym lub do operacji specjalistycznych wykonywanych zgodnie z załącznikiem VI (część NCC), załącznikiem VII (część NCO) lub załącznikiem VIII (część SPO), pod warunkiem że dany statek powietrzny jest użytkowany przez nieprzerwany okres nieprzekraczający 30 dni.
- b) W przypadku gdy statek powietrzny jest użytkowany zgodnie z lit. a) pkt 2, posiadacz AOC udostępniający statek powietrzny i operator użytkujący statek powietrzny ustanawiają procedurę:
- 1) jasno określającą, który operator jest odpowiedzialny za nadzór operacyjny nad każdym lotem, i opisującą, w jaki sposób przekazują oni sobie nadzór operacyjny;
 - 2) opisującą sposób przekazania statku powietrznego przy powrocie do posiadacza AOC.

Procedurę tę włącza się do instrukcji operacyjnej każdego z operatorów lub do umowy pomiędzy posiadaczem AOC a operatorem użytkującym statek powietrzny zgodnie z lit. a) pkt 2. Posiadacz AOC ustanawia wzór takiej umowy. Do prowadzenia dokumentacji dotyczącej takich umów ma zastosowanie pkt ORO.GEN.220.

Posiadacz AOC i operator użytkujący statek powietrzny zgodnie z lit. a) pkt 2 zapewniają poinformowanie o tej procedurze odpowiednich członków personelu.

- c) Posiadacz AOC przedkłada właściwemu organowi do uprzedniego zatwierdzenia procedurę, o której mowa w lit. b).

Posiadacz AOC uzgadnia z właściwym organem sposób i częstotliwość dostarczania temu organowi informacji o przekazaniu nadzoru operacyjnego zgodnie z pkt ORO.GEN.130 lit. c).

- d) Ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych użytkowanych zgodnie z lit. a) zarządza organizacja odpowiedzialna za zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych wymieniona w AOC, zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1321/2014.
- e) Posiadacz AOC udostępniający statki powietrzne zgodnie z lit. a):
- 1) podaje w swojej instrukcji operacyjnej znaki rejestracyjne udostępnianych statków powietrznych oraz rodzaj operacji prowadzonych z użyciem tych statków;
 - 2) posiada stale informacje o każdym z operatorów, którzy w danym momencie, aż do chwili zwrotu statków powietrznych do posiadacza AOC, sprawują nadzór operacyjny nad statkami powietrznymi, i prowadzi dokumentację dotyczącą tych operatorów;
 - 3) dopilnowuje, aby dokonana przez niego identyfikacja zagrożeń i ocena ryzyka oraz stosowane środki ograniczające ryzyko dotyczyły wszystkich operacji prowadzonych z użyciem tych statków powietrznych.
- f) W odniesieniu do operacji prowadzonych zgodnie z załącznikiem VI (część NCC) i załącznikiem VIII (część SPO) operator użytkujący statek powietrzny zgodnie z lit. a) zapewnia spełnienie wszystkich następujących warunków:
- 1) każdy lot prowadzony pod jego nadzorem operacyjnym jest rejestrowany w pokładowym dzienniku technicznym statku powietrznego;
 - 2) nie dokonuje się żadnych zmian w systemach ani w konfiguracji statków powietrznych;
 - 3) każdą usterkę lub nieprawidłowe działanie techniczne występujące w czasie, gdy statek powietrzny znajduje się pod jego nadzorem operacyjnym, zgłasza się do organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu (CAMO) posiadacza certyfikatu AOC;
 - 4) posiadacz AOC otrzymuje kopię każdego zgłoszenia o zdarzeniu dotyczącego lotów wykonywanych z użyciem danego statku powietrznego, wypełnionego zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 376/2014 i rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2015/1018 (*).

(*) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1018 z dnia 29 czerwca 2015 r. ustanawiające wykaz klasyfikujący zdarzenia w lotnictwie cywilnym, które muszą być zgłaszane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 (Dz.U. L 163 z 30.6.2015, s. 1).;

- g) pkt ORO.AOC.110 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„Branie w leasing z załogą

- c) Wnioskodawca ubiegający się o zatwierdzenie dotyczące brania w leasing statku powietrznego z załogą od operatora z państwa trzeciego musi wykazać przed właściwym organem spełnienie wszystkich następujących warunków:

- 1) operator z państwa trzeciego posiada ważny AOC wydany zgodnie z załącznikiem 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym;
- 2) normy bezpieczeństwa operatora z państwa trzeciego w zakresie ciągłej zdatności do lotu i operacji lotniczych odpowiadają stosownym wymaganiom ustanowionym rozporządzeniem (UE) nr 1321/2014 oraz niniejszym rozporządzeniem;
- 3) statek powietrzny posiada standardowe CofA wydane zgodnie z załącznikiem 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.”;

- h) pkt ORO.AOC.125 otrzymuje brzmienie:

„ORO.AOC.125 Operacje niezarobkowe wykonywane przez posiadacza AOC z użyciem statków powietrznych wymienionych w jego AOC

- a) Posiadacz AOC może prowadzić operacje niezarobkowe zgodnie z załącznikiem VI (część NCC) lub załącznikiem VII (część NCO) z użyciem statków powietrznych wymienionych w specyfikacjach operacyjnych do jego AOC lub w jego instrukcji operacyjnej, pod warunkiem że posiadacz AOC umieści w instrukcji operacyjnej szczegółowy opis tych operacji zawierający następujące elementy:

- 1) określenie stosownych wymagań;

- 2) opis wszelkich różnic między procedurami operacyjnymi stosowanymi przy prowadzeniu operacji CAT i operacji niezarobkowych;
 - 3) sposób zapewnienia pełnego zaznajomienia całego personelu biorącego udział w tych operacjach z odpowiednimi procedurami.
- b) Posiadacz AOC przestrzega przepisów:
- 1) załącznika VIII (część SPO) podczas przeprowadzania lotów próbnych po obsłudze z użyciem skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym;
 - 2) załącznika VII (część NCO) podczas przeprowadzania lotów próbnych po obsłudze z użyciem statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym.
- c) Posiadacz AOC prowadzący operacje, o których mowa w lit. a) i b), nie jest zobowiązany do przedstawiania zgłoszenia zgodnie z niniejszym załącznikiem.
- d) Posiadacz AOC określa rodzaj lotu, zgodnie z wykazem w swojej instrukcji operacyjnej, we wszystkich dokumentach dotyczących lotu (operacyjnym planie lotu, liście ładunkowej i innych równoważnych dokumentach).”;
- i) pkt ORO.AOC.135 lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) Zgodnie z pkt ORO.GEN.210 lit. b) operator wyznacza osoby odpowiedzialne za zarządzanie i nadzór nad następującymi obszarami:
- 1) operacje lotnicze;
 - 2) szkolenie członków załogi;
 - 3) operacje naziemne;
 - 4) ciągła zdadność do lotu lub umowa o zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1321/2014, w zależności od przypadku.”;
- j) pkt ORO.SPO.100 lit. c) otrzymuje brzmienie:
- „c) Operator wykonujący zarobkowe operacje specjalistyczne musi uzyskać uprzednie zatwierdzenie od właściwego organu oraz spełnić następujące warunki:
- 1) w przypadku gdy bierze statek powietrzny operatora z państwa trzeciego w leasing z załogą:
 - (i) normy bezpieczeństwa operatora z państwa trzeciego w zakresie ciągłej zdadności do lotu i operacji lotniczych odpowiadają stosownym wymaganiom ustanowionym rozporządzeniem (UE) nr 1321/2014 (*) oraz niniejszym rozporządzeniem;
 - (ii) statek powietrzny operatora z państwa trzeciego posiada standardowe CofA wydane zgodnie z załącznikiem 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym;
 - (iii) czas trwania leasingu z załogą nie przekracza siedmiu miesięcy w żadnym okresie kolejnych 12 miesięcy;
 - 2) w przypadku gdy bierze statek powietrzny zarejestrowany w państwie trzecim w leasing bez załogi:
 - (i) zidentyfikowano potrzebę operacyjną, która nie może zostać zaspokojona poprzez leasing statku powietrznego zarejestrowanego w Unii;
 - (ii) czas trwania leasingu bez załogi nie przekracza siedmiu miesięcy w żadnym okresie kolejnych 12 miesięcy;
 - (iii) normy bezpieczeństwa statku powietrznego z państwa trzeciego w zakresie ciągłej zdadności do lotu odpowiadają stosownym wymaganiom ustanowionym rozporządzeniem (UE) nr 1321/2014;
 - (iv) statek powietrzny jest wyposażony zgodnie z załącznikiem VIII (część SPO).

(*) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdadności 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).”;

- k) pkt ORO.CC.100 otrzymuje brzmienie:

„ORO.CC.100 Liczebność i skład personelu pokładowego

- a) Do operacji wykonywanej przez statek powietrzny o MOPSC większej niż 19, gdy przewożony jest co najmniej jeden pasażer, wyznacza się co najmniej jednego członka personelu pokładowego.

- b) Na potrzeby spełnienia wymagań lit. a) minimalną liczbę członków personelu pokładowego stanowi największa spośród następujących liczb:
- 1) liczba członków personelu pokładowego ustalona w trakcie procesu certyfikacji statku powietrznego zgodnie ze stosownymi specyfikacjami certyfikacji, w odniesieniu do konfiguracji kabiny statku powietrznego stosowanej przez operatora;
 - 2) jeżeli liczba określona w pkt 1 nie została ustalona – liczba członków personelu pokładowego ustalona w trakcie procesu certyfikacji statku powietrznego dla maksymalnej certyfikowanej konfiguracji miejsc pasażerskich, zmniejszona o 1 dla każdej pełnej wielokrotności 50 miejsc pasażerskich, o którą konfiguracja kabiny statku powietrznego stosowana przez operatora jest mniejsza w stosunku do maksymalnej certyfikowanej liczby miejsc;
 - 3) jeden członek personelu pokładowego na każde 50, lub ułamek 50, miejsc pasażerskich zainstalowanych na tym samym pokładzie statku powietrznego, którym ma być wykonywana operacja.
- c) W przypadku operacji z udziałem więcej niż jednego członka personelu pokładowego operator wyznacza jednego członka personelu pokładowego odpowiadającego przed pilotem dowódcą lub dowódcą.
- d) Na zasadzie odstępstwa od lit. a) operacje niezarobkowe z użyciem statków powietrznych o MOPSC większej niż 19 mogą być wykonywane bez członka personelu pokładowego pełniącego obowiązki, pod warunkiem uprzedniego zatwierdzenia przez właściwy organ. Aby uzyskać zatwierdzenie, operator zapewnia spełnienie wszystkich następujących warunków:
- 1) na pokładzie znajduje się maksymalnie 19 pasażerów;
 - 2) operator opracował procedury dla tej operacji.”;
- l) pkt ORO.CC.205 otrzymuje brzmienie:

„ORO.CC.205 Zmniejszanie liczby członków personelu pokładowego podczas operacji na ziemi i w razie nieprzewidzianych okoliczności

- a) Ilekroć na pokładzie statku powietrznego znajdują się pasażerowie, w statku powietrznym musi znajdować się minimalna liczba gotowych do działania członków personelu pokładowego wymagana zgodnie z pkt ORO.CC.100.
- b) Na zasadzie odstępstwa od lit. a) minimalną liczbę członków personelu pokładowego można zmniejszyć w każdym z następujących przypadków:
- 1) podczas normalnych operacji na ziemi niezwiązanych z uzupełnianiem lub usuwaniem paliwa, kiedy statek powietrzny znajduje się na swoim stanowisku postojowym;
 - 2) w przypadku wystąpienia nieprzewidzianych okoliczności, jeżeli liczba pasażerów znajdujących się na pokładzie w celu odbycia lotu jest zmniejszona. W takim przypadku po ukończeniu lotu właściwemu organowi przedkładany jest raport;
 - 3) w celu zapewnienia odpoczynku w trakcie lotu w fazie przelotu, zgodnie z pkt ORO.FTL.205 lit. e) albo jako środek ograniczający zmęczenie stosowany przez operatora.
- c) Do celów lit. b) pkt 1 i 2 procedury operatora określone w instrukcji operacyjnej zapewniają:
- 1) zachowanie równoważnego poziomu bezpieczeństwa przy zmniejszonej liczbie członków personelu pokładowego, zwłaszcza na wypadek ewakuacji pasażerów;
 - 2) obecność starszego członka personelu pokładowego zgodnie z pkt ORO.CC.200 pomimo zmniejszonej liczby członków personelu pokładowego;
 - 3) wymóg obecności co najmniej jednego członka personelu pokładowego na każdych 50, lub ułamek z liczby 50, pasażerów znajdujących się na tym samym pokładzie danego statku powietrznego;
 - 4) w przypadku normalnych operacji na ziemi wykonywanych statkiem powietrznym wymagającym więcej niż jednego członka personelu pokładowego, liczbę ustaloną zgodnie z pkt 3 zwiększa się o jednego członka personelu pokładowego na każdą parę wyjść awaryjnych z poziomu pokładu.
- d) Do celów lit. b) pkt 3 operator:
- 1) przeprowadza ocenę ryzyka w celu ustalenia liczby członków personelu pokładowego, którzy mają być obecni i gotowi do działania przez cały czas podczas przelotu;
 - 2) określa środki ograniczające skutki posiadania niższej liczby członków personelu pokładowego obecnych i gotowych do działania podczas przelotu;

- 3) ustanawia w instrukcji operacyjnej szczegółowe procedury, w tym procedury dotyczące odpoczynku w trakcie lotu starszego członka personelu pokładowego, które zapewniają w każdej chwili odpowiednie postępowanie z pasażerami oraz skuteczne zarządzanie wszelkimi sytuacjami nienormalnymi lub awaryjnymi;
- 4) wyszczególnia, w programie określania czasu lotu zgodnie z pkt ORO.FTL.125, warunki, na jakich można zapewnić członkom personelu pokładowego odpoczynek w trakcie lotu.”;

m) dodatek I otrzymuje brzmienie:

„Dodatek I

ZGŁOSZENIE					
zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012 w sprawie operacji lotniczych					
Operator					
Imię i nazwisko albo nazwa:					
Miejsce, które jest głównym miejscem prowadzenia działalności przez operatora, lub – jeżeli operator nie ma głównego miejsca prowadzenia działalności – miejsce, w którym operator prowadzi oficjalną działalność, lub siedziba bądź miejsce pobytu operatora, oraz miejsce, z którego kieruje się operacjami:					
Imię i nazwisko oraz dane kontaktowe kierownika odpowiedzialnego:					
Eksplatacja statków powietrznych					
Data rozpoczęcia eksploatacji lub data wejścia w życie zmiany:					
Informacje o statkach powietrznych, operacjach i organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu (1):					
MSN statku powietrznego	Typ statku powietrznego	Znak rejestracyjny statku powietrznego (2)	Główna baza	Rodzaj(-e) operacji (3)	Organizacja odpowiedzialna za zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu (4)
W stosownych przypadkach informacje na temat posiadanych zatwierdzeń (jeżeli ma to zastosowanie, do zgłoszenia należy załączyć wykaz zatwierdzeń szczególnych, w tym zatwierdzeń szczególnych przyznanych przez państwo trzecie).					
W stosownych przypadkach informacje na temat posiadanego zezwolenia na operacje specjalistyczne (jeżeli ma to zastosowanie, należy załączyć zezwolenia).					
W stosownych przypadkach wykaz alternatywnych sposobów spełnienia wymagań z odniesieniami do zastępowanych przez nie powiązanych akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań (AMC) (należy załączyć alternatywne sposoby spełnienia wymagań (AltMoC)).					
Oświadczenia					
<input type="checkbox"/> Operator przestrzega, i będzie stale przestrzegać, zasadniczych wymogów określonych w załączniku V do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 oraz wymogów ustanowionych w rozporządzeniu (UE) nr 965/2012.					
<input type="checkbox"/> Dokumentacja systemu zarządzania, w tym instrukcja operacyjna, spełnia wymagania określone w załączniku III (część ORO), załączniku V (część SPA), załączniku VI (część NCC) lub załączniku VIII (część SPO) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012, a wszystkie loty będą prowadzone zgodnie z postanowieniami instrukcji operacyjnej, w myśl wymogów pkt ORO.GEN.110 lit. b) w załączniku III do tego rozporządzenia.					

<input type="checkbox"/> Wszystkie użytkowane statki powietrzne posiadają ważne świadectwo zdatności do lotu zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 748/2012 lub spełniają szczególne wymagania dotyczące zdatności do lotu mające zastosowanie do statków powietrznych zarejestrowanych w państwie trzecim i objętych umową leasingu.
<input type="checkbox"/> Wszyscy członkowie załogi lotniczej posiadają licencję zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011, w myśl wymogów pkt ORO.FC.100 lit. c) w załączniku III do rozporządzenia (UE) nr 965/2012, a członkowie personelu pokładowego, w stosownych przypadkach, zostali przeszkoleni zgodnie z podczęścią CC załącznika III do rozporządzenia (UE) nr 965/2012.
<input type="checkbox"/> (Jeżeli dotyczy) Operator wdrożył uznaną normę branżową i wykazał zgodność z tą normą. Oznaczenie referencyjne normy: Jednostka certyfikująca: Data ostatniej kontroli zgodności:
<input type="checkbox"/> Operator powiadomi właściwy organ o wszelkich zmianach w okolicznościach mających wpływ na spełnianie przez niego zasadniczych wymogów określonych w załączniku V do rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz wymogów określonych w rozporządzeniu (UE) nr 965/2012, zadeklarowanych właściwemu organowi niniejszym zgłoszeniem, a także o wszelkich zmianach w informacjach i wykazach AltMoC ujętych w niniejszym zgłoszeniu i załączonych do niego, zgodnie z wymogami w pkt ORO.GEN.120 lit. a) w załączniku III do rozporządzenia (UE) nr 965/2012.
<input type="checkbox"/> Operator potwierdza, że informacje zawarte w niniejszym zgłoszeniu są prawdziwe.
Data, imię i nazwisko oraz podpis kierownika odpowiedzialnego
(1) Jeżeli w formularzu zgłoszenia brakuje miejsca na podanie wszystkich informacji, informacje te należy podać w osobnym załączniku. Załącznik należy opatrzyć datą i podpisem. (2) Jeżeli statek powietrzny jest również zarejestrowany przez posiadacza AOC, należy podać numer AOC posiadacza AOC. (3) Określenie »Rodzaj(-e) operacji« odnosi się do rodzaju operacji prowadzonych z użyciem danego statku powietrznego, np. operacji niezarobkowych lub operacji specjalistycznych, takich jak loty w celu wykonania zdjęć lotniczych i prowadzenia reklamy lotniczej, loty na potrzeby mediów informacyjnych, loty w celu wykonania zdjęć telewizyjnych i filmowych, operacje spadochronowe, skydiving, loty próbne po obsłudze. (4) Informacje na temat organizacji odpowiedzialnej za zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu zawierają nazwę organizacji, jej adres i numer zatwierdzenia.”;

4) w załączniku IV (część CAT) wprowadza się następujące zmiany:

a) w pkt CAT.GEN.MPA.105 wprowadza się następujące zmiany:

(i) w lit. a) wprowadza się następujące zmiany:

— pkt 12 i 13 otrzymują brzmienie:

„12) zapewnia wykonanie przeglądu przed lotem zgodnie z wymaganiami załącznika I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014;

13) upewnia się, czy odpowiednie wyposażenie awaryjne jest łatwo dostępne do natychmiastowego wykorzystania;”;

— dodaje się pkt 14 w brzmieniu:

„14) po zakończeniu lotu odnotowuje w dzienniku technicznym statku powietrznego lub dzienniku podróży statku powietrznego dane związane z użytkowaniem oraz wszelkie znane lub podejrzewane usterki statku powietrznego, aby zapewnić ciągłe bezpieczeństwo lotu.”;

(ii) dodaje się lit. e) w brzmieniu:

„e) Dowódca niezwłocznie zgłasza odpowiedniej jednostce służb ruchu lotniczego (ATS) wszelkie napotkane niebezpieczne warunki pogodowe lub warunki lotu, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo innych statków powietrznych.”;

- b) pkt CAT.GEN.MPA.150 otrzymuje brzmienie:

„CAT.GEN.MPA.150 Wodowanie — samoloty

Operator użytkuje samolot z konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 30 nad obszarami wodnymi w odległości od lądu umożliwiającej awaryjne lądowanie, przekraczającej mniejszą z następujących wielkości: odległość odpowiadająca 120 minutom lotu z prędkością przelotową lub 400 mil morskich, wyłącznie jeżeli samolot ten spełnia wymagania dotyczące wodowania określone w obowiązujących specyfikacjach certyfikacji.”;

- c) pkt CAT.GEN.MPA.180 lit. a) pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10) dziennik techniczny statku powietrznego zgodnie z załącznikiem I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014;”;

- d) pkt CAT.GEN.MPA.210 otrzymuje brzmienie:

„CAT.GEN.MPA.210 Pozycja statku powietrznego znajdującego się w stanie zagrożenia — samoloty

Następujące samoloty są wyposażone w wytrzymałe i automatyczne urządzenie umożliwiające dokładne określenie – po wypadku, podczas którego samolot został poważnie uszkodzony – położenia punktu zakończenia lotu:

- 1) wszystkie samoloty o MCTOM większej niż 27 000 kg, o MOPSC większej niż 19, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2023 r.;
 - 2) wszystkie samoloty o MCTOM większej niż 45 500 kg, dla których indywidualne CofA wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 1 stycznia 2023 r.;
- e) pkt CAT.OP.MPA.170 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) otrzymywali kartę bezpieczeństwa ukazującą w formie rysunkowej sposób użycia wyposażenia bezpieczeństwa i wyposażenia awaryjnego oraz położenie dostępnych dla pasażerów wyjść awaryjnych.”;
- f) pkt CAT.OP.MPA.320 otrzymuje brzmienie:

„CAT.OP.MPA.320 Kategorie samolotów

- a) Kategorie samolotów ustala się na podstawie wskazywanej prędkości progowej (V_{AT}), która jest równa prędkości przeciągnięcia (V_{SO}) pomnożonej przez 1,3 lub prędkości przeciągnięcia 1G (V_{S1g}) pomnożonej przez 1,23 w konfiguracji do lądowania przy maksymalnej certyfikowanej masie do lądowania. Jeżeli zarówno V_{SO} , jak i V_{S1g} są znane, przyjmuje się większą z wyliczonych wartości V_{AT} .
- b) Stosuje się kategorie samolotów określone w poniższej tabeli.

Tabela 1: Kategorie samolotów odpowiadające wartościom V_{AT}

Kategoria samolotu	V_{AT}
A	Mniejsza niż 91 węzłów
B	Od 91 do 120 węzłów
C	Od 121 do 140 węzłów
D	Od 141 do 165 węzłów
E	Od 166 do 210 węzłów

- c) Brana pod uwagę konfiguracja do lądowania musi być określona w instrukcji operacyjnej.
- d) Operator może do określania V_{AT} przyjmować mniejszą masę do lądowania, jeżeli zostanie to zatwierdzone przez właściwy organ. Taka mniejsza masa do lądowania jest wartością stałą, niezależną od zmian warunków w codziennych operacjach lotniczych.”;

g) pkt CAT.IDE.A.100 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Przynrzędy i wyposażenie niewymagane w niniejszym załączniku (część CAT) oraz wszelkie inne wyposażenie, które nie jest wymagane na mocy niniejszego rozporządzenia, znajdujące się mimo to na pokładzie podczas lotu, muszą spełniać następujące wymagania:

- 1) informacje przedstawiane przez te przynrzędy, wyposażenie lub akcesoria nie mogą być wykorzystywane przez członków załogi lotniczej do spełnienia wymagań określonych w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/1139 lub w pkt CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 i CAT.IDE.A.345 w niniejszym załączniku;
- 2) przedmiotowe przynrzędy i wyposażenie nie mogą wpływać na zdatność samolotu do lotu, nawet jeżeli utracą sprawność lub przestaną prawidłowo działać.”;

h) pkt CAT.IDE.A.105 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) operator uzyska od właściwego organu zatwierdzenie do użytkowania samolotu w ramach ograniczeń głównego wykazu wyposażenia minimalnego (MMEL) zgodnie z pkt ORO.MLR.105 lit. j) w załączniku III.”;

i) *(nie dotyczy wersji polskiej);*

j) *(nie dotyczy wersji polskiej);*

k) w pkt CAT.IDE.A.205 wprowadza się następujące zmiany:

(i) lit. a) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) pas bezpieczeństwa z systemem mocowania dla górnej części tułowia na każdym siedzeniu pasażerskim oraz pasy przytrzymujące na każdej koi w przypadku samolotów o MCTOM wynoszącej 5 700 kg lub mniejszej i MOPSC wynoszącej dziewięć lub mniejszej, dla których indywidualne świadectwo zdatności do lotu (CofA) wydano po raz pierwszy w dniu lub po dniu 8 kwietnia 2015 r.”;

(ii) lit. b) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) na siedzeniach członków załogi lotniczej oraz na każdym siedzeniu położonym obok siedzenia pilota – jedno z poniższych zabezpieczeń:

(i) dwie taśmy naramienne oraz pas, z których można korzystać niezależnie;

(ii) ukośną taśmę naramienną oraz pas, z których można korzystać niezależnie dla następujących samolotów:

A) samoloty o MCTOM wynoszącej 5 700 kg lub mniejszej i MOPSC wynoszącej dziewięć lub mniejszej, spełniające warunki dynamiczne występujące podczas lądowania awaryjnego określone w stosownej specyfikacji certyfikacji;

B) samoloty o MCTOM wynoszącej 5 700 kg lub mniejszej i MOPSC wynoszącej dziewięć lub mniejszej, niespełniające warunków dynamicznych występujących podczas lądowania awaryjnego określonych w stosownej specyfikacji certyfikacji, z indywidualnym CofA wydanym po raz pierwszy przed dniem 28 października 2014 r.;

C) samoloty certyfikowane zgodnie z CS-VLA lub równoważnymi oraz CS-LSA lub równoważnymi.”;

l) pkt CAT.IDE.A.245 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) Samoloty są wyposażane w dodatkowe przenośne urządzenia PBE instalowane w sąsiedztwie ręcznych gaśnic, o których mowa w pkt CAT.IDE.A.250 lit. b) i c), lub w sąsiedztwie wejścia do przedziału ładunkowego, jeżeli gaśnica ręczna jest umieszczona w przedziale ładunkowym.”;

m) w pkt CAT.IDE.A.275 lit. c) i d) otrzymują brzmienie:

„c) W przypadku samolotów o MOPSC wynoszącej 19 lub mniejszej, którym wydano certyfikat typu na podstawie przyjętej przez Agencję specyfikacji certyfikacji, system oświetlenia awaryjnego, o którym mowa w lit. a), obejmuje wyposażenie, o którym mowa w lit. b) pkt 1, 2 i 3.

d) W przypadku samolotów o MOPSC wynoszącej 19 lub mniejszej, które nie są certyfikowane na podstawie przyjętej przez Agencję specyfikacji certyfikacji, system oświetlenia awaryjnego, o którym mowa w lit. a), obejmuje wyposażenie, o którym mowa w lit. b) pkt 1.”;

n) pkt CAT.IDE.A.285 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) Wodnosamoloty użytkowane nad obszarami wodnymi wyposaża się w:

- 1) kotwicę morską bądź inne wyposażenie niezbędne do umożliwienia cumowania, kotwiczenia lub manewrowania wodnosamolotu na wodzie, odpowiednie do jego rozmiarów, masy i cech obsługi;
- 2) w stosownych przypadkach, wyposażenie do wytwarzania sygnałów dźwiękowych opisanych w międzynarodowych przepisach o zapobieganiu zderzeniom na morzu.”;

o) pkt CAT.IDE.A.345 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) Niezależnie od wymagania określonego w lit. b) samoloty użytkowane w operacjach krótkodystansowych w przestrzeni powietrznej północnego Atlantyku o wysokiej intensywności ruchu (NAT HLA) bez przekraczania północnego Atlantyku są wyposażane w co najmniej jeden system komunikacji dalekiego zasięgu, na wypadek opublikowania alternatywnych procedur komunikacji dla danej przestrzeni powietrznej.”;

p) w pkt CAT.IDE.H.100 wprowadza się następujące zmiany:

(i) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Przyrządy i wyposażenie wymagane w niniejszej podczęści są zatwierdzane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdatności do lotu, z wyjątkiem następujących pozycji:

- 1) niezależne przenośne źródła światła;
- 2) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu;
- 3) uchwyt na mapy;
- 4) apteczka pierwszej pomocy;
- 5) megafony;
- 6) wyposażenie ratunkowe i sygnalizacyjne;
- 7) kotwice morskie i wyposażenie do cumowania;
- 8) urządzenia przytrzymujące dla dzieci.”;

(ii) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Przyrządy i wyposażenie niewymagane w niniejszym załączniku (część CAT) oraz wszelkie inne wyposażenie, które nie jest wymagane na mocy niniejszego rozporządzenia, znajdujące się mimo to na pokładzie podczas lotu, muszą spełniać następujące wymagania:

- 1) informacje przedstawiane przez te przyrządy, wyposażenie lub akcesoria nie mogą być wykorzystywane przez członków załogi lotniczej do spełnienia wymagań określonych w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/1139 lub w pkt CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 i CAT.IDE.H.345 w niniejszym załączniku;
- 2) przyrządy i wyposażenie nie mogą wpływać na zdatność śmigłowca do lotu, nawet jeżeli utracą sprawność lub przestaną prawidłowo działać.”;

q) pkt CAT.IDE.H.105 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) operator uzyska od właściwego organu zatwierdzenie do użytkowania śmigłowca w ramach ograniczeń głównego wykazu wyposażenia minimalnego (MMEL) zgodnie z pkt ORO.MLR.105 lit. j) w załączniku III.”;

- r) *(nie dotyczy wersji polskiej)*;
- s) *(nie dotyczy wersji polskiej)*;
- t) *(nie dotyczy wersji polskiej)*;
- u) pkt CAT.IDE.H.320 otrzymuje brzmienie:

„CAT.IDE.H.320 Wszystkie śmigłowce w locie nad obszarem wodnym — wodowanie

- a) Jeżeli dany śmigłowiec jest użytkowany w klasie osiągow 1 lub 2 w lotach nad obszarem wodnym w nieprzyjaznym środowisku w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, jego konstrukcja musi umożliwiać lądowanie na wodzie lub musi on być certyfikowany do wodowania zgodnie z odpowiednią specyfikacją certyfikacji.
- b) Konstrukcja śmigłowca musi umożliwiać lądowanie na wodzie lub musi on być certyfikowany do wodowania zgodnie z odpowiednią specyfikacją certyfikacji, bądź wyposażony w ratunkowe urządzenia pływające, jeżeli jest użytkowany:
 - 1) w klasie osiągow 1 lub 2 w locie nad obszarem wodnym w przyjaznym środowisku w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową;
 - 2) w klasie osiągow 2, podczas wykonywania startu i lądowania nad wodą, z wyjątkiem operacji śmigłowcowych służb ratownictwa medycznego (HEMS), podczas których, w celu minimalizacji czasu zagrożenia, lądowanie lub start w miejscu operacji śmigłowca HEMS położonym na obszarze gęsto zaludnionym wykonuje się nad wodą;
 - 3) w klasie osiągow 3 w lotach nad obszarami wodnymi w odległości od lądu dłuższej niż odległość pozwalająca na wykonanie bezpiecznego lądowania przymusowego.”;
- 5) w załączniku V (część SPA) wprowadza się następujące zmiany:
 - a) pkt SPA.GEN.100 otrzymuje brzmienie:

„SPA.GEN.100 Właściwy organ

- a) Organem właściwym do wydawania zatwierdzeń szczególnych jest:
 - 1) w przypadku operatora wykonującego operacje zarobkowe – organ państwa członkowskiego, w którym posiada on główne miejsce prowadzenia działalności;
 - 2) w przypadku operatora wykonującego niezarobkowe operacje lotnicze – organ państwa członkowskiego, w którym posiada on główne miejsce prowadzenia działalności, prowadzi oficjalną działalność lub posiada siedzibę bądź miejsce pobytu.

- b) Niezależnie od lit. a) pkt 2 w przypadku operatora wykonującego niezarobkowe operacje lotnicze eksploatującego statek powietrzny zarejestrowany w państwie trzecim stosowne wymagania wynikające z niniejszego załącznika w odniesieniu do zatwierdzenia następujących operacji nie mają zastosowania, jeżeli dane zatwierdzenia zostały wydane przez państwo trzecie będące państwem rejestracji:
- 1) nawigacja w oparciu o charakterystyki systemów (PBN);
 - 2) specyfikacje minimalnych osiągnięć nawigacyjnych (MNPS);
 - 3) operacje (RVSM) w przestrzeni powietrznej ze zredukowanymi minimami separacji pionowej;
 - 4) operacje przy ograniczonej widzialności (LVO).”;

- b) pkt SPA.DG.110 lit. e) otrzymuje brzmienie:

„e) dopilnować, by kopia informacji przekazanych pilotowi dowódcy lub dowódcy została zachowana na ziemi oraz by kopia ta, lub informacje w niej zawarte, były łatwo dostępne dla pracownika nadzorującego operacje lotnicze, dyspozytora lotniczego lub wyznaczonego personelu naziemnego odpowiedzialnego za swoją część operacji lotniczych, aż do czasu zakończenia lotu, którego dotyczą te informacje;”;

- c) pkt SPA.NVIS.110 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Radiowysokościomierz. Śmigłowiec musi być wyposażony w radiowysokościomierz mogący emitować dźwiękowe sygnały ostrzegawcze przy zejściu poniżej zadanej wysokości względnej oraz ostrzeżenia dźwiękowe i wizualne na wysokości wybranej przez pilota, które są natychmiast rozpoznawalne podczas wszystkich faz lotu NVIS.”;

- d) pkt SPA.HHO.110 otrzymuje brzmienie:

„SPA.HHO.110 Wymagania dotyczące wyposażenia do operacji HHO

- a) Całe wyposażenie do operacji HHO inne niż zwykły PCDS, w tym wyposażenie łączności radiowej, instalowane w celu spełnienia wymagań określonych w pkt SPA.HHO.115, a także wszelkie jego późniejsze modyfikacje, musi posiadać zatwierdzenie zdatowności do lotu odpowiednie do planowanej funkcji. Wyposażenie pomocnicze musi być zaprojektowane i przetestowane zgodnie z odpowiednią normą w myśl wymagań właściwego organu.
 - b) Instrukcje obsługi technicznej dotyczące wyposażenia i systemów do operacji HHO są ustanawiane przez operatora w porozumieniu z producentem i włączane do realizowanego przez operatora programu obsługi technicznej śmigłowca, jak przewidziano w rozporządzeniu (UE) nr 1321/2014.”;
- 6) w załączniku VI (część NCC) wprowadza się następujące zmiany:

- a) pkt NCC.GEN.100 otrzymuje brzmienie:

„NCC.GEN.100 Właściwy organ

Właściwym organem jest organ wyznaczony przez państwo członkowskie, w którym znajduje się główne miejsce prowadzenia działalności przez operatora, w którym prowadzi on oficjalną działalność lub posiada siedzibę bądź miejsce pobytu.”;

- b) dodaje się pkt NCC.GEN.101 w brzmieniu:

„NCC.GEN.101 Dodatkowe wymagania dotyczące lotniczych organizacji szkoleniowych

Zatwierdzone organizacje szkoleniowe, które są zobowiązane do przestrzegania przepisów niniejszego załącznika, muszą również, stosownie do przypadku, spełniać wymagania określone w pkt ORO.GEN.310 w załączniku III.”;

- c) pkt NCC.IDE.A.100 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) Przyrządy i wyposażenie lub akcesoria niewymagane w niniejszym załączniku oraz wszelkie inne wyposażenie, które nie jest wymagane na mocy niniejszego rozporządzenia, znajdujące się mimo to na pokładzie podczas lotu, muszą spełniać następujące wymagania:

- 1) informacje przedstawiane przez te przyrządy, wyposażenie lub akcesoria nie mogą być wykorzystywane przez członków załogi lotniczej do spełnienia wymagań określonych w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/1139 lub w pkt NCC.IDE.A.245 i NCC.IDE.A.250 w niniejszym załączniku;
- 2) przedmiotowe przyrządy i wyposażenie nie mogą wpływać na zdatowność samolotu do lotu, nawet jeżeli utracą sprawność lub przestaną prawidłowo działać.”;

- d) pkt NCC.IDE.A.105 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) operator uzyska od właściwego organu zatwierdzenie do użytkowania samolotu w ramach ograniczeń głównego wykazu wyposażenia minimalnego (MMEL) zgodnie z pkt ORO.MLR.105 lit. j) w załączniku III; lub”;
- e) *(nie dotyczy wersji polskiej)*;
- f) w pkt NCC.IDE.A.125 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) *(nie dotyczy wersji polskiej)*;
- (ii) *(nie dotyczy wersji polskiej)*;
- (iii) lit. h) otrzymuje brzmienie:
- „h) awaryjne źródło zasilania, niezależne od głównego systemu zasilania elektrycznego, umożliwiające obsługę i oświetlenie systemu wskazań położenia przestrzennego przez minimum 30 minut. Awaryjne źródło zasilania musi uruchamiać się automatycznie po wystąpieniu całkowitej niesprawności głównego systemu zasilania elektrycznego, przy czym na przyrządzie lub na tablicy przyrządów musi pojawić się wyraźne wskazanie, że wskaźnik położenia przestrzennego jest zasilany z awaryjnego źródła zasilania.”;
- g) pkt NCC.IDE.A.180 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) Pas bezpieczeństwa z systemem mocowania dla górnej części tułowia musi mieć:
- 1) jeden punkt zwalniania;
 - 2) na siedzeniach dla minimalnej wymaganej liczby członków personelu pokładowego – dwie taśmy naramienne oraz pas, z których można korzystać niezależnie;
 - 3) na siedzeniach członków załogi lotniczej oraz na każdym siedzeniu położonym obok siedzenia pilota – jedno z poniższych zabezpieczeń:
 - (i) dwie taśmy naramienne oraz pas, z których można korzystać niezależnie;
 - (ii) ukośną taśmę naramienną oraz pas, z których można korzystać niezależnie dla następujących samolotów:
 - A) samoloty o MCTOM wynoszącej 5 700 kg lub mniejszej i MOPSC wynoszącej dziewięć lub mniejszej, spełniające warunki dynamiczne występujące podczas lądowania awaryjnego określone w stosownej specyfikacji certyfikacji;
 - B) samoloty o MCTOM wynoszącej 5 700 kg lub mniejszej i MOPSC wynoszącej dziewięć lub mniejszej, niespełniające warunków dynamicznych występujących podczas lądowania awaryjnego określonych w stosownej specyfikacji certyfikacji, z indywidualnym CofA wydanym po raz pierwszy przed dniem 25 sierpnia 2016 r.”;
- h) w pkt NCC.IDE.A.250 dodaje się literę e) w brzmieniu:
- „e) Samoloty wyposaża się w urządzenia dozoru zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.”;
- i) pkt NCC.IDE.H.100 lit. c) otrzymuje brzmienie:
- „c) Przyrządy i wyposażenie lub akcesoria niewymagane w niniejszym załączniku oraz wszelkie inne wyposażenie, które nie jest wymagane na mocy niniejszego rozporządzenia, znajdujące się mimo to na pokładzie podczas lotu, muszą spełniać następujące wymagania:
- 1) informacje przedstawiane przez te przyrządy, wyposażenie lub akcesoria nie mogą być wykorzystywane przez członków załogi lotniczej do spełnienia wymagań określonych w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/1139 lub w pkt NCC.IDE.H.245 i NCC.IDE.H.250 w niniejszym załączniku;
 - 2) przyrządy i wyposażenie nie mogą wpływać na zdolność śmigłowca do lotu, nawet jeżeli utracą sprawność lub przestaną prawidłowo działać.”;

j) pkt NCC.IDE.H.105 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) operator uzyska od właściwego organu zatwierdzenie do użytkowania śmigłowca w ramach ograniczeń głównego wykazu wyposażenia minimalnego (MMEL) zgodnie z pkt ORO.MLR.105 lit. j) w załączniku III; lub”;

k) *(nie dotyczy wersji polskiej);*

l) *(nie dotyczy wersji polskiej);*

m) pkt NCC.IDE.H.235 otrzymuje brzmienie:

„NCC.IDE.H.235 Wszystkie śmigłowce w locie nad obszarem wodnym — wodowanie

Jeżeli dany śmigłowiec jest użytkowany w lotach nad obszarem wodnym w nieprzyjaznym środowisku w odległości od lądu odpowiadającej ponad 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, jego konstrukcja musi umożliwiać lądowanie na wodzie lub musi on być certyfikowany do wodowania zgodnie z odpowiednimi specyfikacjami certyfikacji bądź wyposażony w ratunkowe urządzenia pływające.”;

n) w pkt NCC.IDE.H.250 dodaje się literę e) w brzmieniu:

„e) Śmigłowce wyposaża się w urządzenia dozoru zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.”;

7) w załączniku VII (część NCO) wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt NCO.GEN.100 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Jeżeli statek powietrzny jest zarejestrowany w państwie trzecim, właściwym organem jest organ wyznaczony przez państwo członkowskie, w którym znajduje się główne miejsce prowadzenia działalności przez operatora, w którym prowadzi on oficjalną działalność lub posiada siedzibę bądź miejsce pobytu.”;

b) dodaje się pkt NCO.GEN.104 w brzmieniu:

„NCO.GEN.104 Użytkowanie statków powietrznych wymienionych w AOC przez operatora wykonującego operacje niezarobkowe

a) Operator wykonujący operacje niezarobkowe może użytkować wymienione w AOC operatora statki powietrzne inne niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym do prowadzenia operacji niezarobkowych zgodnie z niniejszym załącznikiem.

b) Operator wykonujący operacje niezarobkowe, który użytkuje statki powietrzne zgodnie z lit. a), ustanawia procedurę:

1) jasno opisującą, w jaki sposób posiadacz AOC i operator wykonujący operacje niezarobkowe przekazują sobie nadzór operacyjny nad statkami powietrznymi, o którym mowa w pkt ORO.GEN.310 w załączniku III;

2) opisującą sposób przekazania statku powietrznego przy powrocie do posiadacza AOC.

Procedurę tę włącza się do umowy pomiędzy posiadaczem AOC a operatorem wykonującym operacje niezarobkowe.

Operator wykonujący operacje niezarobkowe zapewnia poinformowanie o tej procedurze odpowiednich członków personelu.

c) Ciągłą zdadnością do lotu statków powietrznych użytkowanych na podstawie lit. a) zarządza organizacja odpowiedzialna za zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu statków powietrznych wymieniona w AOC, zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1321/2014.

d) Operator wykonujący operacje niezarobkowe, który użytkuje statki powietrzne zgodnie z lit. a), zapewnia spełnienie następujących warunków:

1) każdy lot prowadzony pod jego nadzorem operacyjnym jest rejestrowany w pokładowym dzienniku technicznym statku powietrznego;

2) nie dokonuje się żadnych zmian w systemach ani w konfiguracji statków powietrznych;

- 3) każdą usterkę lub nieprawidłowe działanie techniczne występujące w czasie, gdy statek powietrzny znajduje się pod jego nadzorem operacyjnym, zgłasza się natychmiast po zakończeniu lotu do organizacji, o której mowa w lit. c);
- 4) posiadacz AOC otrzymuje kopię każdego zgłoszenia o zdarzeniu dotyczącego lotów wykonywanych z użyciem danego statku powietrznego, wypełnionego zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 376/2014 i rozporządzeniem (UE) 2015/1018.”;
- d) w pkt NCO.IDE.A.100 lit. b) i c) otrzymują brzmienie:
- „b) Następujące elementy wyposażenia, jeżeli są wymagane przepisami niniejszej podczęści, nie wymagają zatwierdzenia:
- 1) zapasowe bezpieczniki;
 - 2) niezależne przenośne źródła światła;
 - 3) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu;
 - 4) apteczka pierwszej pomocy;
 - 5) wyposażenie ratunkowe i sygnalizacyjne;
 - 6) kotwica morska i wyposażenie do cumowania;
 - 7) urządzenia przytrzymujące dla dzieci;
 - 8) zwykły PCDS wykorzystywany przez specjalistę zadaniowego jako urządzenie przytrzymujące.
- c) Przyrządy i wyposażenie niewymagane w załączniku VII (część NCO) oraz wszelkie inne wyposażenie, które nie jest wymagane na mocy niniejszego rozporządzenia, znajdujące się mimo to na pokładzie podczas lotu, muszą spełniać następujące wymagania:
- 1) informacje przedstawiane przez te przyrządy lub wyposażenie nie mogą być wykorzystywane przez członków załogi lotniczej do spełnienia wymagań określonych w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/1139 lub w pkt NCO.IDE.A.190 i NCO.IDE.A.195 w załączniku VII;
 - 2) przedmiotowe przyrządy i wyposażenie nie mogą wpływać na zdatność samolotu do lotu, nawet jeżeli utracą sprawność lub przestaną prawidłowo działać.”;
- e) *(nie dotyczy wersji polskiej);*
- f) *(nie dotyczy wersji polskiej);*
- g) pkt NCO.IDE.A.140 lit. a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2) pasy bezpieczeństwa na każdym siedzeniu oraz pasy przytrzymujące na każdej koi;”;
- h) w pkt NCO.IDE.A.195 dodaje się literę e) w brzmieniu:
- „e) Samoloty wyposaża się w urządzenia dozoru zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.”;
- i) w pkt NCO.IDE.H.100 lit. b) i c) otrzymują brzmienie:
- „b) Następujące elementy wyposażenia, jeżeli są wymagane przepisami niniejszej podczęści, nie wymagają zatwierdzenia:
- 1) niezależne przenośne źródła światła;
 - 2) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu;
 - 3) apteczka pierwszej pomocy;
 - 4) wyposażenie ratunkowe i sygnalizacyjne;
 - 5) kotwica morska i wyposażenie do cumowania;
 - 6) urządzenia przytrzymujące dla dzieci;
 - 7) zwykły PCDS wykorzystywany przez specjalistę zadaniowego jako urządzenie przytrzymujące.

- c) Przyrządy i wyposażenie lub akcesoria niewymagane w załączniku VII (część NCO) oraz wszelkie inne wyposażenie, które nie jest wymagane na mocy niniejszego rozporządzenia, znajdujące się mimo to na pokładzie podczas lotu, muszą spełniać następujące wymagania:
- 1) informacje przedstawiane przez te przyrządy, wyposażenie lub akcesoria nie mogą być wykorzystywane przez członków załogi lotniczej do spełnienia wymagań określonych w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/1139 lub w pkt NCO.IDE.H.190 i NCO.IDE.H.195 w załączniku VII;
 - 2) przyrządy i wyposażenie lub akcesoria nie mogą wpływać na zdolność śmigłowca do lotu, nawet jeżeli utracą sprawność lub przestaną prawidłowo działać.”;
- j) *(nie dotyczy wersji polskiej);*
- k) *(nie dotyczy wersji polskiej);*
- l) w pkt NCO.IDE.H.140 lit. a) pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:
- „1) siedzenie lub koję dla każdej znajdującej się na pokładzie osoby w wieku 24 miesięcy lub starszej, lub stanowisko dla każdego znajdującego się na pokładzie członka załogi lub specjalisty zadaniowego;
 - 2) pasy bezpieczeństwa na każdym siedzeniu pasażerskim i pasy przytrzymujące na każdej koi oraz urządzenia przytrzymujące na każdym stanowisku;”;
- m) pkt NCO.IDE.H.185 otrzymuje brzmienie:

„NCO.IDE.H.185 Wszystkie śmigłowce w locie nad obszarem wodnym — wodowanie

Śmigłowce użytkowane w lotach nad obszarami wodnymi w nieprzyjaznym środowisku w odległości od lądu większej niż 50 mil morskich muszą spełniać którykolwiek z następujących warunków:

- a) mieć konstrukcję umożliwiającą lądowanie na wodzie zgodnie z odpowiednimi specyfikacjami certyfikacji;
 - b) być certyfikowane do wodowania zgodnie z odpowiednimi specyfikacjami certyfikacji;
 - c) być wyposażone w ratunkowe urządzenia pływające.”;
- n) w pkt NCO.IDE.H.195 dodaje się literę e) w brzmieniu:
- „e) Śmigłowce wyposaża się w urządzenia dozoru zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.”;
- o) pkt NCO.SPEC.HEC.105 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) Zamontowanie całości osprzętu wyciągarki i haka ładunkowego, innego niż zwykły PCDS, a także wszelkie jego późniejsze modyfikacje wymagają uzyskania zatwierdzenia w zakresie zdolności do lotu odpowiedniego do zamierzonej funkcji.”;
- p) pkt NCO.SPEC.PAR.120 otrzymuje brzmienie:

„NCO.SPEC.PAR.120 Transport i uwolnienie materiałów niebezpiecznych

Niezależnie od przepisów pkt NCO.SPEC.160 skoczkowie spadochronowi mogą przenosić urządzenia wytwarzające dym i opuszczać statek powietrzny w celu wykonania pokazu spadochronowego nad gęsto zaludnionymi obszarami miast, wsi lub osad bądź nad zbiorowiskami ludzi na otwartej przestrzeni, pod warunkiem że wspomniane urządzenia wyprodukowano w tym celu.”;

- q) w podczęści E dodaje się sekcję 6 w brzmieniu:

„SEKCJA 6

Loty próbne po obsłudze (MCF)

NCO.SPEC.MCF.100 Poziomy lotów próbnych po obsłudze

Przed przeprowadzeniem lotu próbnego po obsłudze operator ustala odpowiedni poziom lotu próbnego po obsłudze w następujący sposób:

- a) lot próbny po obsłudze »poziomu A« – w odniesieniu do lotu, w przypadku którego spodziewane jest zastosowanie procedur nienormalnych lub awaryjnych określonych w instrukcji użytkownika w locie statku powietrznego, lub gdy lot ma wykazać funkcjonowanie systemu rezerwowego lub innych urządzeń zabezpieczających;

- b) lot próbny po obsłudze »poziomu B« – w odniesieniu do każdego lotu próbnego po obsłudze innego niż lot próbny po obsłudze »poziomu A«.

NCO.SPEC.MCF.105 Ograniczenia operacyjne

- a) Na zasadzie odstępstwa od pkt NCO.GEN.105 lit. a) pkt 4 w niniejszym załączniku lot próbny po obsłudze można przeprowadzać z użyciem statku powietrznego, który został dopuszczony do eksploatacji z niepełną obsługą techniczną zgodnie z pkt M.A.801 lit. g) lub pkt 145.A.50 lit. e) w załączniku I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014.
- b) Na zasadzie odstępstwa od pkt NCO.IDE.A.105 lub NCO.IDE.H.105 pilot dowódca może przeprowadzić lot z niedziałającymi lub brakującymi elementami wyposażenia lub funkcjami wymaganymi do lotu, jeżeli te niedziałające lub brakujące elementy wyposażenia lub funkcje zostały określone na liście kontrolnej, o której mowa w pkt NCO.SPEC.MCF.110.

NCO.SPEC.MCF.110 Lista kontrolna i odprawa z zakresu bezpieczeństwa

- a) Listę kontrolną, o której mowa w pkt NCO.SPEC.105, aktualizuje się w zależności od potrzeb przed każdym lotem próbnym po obsłudze i uwzględnia się w niej procedury operacyjne, które planuje się przeprowadzić podczas danego lotu próbnego po obsłudze.
- b) Niezależnie od przepisów pkt NCO.SPEC.125 lit. b) przed każdym lotem próbnym po obsłudze wymagane jest odbycie ze specjalistą zadaniowym odprawy z zakresu bezpieczeństwa.

NCO.SPEC.MCF.120 Wymagania dotyczące załogi lotniczej

Wybierając członka załogi lotniczej do lotu próbnego po obsłudze, operator uwzględni stopień złożoności statku powietrznego oraz poziom lotu próbnego po obsłudze zgodnie z definicją w pkt NCO.SPEC.MCF.100.

NCO.SPEC.MCF.125 Skład załogi i osoby na pokładzie

- a) Przed każdym planowanym lotem próbnym po obsłudze pilot dowódca określa zapotrzebowanie na dodatkowych członków załogi lub specjalistów zadaniowych, lub na jednych i drugich, uwzględniając spodziewane obciążenie pracą członków załogi lotniczej i specjalistów zadaniowych oraz ocenę ryzyka.
- b) Podczas lotu próbnego po obsłudze »poziomu A« pilot dowódca nie dopuszcza na pokład osób innych niż osoby wymagane zgodnie z lit. a).

NCO.SPEC.MCF.130 Symulowane w locie procedury nienormalne lub awaryjne

Na zasadzie odstępstwa od pkt NCO.SPEC.145 pilot dowódca może symulować sytuacje, które wymagają zastosowania procedur nienormalnych lub awaryjnych, ze specjalistą zadaniowym na pokładzie, jeżeli dana symulacja jest wymagana do spełnienia celu lotu i jeżeli została ona określona na liście kontrolnej, o której mowa w pkt NCO.SPEC.MCF.110, lub w procedurach operacyjnych.

NCO.SPEC.MCF.140 Systemy i wyposażenie

W przypadku gdy lot próbny po obsłudze ma na celu sprawdzenie prawidłowego funkcjonowania systemu lub wyposażenia, dany system lub dane wyposażenie uznaje się za potencjalnie zawodne i uzgadnia się przed lotem odpowiednie środki ograniczające ryzyko w celu zminimalizowania zagrożeń dla bezpieczeństwa lotu.”;

- 8) w załączniku VIII (część SPO) wprowadza się następujące zmiany:

- a) pkt SPO.GEN.005 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Przepisy niniejszego załącznika mają zastosowanie do wszelkich operacji specjalistycznych, w ramach których statki powietrzne wykorzystywane są do wykonywania specjalistycznej działalności z zakresu, między innymi, rolnictwa, budownictwa, fotografii, miernictwa, obserwacji i patrolowania, reklamy powietrznej lub lotów próbnych po obsłudze.”;

- b) pkt SPO.GEN.100 otrzymuje brzmienie:

„SPO.GEN.100 Właściwy organ

Właściwym organem jest organ wyznaczony przez państwo członkowskie, w którym znajduje się główne miejsce prowadzenia działalności przez operatora, w którym prowadzi on oficjalną działalność lub posiada siedzibę bądź miejsce pobytu.”;

- c) pkt SPO.POL.110 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Operator ustanawia system obliczania masy i wyważenia w celu określenia dla każdego lotu lub serii lotów następujących parametrów:

- 1) sucha masa operacyjna statku powietrznego;
- 2) masa ładunku handlowego;
- 3) masa ładunku paliwa;
- 4) obciążenie statku powietrznego i rozmieszczenie tego obciążenia;
- 5) masa startowa, masa do lądowania oraz masa bez paliwa;
- 6) stosowne położenia środka ciężkości statku powietrznego.”;

- d) w pkt SPO.IDE.A.100 lit. b) i c) otrzymują brzmienie:

„b) Następujące elementy wyposażenia, jeżeli są wymagane przepisami niniejszej podczęści, nie wymagają zatwierdzenia:

- 1) zapasowe bezpieczniki;
- 2) niezależne przenośne źródła światła;
- 3) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu;
- 4) uchwyt na mapy;
- 5) apteczki pierwszej pomocy;
- 6) wyposażenie ratunkowe i sygnalizacyjne;
- 7) kotwica morska i wyposażenie do cumowania;
- 8) zwykły PCDS wykorzystywany przez specjalistę zadaniowego jako urządzenie przytrzymujące.

c) Przyrządy, wyposażenie lub akcesoria niewymagane w niniejszym załączniku (część SPO) oraz wszelkie inne wyposażenie, które nie jest wymagane na mocy niniejszego rozporządzenia, znajdujące się mimo to na pokładzie podczas lotu, muszą spełniać następujące wymagania:

- 1) informacje przedstawiane przez te przyrządy, wyposażenie lub akcesoria nie mogą być wykorzystywane przez członków załogi lotniczej do spełnienia wymagań określonych w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/1139 lub w pkt SPO.IDE.A.215 i SPO.IDE.A.220 w niniejszym załączniku;
- 2) przyrządy, wyposażenie lub akcesoria nie mogą wpływać na zdatność samolotu do lotu, nawet jeżeli utracą sprawność lub przestaną prawidłowo działać.”;

- e) pkt SPO.IDE.A.105 otrzymuje brzmienie:

„SPO.IDE.A.105 Minimalne wyposażenie do lotu

Lotu nie rozpoczyna się w przypadku, gdy jakkolwiek przyrząd, element wyposażenia lub funkcja samolotu wymagane do wykonania zamierzonego lotu nie działają lub gdy ich brakuje, chyba że zostanie spełniony którykolwiek z następujących warunków:

- a) samolot jest użytkowany zgodnie z wykazem wyposażenia minimalnego (MEL);
- b) w przypadku skomplikowanych samolotów z napędem silnikowym oraz wszelkich samolotów użytkowanych w operacjach zarobkowych operator uzyskał od właściwego organu zatwierdzenie do użytkowania samolotu w ramach ograniczeń głównego wykazu wyposażenia minimalnego (MMEL) zgodnie z pkt ORO.MLR.105 lit. j) w załączniku III;
- c) samolot posiada pozwolenie na loty wydane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdatności do lotu.”;

- f) *(nie dotyczy wersji polskiej);*
- g) w pkt SPO.IDE.A.125 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) *(nie dotyczy wersji polskiej);*
- (ii) *(nie dotyczy wersji polskiej);*
- (iii) lit. e) pkt 4 otrzymuje brzmienie:
- „4) awaryjne źródło zasilania, niezależne od głównego systemu zasilania elektrycznego, umożliwiające obsługę i oświetlenie systemu wskazań położenia przestrzennego przez minimum 30 minut. Awaryjne źródło zasilania musi uruchamiać się automatycznie po wystąpieniu całkowitej niesprawności głównego systemu zasilania elektrycznego, przy czym na przyrządzie lub na tablicy przyrządów musi pojawić się wyraźne wskazanie, że wskaźnik położenia przestrzennego jest zasilany z awaryjnego źródła zasilania.”;
- h) pkt SPO.IDE.A.160 lit. e) otrzymuje brzmienie:
- „e) pas bezpieczeństwa z systemem mocowania dla górnej części tułowia, wymagany na mocy lit. d), musi mieć:
- 1) jeden punkt zwalniania;
 - 2) na siedzeniach członków załogi lotniczej oraz na każdym siedzeniu położonym obok siedzenia pilota – jedno z poniższych zabezpieczeń:
 - (i) dwie taśmy naramienne oraz pas, z których można korzystać niezależnie;
 - (ii) ukośną taśmę naramienną oraz pas, z których można korzystać niezależnie dla następujących samolotów:
 - A) samoloty o MCTOM wynoszącej 5 700 kg lub mniejszej i MOPSC wynoszącej dziewięć lub mniejszej, spełniające warunki dynamiczne występujące podczas lądowania awaryjnego określone w stosownej specyfikacji certyfikacji;
 - B) samoloty o MCTOM wynoszącej 5 700 kg lub mniejszej i MOPSC wynoszącej dziewięć lub mniejszej, niespełniające warunków dynamicznych występujących podczas lądowania awaryjnego określonych w stosownej specyfikacji certyfikacji, z indywidualnym CofA wydanym po raz pierwszy przed dniem 25 sierpnia 2016 r.”;
- i) w pkt SPO.IDE.A.220 dodaje się literę e) w brzmieniu:
- „e) Samoloty wyposaża się w urządzenia dozoru zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.”;
- j) w pkt SPO.IDE.H.100 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) Następujące elementy wyposażenia, jeżeli są wymagane przepisami niniejszej podczęści, nie wymagają zatwierdzenia:
- 1) niezależne przenośne źródła światła;
 - 2) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu;
 - 3) apteczka pierwszej pomocy;
 - 4) wyposażenie ratunkowe i sygnalizacyjne;
 - 5) kotwica morska i wyposażenie do cumowania;
 - 6) urządzenia przytrzymujące dla dzieci;
 - 7) zwykły PCDS wykorzystywany przez specjalistę zadaniowego jako urządzenie przytrzymujące.”;

(ii) lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) Przyrządy, wyposażenie lub akcesoria niewymagane w niniejszym załączniku (część SPO) oraz wszelkie inne wyposażenie, które nie jest wymagane na mocy niniejszego rozporządzenia, znajdujące się mimo to na pokładzie podczas lotu, muszą spełniać następujące wymagania:

- 1) informacje przedstawiane przez te przyrządy, wyposażenie lub akcesoria nie mogą być wykorzystywane przez członków załogi lotniczej do spełnienia wymagań określonych w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/1139 lub w pkt SPO.IDE.H.215 i SPO.IDE.H.220 w niniejszym załączniku;
- 2) przyrządy, wyposażenie lub akcesoria nie mogą wpływać na zdatność śmigłowca do lotu, nawet jeżeli utracą sprawność lub przestaną prawidłowo działać.”;

k) pkt SPO.IDE.H.105 otrzymuje brzmienie:

„SPO.IDE.H.105 Minimalne wyposażenie do lotu

Lotu nie rozpoczyna się w przypadku, gdy jakikolwiek przyrząd, element wyposażenia lub funkcja śmigłowca wymagane do wykonania zamierzonego lotu nie działają lub gdy ich brakuje, chyba że zostanie spełniony którykolwiek z następujących warunków:

- a) śmigłowiec jest użytkowany zgodnie z wykazem wyposażenia minimalnego (MEL);
- b) w przypadku skomplikowanych śmigłowców z napędem silnikowym oraz wszelkich śmigłowców użytkowanych w operacjach zarobkowych operator uzyskał od właściwego organu zatwierdzenie do użytkowania śmigłowca w ramach ograniczeń głównego wykazu wyposażenia minimalnego (MMEL) zgodnie z pkt ORO.MLR.105 lit. j) w załączniku III;
- c) śmigłowiec posiada pozwolenie na loty wydane zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi zdatności do lotu.”;
- l) *(nie dotyczy wersji polskiej);*
- m) *(nie dotyczy wersji polskiej);*
- n) w pkt SPO.IDE.H.220 dodaje się literę e) w brzmieniu:
„e) Śmigłowce wyposaża się w urządzenia dozoru zgodnie ze stosownymi wymaganiami dotyczącymi przestrzeni powietrznej.”;
- o) pkt SPO.SPEC.HESLO.100 otrzymuje brzmienie:

„SPO.SPEC.HESLO.100 Standardowe procedury operacyjne

Standardowe procedury operacyjne dotyczące operacji HESLO określają:

- a) wyposażenie, które ma znajdować się na pokładzie, w tym – stosownie do przypadku – ograniczenia operacyjne tego wyposażenia oraz odpowiednie wpisy w wykazie wyposażenia minimalnego (MEL);
- b) wymagania dotyczące składu i doświadczenia członków załogi i specjalistów zadaniowych;
- c) odpowiednie szkolenia teoretyczne i praktyczne dla członków załóg w zakresie wykonywania ich zadań, odpowiednie szkolenia dla specjalistów zadaniowych w zakresie wykonywania ich zadań, a także kwalifikacje i wyznaczanie osób prowadzących te szkolenia;
- d) obowiązki i czynności członków załogi i specjalistów zadaniowych;
- e) kryteria w zakresie osiągnięć śmigłowców, które należy spełnić, aby prowadzić operacje HESLO;
- f) procedury normalne, nienormalne i awaryjne.”;

- p) pkt SPO.SPEC.HEC.100 otrzymuje brzmienie:

„SPO.SPEC.HEC.100 Standardowe procedury operacyjne

Standardowe procedury operacyjne dotyczące operacji HEC określają:

- a) wyposażenie, które ma znajdować się na pokładzie, w tym – stosownie do przypadku – ograniczenia operacyjne tego wyposażenia oraz odpowiednie wpisy w wykazie wyposażenia minimalnego (MEL);
 - b) wymagania dotyczące składu i doświadczenia członków załogi i specjalistów zadaniowych;
 - c) odpowiednie szkolenia teoretyczne i praktyczne dla członków załóg w zakresie wykonywania ich zadań, odpowiednie szkolenia dla specjalistów zadaniowych w zakresie wykonywania ich zadań, a także kwalifikacje i wyznaczanie osób prowadzących te szkolenia;
 - d) obowiązki i czynności członków załogi i specjalistów zadaniowych;
 - e) kryteria w zakresie osiągnięć śmigłowców, które należy spełnić, aby prowadzić operacje HEC;
 - f) procedury normalne, nienormalne i awaryjne.”;
- q) pkt SPO.SPEC.HEC.105 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) Zamontowanie całości osprzętu wyciągarki i haka ładunkowego, innego niż zwykły PCDS, a także wszelkie jego późniejsze modyfikacje wymagają uzyskania zatwierdzenia w zakresie zdolności do lotu odpowiedniego do zamierzonej funkcji.”;
- r) pkt SPO.SPEC.PAR.125 otrzymuje brzmienie:

„SPO.SPEC.PAR.125 Uwolnienie materiałów niebezpiecznych

Niezależnie od przepisów pkt SPO.GEN.155 skoczki spadochronowi mogą opuszczać statek powietrzny w celu wykonania pokazu spadochronowego nad gęsto zaludnionymi obszarami miast, wsi lub osad bądź nad zbiorowiskami ludzi na otwartej przestrzeni, przenosząc urządzenia wytwarzające dym, pod warunkiem że urządzenia te wyprodukowano w tym celu.”;

- s) w podczęści E dodaje się sekcję 5 w brzmieniu:

„SEKCJA 5

Loty próbne po obsłudze (MCF)

SPO.SPEC.MCF.100 Poziomy lotu próbnego po obsłudze

Przed przeprowadzeniem lotu próbnego po obsłudze operator ustala odpowiedni poziom lotu próbnego po obsłudze w następujący sposób:

- a) lot próbny po obsłudze »poziomu A« – w odniesieniu do lotu, w przypadku którego spodziewane jest zastosowanie procedur nienormalnych lub awaryjnych określonych w instrukcji użytkownika w locie statku powietrznego, lub gdy wymagane jest wykazanie funkcjonowania systemu rezerwowego lub innych urządzeń zabezpieczających;
- b) lot próbny po obsłudze »poziomu B« – w odniesieniu do wszystkich lotów próbnych po obsłudze innych niż lot próbny po obsłudze »poziomu A«.

SPO.SPEC.MCF.105 Program lotu dla lotu próbnego po obsłudze »poziomu A«

Przed przeprowadzeniem lotu próbnego po obsłudze »poziomu A« z użyciem skomplikowanego statku powietrznego z napędem silnikowym operator opracowuje program lotu i dokumentuje jego posiadanie.

SPO.SPEC.MCF.110 Instrukcja użytkownika statku powietrznego w locie próbnym po obsłudze »poziomu A«

Operator przeprowadzający lot próbny po obsłudze »poziomu A«:

- a) opisuje operacje i powiązane procedury w instrukcji operacyjnej, o której mowa w pkt ORO.MLR.100 w załączniku III, lub w specjalnej instrukcji użytkownika statku powietrznego w locie próbnym po obsłudze;
- b) w razie potrzeby aktualizuje instrukcję;

- c) informuje wszystkich członków personelu, których to dotyczy, o instrukcji i o zmianach w instrukcji, które mają znaczenie dla ich obowiązków;
- d) przekazuje właściwemu organowi instrukcję i jej aktualizacje.

SPO.SPEC.MCF.115 Wymagania dotyczące załogi lotniczej w odniesieniu do lotu próbnego po obsłudze »poziomu A«

- a) Operator wybiera odpowiednich członków załogi lotniczej, uwzględniając stopień złożoności statku powietrznego oraz poziom lotu próbnego po obsłudze. Wybierając członków załogi lotniczej do lotu próbnego po obsłudze »poziomu A« z użyciem skomplikowanego statku powietrznego z napędem silnikowym, operator zapewnia spełnienie wszystkich następujących warunków:

- 1) pilot dowódca odbył kurs szkoleniowy zgodnie z pkt SPO.SPEC.MCF.120; jeżeli szkolenie przeprowadzono na symulatorze, pilot musi przeprowadzić co najmniej jeden lot próbny po obsłudze »poziomu A« jako pilot monitorujący lub jako obserwator, zanim będzie mógł wykonywać lot próbny po obsłudze »poziomu A« jako pilot dowódca;
- 2) pilot dowódca wylatał co najmniej 1 000 godzin na statkach powietrznych tej samej kategorii co statek powietrzny, który ma odbyć lot, z czego co najmniej 400 godzin jako pilot dowódca skomplikowanego statku powietrznego z napędem silnikowym i co najmniej 50 godzin na statku powietrznym danego typu.

Niezależnie od przepisów akapitu pierwszego pkt 2, jeżeli operator wprowadza do eksploatacji nowy typ statku powietrznego i ocenił kwalifikacje pilota zgodnie z ustaloną procedurą oceny, operator może wybrać pilota o doświadczeniu mniejszym niż 50 godzin na statku powietrznym danego typu.

- b) Pilotom posiadającym uprawnienia pilota doświadczonego zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1178/2011 w pełni zalicza się kurs szkoleniowy przewidziany w niniejszym punkcie w lit. a) pkt 1, pod warunkiem że piloci posiadający uprawnienia pilota doświadczonego odbyli wymagane szkolenie wstępne i szkolenia okresowe w zakresie zarządzania zasobami załogi zgodnie z pkt ORO.FC.115 i ORO.FC.215 w załączniku III.
- c) Pilot dowódca nie może wykonywać lotu próbnego po obsłudze »poziomu A« na skomplikowanym statku powietrznym z napędem silnikowym, jeżeli nie prowadził lotu próbnego po obsłudze »poziomu A« w ciągu ostatnich 36 miesięcy.
- d) Uprawnienia wynikające z bieżącej praktyki w charakterze pilota dowódcy w locie próbnym po obsłudze »poziomu A« odzyskuje się po wykonaniu lotu próbnego po obsłudze »poziomu A« w charakterze obserwatora lub pilota monitorującego bądź po pełnieniu funkcji pilota dowódcy w locie próbnym po obsłudze »poziomu A« na symulatorze.

SPO.SPEC.MCF.120 Kurs szkoleniowy dla załóg lotniczych na potrzeby lotów próbnych po obsłudze »poziomu A«

- a) Kurs szkoleniowy wymagany na potrzeby lotów próbnych po obsłudze »poziomu A« przeprowadza się zgodnie ze szczegółowym planem tematycznym.
- b) Szkolenie w locie w ramach kursu szkoleniowego przeprowadza się w jeden z następujących sposobów:
 - 1) na symulatorze, który do celów szkoleniowych odpowiednio odzwierciedla reakcje statku powietrznego i jego systemów na prowadzone kontrole;
 - 2) podczas lotu statkiem powietrznym, w trakcie którego uczestnicy szkolenia demonstrują techniki lotu próbnego po obsłudze.
- c) Kurs szkoleniowy odbyty na statku powietrznym należącym do danej kategorii statków powietrznych uznaje się za ważny w odniesieniu do wszystkich typów statków powietrznych należących do tej kategorii.
- d) Porównując statek powietrzny wykorzystany do szkolenia ze statkiem powietrznym, który ma odbyć lot próbny po obsłudze, operator stwierdza, czy wymagane jest szkolenie w różnicach lub szkolenie zapoznawcze, i opisuje program takiego szkolenia.

SPO.SPEC.MCF.125 Skład załogi i osoby na pokładzie

- a) Operator ustanawia procedury pozwalające określić zapotrzebowanie na dodatkowych specjalistów zadaniowych.
- b) W odniesieniu do lotów próbnych po obsłudze »poziomu A« operator określa w swojej instrukcji politykę dotyczącą innych osób na pokładzie.

- c) W przypadku lotów próbnych po obsłudze »poziomu A« od specjalisty zadaniowego lub dodatkowego pilota wymaga się obecności w kabinie załogi lotniczej w celu udzielania pomocy członkom załogi lotniczej, chyba że nie zezwała na to konfiguracja statku powietrznego lub operator może uzasadnić, uwzględniając obciążenie pracą członków załogi lotniczej w oparciu o program lotu, że członkowie załogi lotniczej nie potrzebują dodatkowej pomocy.

SPO.SPEC.MCF.130 Symulowane w locie procedury nienormalne lub awaryjne

Na zasadzie odstępstwa od pkt SPO.OP.185 specjalista zadaniowy może znajdować się na pokładzie podczas lotu próbnego po obsłudze »poziomu A«, jeżeli jego obecność jest wymagana do spełnienia celu lotu i została określona w programie lotu.

SPO.SPEC.MCF.135 Ograniczenia czasu lotu i wymagania dotyczące wypoczynku

Wyznaczając członków załogi do lotów próbnych po obsłudze, operatorzy podlegający przepisom podczęści FTL załącznika III (część ORO) stosują przepisy tej podczęści.

SPO.SPEC.MCF.140 Systemy i wyposażenie

W przypadku gdy lot próbny po obsłudze ma na celu sprawdzenie prawidłowego funkcjonowania systemu lub wyposażenia, dany system lub dane wyposażenie uznaje się za potencjalnie zawodne i uzgadnia się przed lotem odpowiednie środki ograniczające ryzyko w celu zminimalizowania zagrożeń dla bezpieczeństwa lotu.

SPO.SPEC.MCF.145 Wymagania dotyczące pokładowego rejestratora rozmów w kabinie pilota, pokładowego rejestratora parametrów lotu i zapisów z łącza transmisji danych odnoszące się posiadaczy AOC

W odniesieniu do lotu próbnego po obsłudze wykonywanego statkiem powietrznym wykorzystywanym poza tym do operacji CAT mają nadal zastosowanie przepisy dotyczące pokładowych rejestratorów rozmów w kabinie pilota (CVR), pokładowych rejestratorów parametrów lotu (FDR) i rejestratorów zapisów z łącza transmisji danych (DLR) ustanowione w załączniku IV (część CAT).”.

ZAŁĄCZNIK II

W załącznikach I i Vb do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku I (część M) w pkt M.A.201 dodaje się lit. k) w brzmieniu:

„k) Jeżeli statek powietrzny objęty certyfikatem przewoźnika lotniczego jest wykorzystywany do operacji niezarobkowych lub operacji specjalistycznych zgodnie z pkt ORO.GEN.310 w załączniku III lub pkt NCO.GEN.104 w załączniku VII do rozporządzenia (UE) nr 965/2012, operator zapewnia, aby zadania związane z ciągłą zdadnością do lotu były wykonywane, stosownie do przypadku, przez CAMO, zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO), lub organizację kompleksowej zdadności do lotu («CAO»), zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vd (część CAO), posiadacza certyfikatu przewoźnika lotniczego.”;

2) w załączniku Vb (część ML) w pkt ML.A.201 dodaje się lit. h) w brzmieniu:

„h) W przypadku gdy statek powietrzny objęty certyfikatem przewoźnika lotniczego jest wykorzystywany do operacji niezarobkowych lub specjalistycznych zgodnie z pkt ORO.GEN.310 w załączniku III lub pkt NCO.GEN.104 w załączniku VII do rozporządzenia (UE) nr 965/2012, operator zapewnia, aby zadania związane z ciągłą zdadnością do lotu były wykonywane, stosownie do przypadku, przez CAMO, zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO), lub organizację kompleksowej zdadności do lotu («CAO»), zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vd (część CAO), posiadacza certyfikatu przewoźnika lotniczego.”.

DECYZJE

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2019/1385

z dnia 3 września 2019 r.

zmieniająca załącznik do decyzji wykonawczej 2014/709/UE w sprawie środków kontroli w zakresie zdrowia zwierząt w odniesieniu do afrykańskiego pomoru świń w niektórych państwach członkowskich

(notyfikowana jako dokument nr C(2019) 6432)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Rady 89/662/EWG z dnia 11 grudnia 1989 r. dotyczącą kontroli weterynaryjnych w handlu wewnątrzwspólnotowym w perspektywie wprowadzenia rynku wewnętrznego ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 9 ust. 4,

uwzględniając dyrektywę Rady 90/425/EWG z dnia 26 czerwca 1990 r. dotyczącą kontroli weterynaryjnych mających zastosowanie w handlu wewnątrzunijnym niektórymi żywymi zwierzętami i produktami w perspektywie wprowadzenia rynku wewnętrznego ⁽²⁾, w szczególności jej art. 10 ust. 4,

uwzględniając dyrektywę Rady 2002/99/WE z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiającą przepisy o wymaganiach zdrowotnych dla zwierząt regulujące produkcję, przetwarzanie, dystrybucję oraz wprowadzanie produktów pochodzenia zwierzęcego przeznaczonych do spożycia przez ludzi ⁽³⁾, w szczególności jej art. 4 ust. 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Decyzją wykonawczą Komisji 2014/709/UE ⁽⁴⁾ ustanowiono środki kontroli w zakresie zdrowia zwierząt w odniesieniu do afrykańskiego pomoru świń w niektórych państwach członkowskich, gdzie wystąpiły potwierdzone przypadki tej choroby u świń domowych lub dziczyźnych („zainteresowane państwa członkowskie”). W częściach I–IV załącznika do tej decyzji wykonawczej wyznaczono i wymieniono niektóre obszary zainteresowanych państw członkowskich w podziale według poziomu ryzyka na podstawie sytuacji epidemiologicznej w odniesieniu do tej choroby. Załącznik do decyzji wykonawczej 2014/709/UE był wielokrotnie zmieniany w celu uwzględnienia zmian sytuacji epidemiologicznej w Unii w odniesieniu do afrykańskiego pomoru świń, które to zmiany należało odzwierciedlić w tym załączniku. Załącznik do decyzji wykonawczej 2014/709/UE został ostatnio zmieniony decyzją wykonawczą Komisji (UE) 2019/1373 ⁽⁵⁾ w następstwie wystąpienia przypadków afrykańskiego pomoru świń w Bułgarii, Polsce i na Słowacji.
- (2) Od czasu przyjęcia decyzji wykonawczej (UE) 2019/1373 w Polsce, na Litwie, w Rumunii w Bułgarii i na Węgrzech odnotowano kolejne przypadki afrykańskiego pomoru świń u świń dziczyźnych i domowych. W następstwie niedawnych przypadków tej choroby oraz biorąc pod uwagę obecną sytuację epidemiologiczną w Unii, dokonano ponownej oceny i aktualizacji podziału na obszary w tych pięciu państwach członkowskich. Ponadto ponownie oceniono i zaktualizowano również wprowadzone środki zarządzania ryzykiem. Zmiany te należy uwzględnić w załączniku do decyzji wykonawczej 2014/709/UE.
- (3) W sierpniu 2019 r. odnotowano trzy przypadki afrykańskiego pomoru świń u dziczyźnych świń w powiatach elbląskim, giżyckim i radomskim w Polsce na obszarach obecnie wymienionych w części I załącznika do decyzji wykonawczej 2014/709/UE. Te przypadki afrykańskiego pomoru świń oznaczają wzrost poziomu ryzyka, który należy uwzględnić w tym załączniku. W związku z tym wspomniane obszary Polski, na których występuje afrykański pomór świń, powinny być teraz wymienione w części II załącznika do decyzji wykonawczej 2014/709/UE, a nie w jego części I.

⁽¹⁾ Dz.U. L 395 z 30.12.1989, s. 13.

⁽²⁾ Dz.U. L 224 z 18.8.1990, s. 29.

⁽³⁾ Dz.U. L 18 z 23.1.2003, s. 11.

⁽⁴⁾ Decyzja wykonawcza Komisji 2014/709/UE z dnia 9 października 2014 r. w sprawie środków kontroli w zakresie zdrowia zwierząt w odniesieniu do afrykańskiego pomoru świń w niektórych państwach członkowskich i uchylająca decyzję wykonawczą 2014/178/UE (Dz.U. L 295 z 11.10.2014, s. 63).

⁽⁵⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2019/1373 z dnia 22 sierpnia 2019 r. zmieniająca załącznik do decyzji wykonawczej 2014/709/UE w sprawie środków kontroli w zakresie zdrowia zwierząt w odniesieniu do afrykańskiego pomoru świń w niektórych państwach członkowskich (Dz.U. L 220 z 23.8.2019, s. 6).

- (4) W sierpniu 2019 r. odnotowano jedno ognisko afrykańskiego pomoru świń u świń domowych w powiecie olsztyńskim w Polsce na obszarze obecnie wymienionym w części II załącznika do decyzji wykonawczej 2014/709/UE. Ten przypadek afrykańskiego pomoru świń oznacza wzrost poziomu ryzyka, który należy uwzględnić w tym załączniku. W związku z tym wspomniany obszar Polski, na którym występuje afrykański pomór świń, powinien być teraz wymieniony w części III załącznika do decyzji wykonawczej 2014/709/UE, a nie w jego części II.
- (5) W sierpniu 2019 r. odnotowano jeden przypadek afrykańskiego pomoru świń u zdziczałych świń w gminie Rietavas na Litwie na obszarze wymienionym obecnie w części I załącznika do decyzji wykonawczej 2014/709/UE. Ten przypadek afrykańskiego pomoru świń oznacza wzrost poziomu ryzyka, który należy uwzględnić w tym załączniku. W związku z tym wspomniany obszar Litwy, na którym występuje afrykański pomór świń, powinien być teraz wymieniony w części II załącznika do decyzji wykonawczej 2014/709/UE, a nie w jego części I.
- (6) W sierpniu 2019 r. odnotowano jeden przypadek afrykańskiego pomoru świń u zdziczałych świń w gminie Šilutė na Litwie poza obszarami wymienionymi obecnie w załączniku do decyzji wykonawczej 2014/709/UE. Ten przypadek afrykańskiego pomoru świń oznacza wzrost poziomu ryzyka, który należy uwzględnić w tym załączniku. W związku z tym wspomniany obszar Litwy, na którym występuje afrykański pomór świń, powinien być teraz wymieniony w części II załącznika do decyzji wykonawczej 2014/709/UE.
- (7) W sierpniu 2019 r. odnotowano ognisko afrykańskiego pomoru świń u świń domowych w okręgu Hunedoara w Rumunii na obszarze wymienionym obecnie w części I załącznika do decyzji wykonawczej 2014/709/UE. Ten przypadek afrykańskiego pomoru świń oznacza wzrost poziomu ryzyka, który należy uwzględnić w tym załączniku. W związku z tym wspomniany obszar Rumunii, na którym występuje afrykański pomór świń, powinien być teraz wymieniony w części III załącznika do decyzji wykonawczej 2014/709/UE, a nie w jego części I.
- (8) W sierpniu 2019 r. odnotowano jeden przypadek afrykańskiego pomoru świń u zdziczałych świń w obwodzie sofijskim w Bułgarii na obszarze wymienionym w części III, który znajduje się w bliskim sąsiedztwie obszaru wymienionego w części I załącznika do decyzji wykonawczej 2014/709/UE. Ten przypadek afrykańskiego pomoru świń oznacza wzrost poziomu ryzyka, który należy uwzględnić w tym załączniku. W związku z tym wspomniany obszar Bułgarii, na którym występuje afrykański pomór świń, powinien być teraz wymieniony w części II załącznika do decyzji wykonawczej 2014/709/UE, a nie w jego części I.
- (9) W sierpniu 2019 r. odnotowano pięć przypadków afrykańskiego pomoru świń u zdziczałych świń w komitatach Borsod-Abaúj-Zemplén i Heves na Węgrzech na obszarach obecnie wymienionych w części I załącznika do decyzji wykonawczej 2014/709/UE. Te przypadki afrykańskiego pomoru świń oznaczają wzrost poziomu ryzyka, który należy uwzględnić w tym załączniku. W związku z tym wspomniane obszary Węgier, na których występuje afrykański pomór świń, powinny teraz być wymienione w części II załącznika do decyzji wykonawczej 2014/709/UE, a nie w jego części I.
- (10) Aby uwzględnić niedawne zmiany sytuacji epidemiologicznej w zakresie afrykańskiego pomoru świń w Unii oraz aby proaktywnie zwalczać ryzyko związane z rozprzestrzenianiem się tej choroby, w Polsce, na Litwie, w Rumunii, w Bułgarii i na Węgrzech należy wyznaczyć nowe obszary podwyższonego ryzyka o odpowiedniej wielkości oraz uwzględnić je w części I, II i III załącznika do decyzji wykonawczej 2014/709/UE. Należy zatem odpowiednio zmienić załącznik do decyzji wykonawczej 2014/709/UE.
- (11) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Stałego Komitetu ds. Roślin, Zwierząt, Żywności i Pasz,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Załącznik do decyzji wykonawczej 2014/709/UE zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 3 września 2019 r.

W imieniu Komisji
Vytenis ANDRIUKAITIS
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

Załącznik do decyzji wykonawczej 2014/709/UE otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK

CZĘŚĆ I

1. Belgia

Następujące obszary w Belgii:

in Luxembourg province:

— the area is delimited clockwise by:

- Frontière avec la France,
- Rue Mersinhat,
- La N818jusque son intersection avec la N83,
- La N83 jusque son intersection avec la N884,
- La N884 jusque son intersection avec la N824,
- La N824 jusque son intersection avec Le Routeux,
- Le Routeux,
- Rue d'Orgéo,
- Rue de la Vierre,
- Rue du Bout-d'en-Bas,
- Rue Sous l'Eglise,
- Rue Notre-Dame,
- Rue du Centre,
- La N845 jusque son intersection avec la N85,
- La N85 jusque son intersection avec la N40,
- La N40 jusque son intersection avec la N802,
- La N802 jusque son intersection avec la N825,
- La N825 jusque son intersection avec la E25-E411,
- La E25-E411jusque son intersection avec la N40,
- N40: Burnaimont, Rue de Luxembourg, Rue Ranci, Rue de la Chapelle,
- Rue du Tombois,
- Rue Du Pierroy,
- Rue Saint-Orban,
- Rue Saint-Aubain,
- Rue des Cottages,
- Rue de Relune,
- Rue de Rulune,
- Route de l'Ermitage,
- N87: Route de Habay,
- Chemin des Ecoliers,
- Le Routy,
- Rue Burgknapp,
- Rue de la Halte,
- Rue du Centre,
- Rue de l'Eglise,
- Rue du Marquisat,
- Rue de la Carrière,
- Rue de la Lorraine,

- Rue du Beynert,
- Millewée,
- Rue du Tram,
- Millewée,
- N4: Route de Bastogne, Avenue de Longwy, Route de Luxembourg,
- Frontière avec le Grand-Duché de Luxembourg,
- Frontière avec la France,
- La N87 jusque son intersection avec la N871 au niveau de Rouvroy,
- La N871 jusque son intersection avec la N88,
- La N88 jusque son intersection avec la rue Baillet Latour,
- La rue Baillet Latour jusque son intersection avec la N811,
- La N811 jusque son intersection avec la N88,
- La N88 jusque son intersection avec la N883 au niveau d'Aubange,
- La N883 jusque son intersection avec la N81 au niveau d'Aubange,
- La N81 jusque son intersection avec la E25-E411,
- La E25-E411 jusque son intersection avec la N40,
- La N40 jusque son intersection avec la rue du Fet,
- Rue du Fet,
- Rue de l'Accord jusque son intersection avec la rue de la Gaume,
- Rue de la Gaume jusque son intersection avec la rue des Bruyères,
- Rue des Bruyères,
- Rue de Neufchâteau,
- Rue de la Motte,
- La N894 jusque son intersection avec la N85,
- La N85 jusque son intersection avec la frontière avec la France.

2. Bułgaria

Następujące obszary w Bułgarii:

- the whole region of Gabrovo,
- the whole region of Haskovo,
- the whole region of Kardzhali,
- the whole region of Sliven,
- the whole region of Stara Zagora.

3. Estonia

Następujące obszary w Estonii:

- Hiiu maakond.

4. Węgry

Następujące obszary na Węgrzech:

- Békés megye 950150, 950250, 950350, 950450, 950750, 950850, 951460, 951550, 951650, 951750, 956250 956350 és 956450 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Hajdú-Bihar megye 900750, 901250, 901260, 901270, 901350, 901551, 901560, 901570, 901580, 901590, 901650, 901660, 902450, 902550, 902650, 902660, 902670, 902750, 903250, 903650, 903750, 903850, 903950, 903960, 904050, 904060, 904150, 904250, 904350, 904750, 904760, 904850, 904860, 904950, 904960, 905050, 905060, 905070, 905080, 905150, 905250, 905260, 905350, 905360, 905450 és 905550 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Heves megye 702550, 703360, 704150, 704250, 704350, 704450, 704550, 704650, 704750 és 705350 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,

- Jász-Nagykun-Szolnok megye 750150, 750160, 750250, 750260, 750350, 750450, 750460, 750550, 750750, 750850, 751250, 751260, 751850, 751950, 752850, 753550, 753650, 753660, 753750, 753850, 753950, 753960, 754050, 754150, 754250, 754360, 754370, 754450, 754550, 754560, 754570, 754650, 754750, 754850, 754950 és 755650 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Nógrád megye 552010, 552150, 552250, 552350, 552450, 552460, 552520, 552550, 552610, 552620, 552710, 552850, 552860, 552950, 552970, 553050, 553110, 553250, 553260, 553350, 553650, 553750, 553850, 553910 és 554050 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Pest megye 571250, 571350, 571550, 571610, 571750, 571760, 572250, 572350, 572550, 572850, 572950, 573360, 573450, 575050, 576050, 577150, 577250, 579750, 580050 és 580450 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Szabolcs-Szatmár-Bereg megye 851950, 852350, 852450, 852550, 852750, 853560, 853650, 853751, 853850, 853950, 853960, 854050, 854150, 854250, 854350, 855350, 855450, 855550, 855650, 855660 és 855850 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe.

5. Łotwa

Następujące obszary na Łotwie:

- Aizputes novada Cīravas pagasta daļa uz ziemeļiem no autoceļa 1192, Lažas pagasta daļa uz ziemeļrietumiem no autoceļa 1199 un uz ziemeļiem no Padures autoceļa,
- Alsungas novads,
- Durbes novada Dunalkas pagasta daļa uz rietumiem no autoceļiem P112, 1193 un 1192, un Tadaikū pagasts,
- Kuldīgas novada Gudenieku pagasts,
- Pāvilostas novads,
- Stopiņu novada daļa, kas atrodas uz rietumiem no autoceļa V36, P4 un P5, Acones ielas, Dauguļupes ielas un Dauguļupītes,
- Ventspils novada Jūrkalnes pagasts,
- Grobiņas novads,
- Rucavas novada Dunikas pagasts.

6. Litwa

Następujące obszary na Litwie:

- Klaipėdos rajono savivaldybės: Agluonėnų, Priekulės, Veiviržėnų, Judrėnų, Endriejavo ir Vėžaičių seniūnijos,
- Plungės rajono savivaldybės: Alsėdžių, Babrungo, Kulių, Nausodžio, Paukštakių, Platelių, Plungės miesto, Šateikių ir Žemaičių Kalvarijos seniūnijos,
- Skuodo rajono savivaldybė.

7. Polska

Następujące obszary w Polsce:

w województwie warmińsko-mazurskim:

- powiat szczycieński,
- powiat nidzicki,
- powiat działdowski,
- gminy Giętrwałd, Purda, Stawiguda, Jonkowo, Olsztynek i miasto Olsztyn w powiecie olsztyńskim,
- gminy Łukta, Miłomłyn, Dąbrówno, Grunwald i Ostróda z miastem Ostróda w powiecie ostródzkim,
- gminy Kisielice, Susz, Iława z miastem Iława, Lubawa z miastem Lubawa, w powiecie iławskim,

w województwie podlaskim:

- gminy Rudka, Wyszki, część gminy Brańsk położona na północ od linii od linii wyznaczonej przez drogę nr 66 biegnącą od wschodniej granicy gminy do granicy miasta Brańsk i miasto Brańsk w powiecie bielskim,
- gmina Poświętne w powiecie białostockim,
- gminy Kulesze Kościelne, Nowe Piekuty, Szepietowo, Wysokie Mazowieckie z miastem Wysokie Mazowieckie, Czyżew w powiecie wysokomazowieckim,

- gminy Miastkowo, Nowogród, Śniadowo i Zbójna w powiecie łomżyńskim,
 - powiat zambrowski,
- w województwie mazowieckim:
- powiat ostrołęcki,
 - powiat miejski Ostrołęka,
 - gminy Bielsk, Brudzeń Duży, Drobin, Gąbin, Łąck, Nowy Duninów, Radzanowo, Słupno i Stara Biaław powiecie plockim,
 - powiat miejski Płock,
 - powiat sierpecki,
 - powiat żuromiński,
 - gminy Andrzejewo, Brok, Małkinia Górna, Stary Lubotyń, Szulborze Wielkie, Wąsewo, Zareby Kościelne i Ostrów Mazowiecka z miastem Ostrów Mazowiecka w powiecie ostrowskim,
 - gminy Dzierzgowo, Lipowiec Kościelny, miasto Mława, Radzanów, Szreńsk, Szydłowo i Wieczfnia Kościelna, w powiecie mławskim,
 - powiat przasnyski,
 - powiat makowski,
 - gminy Gzy, Obyrte, Zatory, Pułtusk i część gminy Winnica położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Bielany, Winnica i Pokrzywnica w powiecie pułtuskim,
 - gminy Brańszczyk, Długosiodło, Rząśnik, Wyszków, Zabrodzie i część gminy Somianka położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 62 w powiecie wyszkowskim,
 - gminy Puszcza Mariańska, Wiskitki i miasto Żyrardów w powiecie żyrardowskim,
 - gminy Błędów, Nowe Miasto nad Pilicą i Mogielnica w powiecie grójeckim,
 - gminy Stara Błotnica, Wyśmierzyce i Radzanów w powiecie białobrzeskim,
 - gminy Iłża, Jedlińsk, Kowala, Przytyk, Skaryszew, Wierzbica, Wolanów i Zakrzew w powiecie radomskim,
 - powiat miejski Radom,
 - powiat szydłowiecki,
 - powiat przysuski,
 - gminy Kazanów i Przyłęk w powiecie zwolenkim,
 - gminy Ciepiałów, Chotcza, Lipsko, Rzecznów i Sienno w powiecie lipskim,
 - powiat gostyński,
- w województwie lubelskim:
- gminy Bełżyce, Borzechów, Bychawa, Niedrzwica Duża, Konopnica, Strzyżewice, Wysokie, Wojciechów i Zakrzew w powiecie lubelskim,
 - gminy Kraśnik z miastem Kraśnik, Szastarka, Trzydnik Duży, Wilkołaz, Zakrzówek i część gminy Urzędów położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 833 w powiecie kraśnickim,
 - gminy Batorz, Godziszów, Janów Lubelski, Modliborzyce i Potok Wielki w powiecie janowskim,
 - gmina Potok Górny w powiecie biłgorajskim,
- w województwie podkarpackim:
- gminy Wielkie Oczy i Lubaczów z miastem Lubaczów w powiecie lubaczowskim,
 - gminy Laszki, Wiązownica, Radymno z miastem Radymno i gmina wiejska Jarosław w powiecie jarosławskim,
 - gminy Bojanów, Pysznica, Zaleszany i miasto Stalowa Wola w powiecie stalowowolskim,
 - powiat tarnobrzeski,
 - gmina Sieniawa i Tryńcza w powiecie przeworskim,
 - powiat leżajski,
 - powiat niżański,
- w województwie świętokrzyskim:
- gminy Lipnik, Opatów, Wojciechowice, Sadowie i część gminy Ożarów położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 74 w powiecie opatowskim,
 - powiat sandomierski,

- gmina Brody w powiecie starachowickim,
 - powiat ostrowiecki,
- w województwie łódzkim:
- gminy Kocierzew Południowy, Kiernozia, Chaśno, część gminy wiejskiej Łowicz położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 92 i Nieborów w powiecie łowickim,
 - gminy Biała Rawska, Regnów i Sadowice w powiecie rawskim
 - gminy Bolimów, Kowiesy, Nowy Kawęczyn i Skierniewice w powiecie skierniewickim,
 - powiat miejski Skierniewice,
- w województwie pomorskim:
- powiat nowodworski,
 - gminy Lichnowy, Miłoradz, Nowy Staw, Malbork z miastem Malbork w powiecie malborskim,
 - gminy Mikołajki Pomorskie, Stary Targ i Sztum w powiecie sztumskim,
 - powiat gdański,
 - Miasto Gdańsk,
 - powiat tczewski,
 - powiat kwidzyński.

8. Rumunia

Następujące obszary w Rumunii:

- Județul Alba,
- Județul Cluj,
- Județul Harghita,
- Județul Iași cu restul comunelor care nu sunt incluse in partea II,
- Județul Neamț,
- Județul Suceava,
- Județul Mureș,
- Județul Sibiu,
- Județul Caraș-Severin.

9. Słowacja

Następujące obszary na Słowacji:

- the whole district of Kosice-okolie (including its urban areas),
- the whole district of Vrenov nad Toplou,
- the whole district of Humenné,
- the whole district of Snina,
- the whole district of Sobrance,
- in the district of Michalovce, the whole municipalities of Tušice, Moravany, Pozdišovce, Michalovce, Zalužice, Lúčky, Závadka, Hnojné,, Poruba pod Vihorlatom, Jovsa, Kusín, Klokočov, Kaluža, Vinné, Trnava pri Laborci, Oreské, Staré, Zbudza, Petrovce nad Laborcom, Lesné, Suché, Rakovec nad Ondavou, Nacina Ves, Voľa, Pusté Čemerné and Strážske.

CZĘŚĆ II

1. Belgia

Następujące obszary w Belgii:

in Luxembourg province:

- the area is delimited clockwise by:
- La frontière avec la France au niveau de Florenville,

- La N85 jusque son intersection avec la N894 au niveau de Florenville,
- La N894 jusque son intersection avec la rue de la Motte,
- La rue de la Motte jusque son intersection avec la rue de Neufchâteau,
- La rue de Neufchâteau,
- La rue des Bruyères jusque son intersection avec la rue de la Gaume,
- La rue de la Gaume jusque son intersection avec la rue de l'Accord,
- La rue de l'Accord,
- La rue du Fet,
- La N40 jusque son intersection avec la E25-E411,
- La E25-E411 jusque son intersection avec la N81 au niveau de Weyler,
- La N81 jusque son intersection avec la N883 au niveau d'Aubange,
- La N883 jusque son intersection avec la N88 au niveau d'Aubange,
- La N88 jusque son intersection avec la N811,
- La N811 jusque son intersection avec la rue Baillet Latour,
- La rue Baillet Latour jusque son intersection avec la N88,
- La N88 jusque son intersection avec la N871,
- La N871 jusque son intersection avec la N87 au niveau de Rouvroy,
- La N87 jusque son intersection avec la frontière avec la France.

2. Bułgaria

Następujące obszary w Bułgarii:

- the whole region of Pernik,
- the whole region of Kyustendil,
- the whole region of Dobrich,
- the whole region of Plovdiv,
- the whole region of Pazardzhik,
- the whole region of Shumen,
- the whole region of Smolyan,
- the whole region of Varna,
- the whole region of Burgas excluding the areas in Part III,
- the whole region of Veliko Tarnovo excluding the areas in Part III.

3. Estonia

Następujące obszary w Estonii:

- Eesti Vabariik (välja arvatud Hiiu maakond).

4. Węgry

Następujące obszary na Węgrzech:

- Borsod-Abaúj-Zemplén megye 650100, 650200, 650300, 650400, 650500, 650600, 650700, 650800, 650900, 651000, 651100, 651200, 651300, 651400, 651500, 651610, 651700, 651801, 651802, 651803, 651900, 652000, 652100, 652200, 652300, 652601, 652602, 652603, 652700, 652900, 653000, 653100, 653200, 653300, 653401, 653403, 653500, 653600, 653700, 653800, 653900, 654000, 654201, 654202, 654301, 654302, 654400, 654501, 654502, 654600, 654700, 654800, 654900, 655000, 655100, 655200, 655300, 655400, 655500, 655600, 655700, 655800, 655901, 655902, 656000, 656100, 656200, 656300, 656400, 656600, 656701, 656702, 656800, 656900, 657010, 657100, 657300, 657400, 657500, 657600, 657700, 657800, 657900, 658000, 658100, 658201, 658202, 658310, 658401, 658402, 658403, 658404, 658500, 658600, 658700, 658801, 658802, 658901, 658902, 659000, 659100, 659210, 659220, 659300, 659400, 659500, 659601, 659602, 659701, 659800, 659901, 660000, 660100, 660200, 660400, 660501, 660502, 660600 és 660800, valamint 652400, 652500 és 652800 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,

- Hajdú-Bihar megye 900150, 900250, 900350, 900450, 900550, 900650, 900660, 900670, 901850, 900850, 900860, 900930, 900950, 901050, 901150, 901450, 901750, 901950, 902050, 902150, 902250, 902350, 902850, 902860, 902950, 902960, 903050, 903150, 903350, 903360, 903370, 903450, 903550, 904450, 904460, 904550 és 904650 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Heves megye 700150, 700250, 700260, 700350, 700450, 700460, 700550, 700650, 700750, 700850, 700860, 700950, 701050, 701111, 701150, 701250, 701350, 701550, 701560, 701650, 701750, 701850, 701950, 702050, 702150, 702250, 702260, 702350, 702450, 702750, 702850, 702950, 703050, 703150, 703250, 703350, 703370, 703450, 703550, 703610, 703750, 703850, 703950, 704050, 704850, 704950, 705050, 705150, 705250, 705450, 705510 és 705610 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Jász-Nagykun-Szolnok megye 750650, 750950, 751050, 751150, 751160, 751350, 751360, 751450, 751460, 751470, 751550, 751650, 751750, 752150, 752250, 752350, 752450, 752460, 752550, 752560, 752650, 752750, 752950, 753060, 753070, 753150, 753250, 753310, 753450, 755550 és 755750 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Nógrád megye 550110, 550120, 550130, 550210, 550310, 550320, 550450, 550460, 550510, 550610, 550710, 550810, 550950, 551010, 551150, 551160, 551250, 551350, 551360, 551450, 551460, 551550, 551650, 551710, 551810, 551821, 552360 és 552960 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe,
- Szabolcs-Szatmár-Bereg megye 850950, 851050, 851150, 851250, 851350, 851450, 851550, 851560, 851650, 851660, 851751, 851752, 852850, 852860, 852950, 852960, 853050, 853150, 853160, 853250, 853260, 853350, 853360, 853450, 853550, 854450, 854550, 854560, 854650, 854660, 854750, 854850, 854860, 854870, 854950, 855050, 855150, 855250, 855460, 855750, 855950, 855960, 856051, 856150, 856250, 856260, 856350, 856360, 856450, 856550, 856650, 856750, 856760, 856850, 856950, 857050, 857150, 857350, 857450, 857650, valamint 850150, 850250, 850260, 850350, 850450, 850550, 852050, 852150, 852250, 857550, 850650, 850850, 851851 és 851852 kódszámú vadgazdálkodási egységeinek teljes területe.

5. Lotwa

Następujące obszary na Łotwie:

- Ādažu novads,
- Aizputes novads Kalvenes pagasts pagasta daļa uz dienvidiem no autoceļa A9,
- Aglonas novads,
- Aizkraukles novads,
- Aknīstes novads,
- Alojās novads,
- Alūksnes novads,
- Amatas novads,
- Apes novads,
- Auces novads,
- Babītes novads,
- Baldones novads,
- Baltinavas novads,
- Balvu novads,
- Bauskas novads,
- Beverīnas novads,
- Brocēnu novads Blīdenes pagasts, Remtes pagasta daļa uz austrumiem no autoceļa 1154 un P109,
- Burtnieku novads,
- Carnikavas novads,
- Cēsu novads,
- Cesvaines novads,
- Ciblas novads,
- Dagdas novads,
- Daugavpils novads,
- Dobeles novads,

- Dundagas novads,
- Durbes novada Durbes pagasta daļa uz dienvidiem no dzelzceļa līnijas Jelgava-Liepāja,
- Engures novads,
- Ērgļu novads,
- Garkalnes novads,
- Gulbenes novads,
- Iecavas novads,
- Ikšķiles novads,
- Ilūkstes novads,
- Inčukalna novads,
- Jaunjelgavas novads,
- Jaunpiebalgas novads,
- Jaunpils novads,
- Jēkabpils novads,
- Jelgavas novads,
- Kandavas novads,
- Kārsavas novads,
- Ķeguma novads,
- Ķekavas novads,
- Kocēnu novads,
- Kokneses novads,
- Krāslavas novads,
- Krimuldas novads,
- Krustpils novads,
- Kuldīgas novada Ēdoles, Īvandes, Padures, Rendas, Kabiles, Rumbas, Kurmāles, Pelču, Snēpeles, Turlavas, Laidu un Vārmes pagasts, Kuldīgas pilsēta,
- Lielvārdes novads,
- Līgatnes novads,
- Limbažu novads,
- Līvānu novads,
- Lubānas novads,
- Ludzas novads,
- Madonas novads,
- Mālpils novads,
- Mārupes novads,
- Mazsalacas novads,
- Mērsraga novads,
- Naukšēnu novads,
- Neretas novads,
- Ogres novads,
- Olaines novads,
- Ozolnieku novads,
- Pārgaujas novads,
- Pļaviņu novads,
- Preiļu novads,
- Priekules novads,

- Priekuļu novads,
- Raunas novads,
- republikas pilsēta Daugavpils,
- republikas pilsēta Jelgava,
- republikas pilsēta Jēkabpils,
- republikas pilsēta Jūrmala,
- republikas pilsēta Rēzekne,
- republikas pilsēta Valmiera,
- Rēzeknes novads,
- Riebiņu novads,
- Rojas novads,
- Ropažu novads,
- Rugāju novads,
- Rundāles novads,
- Rūjienas novads,
- Salacgrīvas novads,
- Salas novads,
- Salaspils novads,
- Saldus novada Novadnieku, Kursīšu, Zvārdes, Pampāļu, Šķēdes, Nīgrandes, Zaņas, Ezeres, Rubas, Jaunauces un Vadakstes pagasts,
- Saulkrastu novads,
- Sējas novads,
- Siguldas novads,
- Skrīveru novads,
- Skrundas novads,
- Smiltenes novads,
- Stopiņu novada daļa, kas atrodas uz austrumiem no autoceļa V36, P4 un P5, Acones ielas, Dauguļupes ielas un Dauguļupītes,
- Strenču novads,
- Talsu novads,
- Tērvetes novads,
- Tukuma novads,
- Vaiņodes novads,
- Valkas novads,
- Varakļānu novads,
- Vārkavas novads,
- Vecpiebalgas novads,
- Vecumnieku novads,
- Ventspils novada Ances, Tārgales, Popes, Vārves, Užavas, Piltenes, Puzes, Ziru, Ugāles, Usmas un Zlēku pagasts, Piltenes pilsēta,
- Viesītes novads,
- Viļakas novads,
- Viļānu novads,
- Zilupes novads.

6. Litwa

Następujące obszary na Litwie:

- Alytaus miesto savivaldybė,
- Alytaus rajono savivaldybė: Alytaus, Alovės, Butrimonių, Daugų, Nemunaičio, Pivašiūnų, Punios, Raitininkų seniūnijos,
- Anykščių rajono savivaldybė,
- Akmenės rajono savivaldybė: Ventos ir Papilės seniūnijos,
- Biržų miesto savivaldybė,
- Biržų rajono savivaldybė,
- Druskininkų savivaldybė,
- Elektrėnų savivaldybė,
- Ignalinos rajono savivaldybė,
- Jonavos rajono savivaldybė,
- Joniškio rajono savivaldybė: Kepalių, Kriukų, Saugėlaukio ir Satkūnų seniūnijos,
- Jurbarko rajono savivaldybė,
- Kaišiadorių rajono savivaldybė,
- Kalvarijos savivaldybė: Akmenynų, Liubavo, Kalvarijos seniūnijos dalis į pietus nuo kelio Nr. 131 ir į pietus nuo kelio Nr. 200 ir Sangrūdų seniūnijos,
- Kauno miesto savivaldybė,
- Kauno rajono savivaldybė: Babtų, Batniavos, Čekiškės, Domeikavos, Garliavos, Garliavos apylinkių, Karmėlavos, Kulautuvos, Lapių, Linksmakalnio, Neveronių, Raudondvario, Roku, Samylų, Taurakiemio, Užliedžių, Vandžiolgalos, Vilkijos ir Vilkijos apylinkių seniūnijos,
- Kelmės rajono savivaldybė, Kėdainių rajono savivaldybė,
- Kupiškio rajono savivaldybė,
- Lazdijų rajono savivaldybė: Būdviečio, Kapčiamieščio, Kučiūnų ir Noragėlių seniūnijos,
- Marijampolės savivaldybė: Degučių, Mokolų ir Narto seniūnijos,
- Mažeikių rajono savivaldybė: Šerkšnėnų, Sedos ir Židikų seniūnijos,
- Molėtų rajono savivaldybė,
- Pagėgių savivaldybė,
- Pakruojo rajono savivaldybė,
- Panevėžio rajono savivaldybė,
- Panevėžio miesto savivaldybė,
- Pasvalio rajono savivaldybė,
- Radviliškio rajono savivaldybė,
- Rietavo savivaldybė,
- Prienų rajono savivaldybė: Stakliškių ir Veiverių seniūnijos,
- Plungės rajono savivaldybė: Žlibinų ir Stalgėnų seniūnijos,
- Raseinių rajono savivaldybė,
- Rokiškio rajono savivaldybė,
- Šakių rajono savivaldybė: Barzdų, Griškabūdžio, Kidulių, Kudirkos Naumiesčio, Lekėčių, Sintautų, Slavikų, Sudargo, Žvirgždaičių seniūnijos ir Kriūkų seniūnijos dalis į rytus nuo kelio Nr. 3804, Lukšių seniūnijos dalis į rytus nuo kelio Nr. 3804, Šakių seniūnijos dalis į pietus nuo kelio Nr. 140 ir į pietvakarius nuo kelio Nr. 137
- Šalčininkų rajono savivaldybė,
- Šiaulių miesto savivaldybė,
- Šiaulių rajono savivaldybė: Šiaulių kaimiškoji seniūnija,
- Šilutės rajono savivaldybė,
- Širvintų rajono savivaldybė,

- Šilalės rajono savivaldybė,
- Švenčionių rajono savivaldybė,
- Tauragės rajono savivaldybė,
- Telsių rajono savivaldybė,
- Trakų rajono savivaldybė,
- Ukmergės rajono savivaldybė,
- Utenos rajono savivaldybė,
- Varėnos rajono savivaldybė,
- Vilniaus miesto savivaldybė,
- Vilniaus rajono savivaldybė,
- Vilkaviškio rajono savivaldybė: Bartninkų, Gražiškių, Keturvalakių, Kybartų, Klausučių, Pajevonio, Šeimenos, Vilkaviškio miesto, Virbalio, Vištyčio seniūnijos,
- Visagino savivaldybė,
- Zarasų rajono savivaldybė.

7. Polska

Następujące obszary w Polsce:

w województwie warmińsko-mazurskim:

- gminy Kalinowo, Prostki i gmina wiejska Elk w powiecie elckim,
- gminy Elbląg, Gronowo Elbląskie, Milejewo, Młynary, Markusy, Rychliki i Tolkmicko w powiecie elbląskim,
- powiat miejski Elbląg,
- powiat gołdapski,
- gmina Wieliczki w powiecie oleckim,
- powiat piski,
- gmina Górowo Iławeckie z miastem Górowo Iławeckie w powiecie bartoszyckim,
- gminy Biskupiec, Świątki i część gminy Barczewo położona na południe od linii wyznaczonej przez linię kolejową w powiecie olsztyńskim,
- gmina Miłakowo, część gminy Małdyty położona na południowy – zachód od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od Olsztyna do Elbląga i część gminy Morąg położona na południe od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od Olsztyna do Elbląga w powiecie ostródzkim,
- część gminy Ryn położona na południe od linii wyznaczonej przez linię kolejową łączącą miejscowości Giżycko i Kętrzyn w powiecie giżyckim,
- gminy Braniewo i miasto Braniewo, Frombork, Lelkowo, Pieniężno, Płoskinia oraz część gminy Wilczęta położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 509 w powiecie braniewskim,
- gmina Reszel, część gminy Kętrzyn położona na południe od linii kolejowej łączącej miejscowości Giżycko i Kętrzyn biegnącej do granicy miasta Kętrzyn, na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 591 biegnącą od miasta Kętrzyn do północnej granicy gminy oraz na zachód i na południe od zachodniej i południowej granicy miasta Kętrzyn, miasto Kętrzyn i część gminy Korsze położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od wschodniej granicy łączącą miejscowości Krelikiejmy i Sątoczno i na wschód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Sątoczno, Sajna Wielka biegnącą do skrzyżowania z drogą nr 590 w miejscowości Glitajny, a następnie na wschód od drogi nr 590 do skrzyżowania z drogą nr 592 i na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 592 biegnącą od zachodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 590 w powiecie kętrzyńskim,
- gminy Lubomino, Orneta część gminy Lidzbark Warmiński położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 51 i miasto Lidzbark Warmiński w powiecie lidzbarskim,
- powiat mrągowski,
- gmina Zalewo w powiecie iławskim,

w województwie podlaskim:

- powiat grajewski,
- powiat moniecki,

- powiat sejneński,
 - gminy Łomża, Piątница, Jedwabne, Przytuły i Wiznaw powiecie łomżyńskim,
 - powiat miejski Łomża,
 - gminy Dziadkowice, Grodzisk, Mielnik, Nurzec-Stacja i Siemiatycze z miastem Siemiatycze w powiecie siemiatyckim,
 - gminy Białowieża, Czyże, Narew, Narewka, Hajnówka z miastem Hajnówka i część gminy Dubicze Cerkiewne położona na północny wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 1654B w powiecie hajnowskim,
 - gminy Klukowo, Kobylin-Borzymy i Sokoły w powiecie wysokomazowieckim,
 - powiat kolneński z miastem Kolno,
 - gminy Czarna Białostocka, Dobrzyniewo Duże, Gródek, Juchnowiec Kościelny, Łapy, Michałowo, Supraśl, Suraż, Turośń Kościelna, Tykocin, Wasilków, Zabłudów, Zawady i Choroszcz w powiecie białostockim,
 - miasto Bielsk Podlaski, część gminy Bielsk Podlaski położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 biegnącą od południowo-zachodniej granicy gminy do granicy miasta Bielsk Podlaski, na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 689 biegnącą od wschodniej granicy gminy do wschodniej granicy miasta Bielsk Podlaski oraz na północ i północny zachód od granicy miasta Bielsk Podlaski, część gminy Boćki położona na zachód od linii od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 i część gminy Brańsk położona na południe od linii od linii wyznaczonej przez drogę nr 66 biegnącą od wschodniej granicy gminy do granicy miasta Brańsk w powiecie bielskim,
 - powiat suwalski,
 - powiat miejski Suwałki,
 - powiat augustowski,
 - powiat sokólski,
 - powiat miejski Białystok,
- w województwie mazowieckim:
- gminy Korczew, Kotuń, Paprotnia, Przesmyki, Wodynie, Skórzec, Mokobody, Mordy, Siedlce, Suchozębry i Zbuczyn w powiecie siedleckim,
 - powiat miejski Siedlce,
 - gminy Bielany, Ceranów, Kosów Lacki, Repki i gmina wiejska Sokołów Podlaski w powiecie sokołowskim,
 - powiat węgrowski,
 - powiat łosicki,
 - gminy Grudusk, Opinogóra Górna, Gołymin-Ośrodek i część gminy Gliniojeck położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 7 w powiecie ciechanowskim,
 - powiat sochaczewski,
 - gminy Policzna, Tczów i Zwoleń w powiecie zwoleńskim,
 - gminy Garbatka – Letnisko, Gniewoszków i Sieciechów w powiecie kozienickim,
 - gmina Solec nad Wisłą w powiecie lipskim,
 - gminy Gózd, Jastrzębia, Jedlnia Letnisko i Pionki z miastem Pionki w powiecie radomskim,
 - gminy Bodzanów, Bulkowo, Starożreby i Słubice w powiecie plockim,
 - powiat nowodworski,
 - powiat płoński,
 - gminy Pokrzywnica, Świercze i część gminy Winnica położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Bielany, Winnica i Pokrzywnica w powiecie pułtuskim,
 - powiat wołomiński,
 - część gminy Somianka położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 62 w powiecie wyszkowskim,
 - gminy Borowie, Garwolin z miastem Garwolin, Górzno, Miastków Kościelny, Parysów, Pilawa, Trojanów, Zelechów, część gminy Wilga położona na północ od linii wyznaczonej przez rzekę Wilga biegnącą od wschodniej granicy gminy do ujścia do rzeki Wisły w powiecie garwolińskim,
 - gmina Boguty – Pianki w powiecie ostrowskim,
 - gminy Stupsk, Wiśniewo i część gminy Strzegowo położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 7 w powiecie mławskim,

- powiat otwocki,
- powiat warszawski zachodni,
- powiat legionowski,
- powiat piaseczyński,
- powiat pruszkowski,
- gminy Belsk Duży, Goszczyn, Chynów, Grójec, Jasieniec, Pniewy i Warka w powiecie grójeckim,
- powiat grodziski,
- gminy Mszczonów i Radziejowice w powiecie żyrardowskim,
- gminy Białobrzegi i Promna w powiecie białobrzeskim,
- powiat miejski Warszawa,

w województwie lubelskim:

- gminy Janów Podlaski, Kodeń, Tucznia, Leśna Podlaska, Rossosz, Łomazy, Konstantynów, Piszczac, Rokitno, Biała Podlaska, Zalesie, Terespol z miastem Terespol, Drelów, Międzyrzec Podlaski z miastem Międzyrzec Podlaski w powiecie bialskim,
- powiat miejski Biała Podlaska,
- gminy Aleksandrów, Biłgoraj z miastem Biłgoraj, Biszczka, Józefów, Księżpol, Łukowa, Obsza i Tarnogród część gminy Frampol położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 74, część gminy Goraj położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 835, część gminy Tereszpol położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 858, część gminy Turobin położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 835 w powiecie biłgorajskim,
- gminy Chrzanów i Dzwola w powiecie janowskim,
- powiat puławski,
- powiat rycki,
- gminy Stoczek Łukowski z miastem Stoczek Łukowski, Wola Mysłowska, Trzebieszów, Stanin, część gminy wiejskiej Łuków położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 63 biegnącą od północnej granicy gminy do granicy miasta Łuków i na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 806 biegnącą od wschodniej granicy miasta Łuków do wschodniej granicy gminy wiejskiej Łuków i miasto Łuków w powiecie łukowskim,
- gminy Jabłonna, Krzczonów i Garbów w powiecie lubelskim,
- gminy Rybczewice i Piaski w powiecie świdnickim,
- gmina Fajslawice, część gminy Żółkiewka położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 842 i część gminy Łopiennik Górny położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 17 w powiecie krasnostawskim,
- gminy Dołhobyczów, Mircze, Trzeszczany, Werbkowice i część gminy wiejskiej Hrubieszów położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 844 oraz na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 74 i miasto Hrubieszów w powiecie hrubieszowskim,
- gminy Krynice, Rachanie, Tarnawatka, Łaszczów, Telatyn, Tyszowce i Ulhówek w powiecie tomaszowskim,
- część gminy Wojsławice położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od północnej granicy gminy przez miejscowość Wojsławice do południowej granicy gminy w powiecie chełmskim,
- gmina Adamów, Miączyn, Sitno, Komarów-Osada, Krasnobród, Łabunie, Zamość, Grabowiec, część gminy Zwierzyniec położona na południowy-wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 858 i część gminy Skierbieszów położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 843 w powiecie zamojskim,
- powiat miejski Zamość,
- gminy Annapol, Dzierzkowice, Gościeradów i część gminy Urzędów położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 833 w powiecie krańickim,
- powiat opolski,

w województwie podkarpackim:

- gminy Radomyśl nad Sanem i Zaklików w powiecie stalowowolskim,
- gminy Horyniec-Zdrój, Cieszanów, Oleszyce i Stary Dzików w powiecie lubaczowskim,
- gmina Adamówka w powiecie przeworskim,

w województwie pomorskim:

- gminy Dzierzgoń i Stary Dzierzgoń w powiecie sztumskim,
- gmina Stare Pole w powiecie malborskim,

w województwie świętokrzyskim:

- gmina Tarłów i część gminy Ożarów położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 74 w powiecie opatowskim.

8. Rumunia

Następujące obszary w Rumunii:

- Restul județului Maramureș care nu a fost inclus în Partea III cu următoarele comune:
 - Comuna Vișeu de Sus,
 - Comuna Moisei,
 - Comuna Borșa,
 - Comuna Oarța de Jos,
 - Comuna Suceu de Sus,
 - Comuna Coroieni,
 - Comuna Târgu Lăpuș,
 - Comuna Vima Mică,
 - Comuna Boiu Mare,
 - Comuna Valea Chioarului,
 - Comuna Ulmeni,
 - Comuna Băsești,
 - Comuna Baia Mare,
 - Comuna Tăuții Magherăuș,
 - Comuna Cicărlău,
 - Comuna Seini,
 - Comuna Ardușat,
 - Comuna Farcasa,
 - Comuna Salsig,
 - Comuna Asuaju de Sus,
 - Comuna Băița de sub Codru,
 - Comuna Bicăz,
 - Comuna Grosi,
 - Comuna Recea,
 - Comuna Baia Sprie,
 - Comuna Sisesti,
 - Comuna Cernesti,
 - Copalnic Mănăstur,
 - Comuna Dumbrăvița,
 - Comuna Căpseni,
 - Comuna Șomcuța Mare,
 - Comuna Sacaleșeni,
 - Comuna Remetea Chioarului,
 - Comuna Mireșu Mare,
 - Comuna Ariniș,
- Județul Bistrița-Năsăud,

- Județul Iași cu următoarele comune:
 - Bivolari,
 - Trifești,
 - Probota,
 - Movileni,
 - Țigănași,
 - Popricani,
 - Victoria,
 - Golăești,
 - Aroneanu,
 - Iași,
 - Rediu,
 - Miroslava,
 - Bârnova,
 - Ciurea,
 - Mogosești,
 - Grajduri,
 - Scânteia,
 - Scheia,
 - Dobrovăț,
 - Schitu Duca,
 - Tușora,
 - Tomești,
 - Bosia,
 - Prisăcani,
 - Osoi,
 - Costuleni,
 - Răducăneni,
 - Dolhești,
 - Gorban,
 - Ciorțești,
 - Moșna,
 - Cozmești,
 - Grozești,
 - Holboca.

CZĘŚĆ III

1. Bułgaria

Następujące obszary w Bułgarii:
the whole region of Blagoevgrad,
the whole region of Montana,
the whole region of Ruse,
the whole region of Razgrad,
the whole region of Silistra,
the whole region of Pleven,
the whole region of Vratza,

- the whole region of Vidin,
the whole region of Targovishte,
the whole region of Lovech,
the whole region of Sofia city,
the whole region of Sofia Province,
in the region of Veliko Tarnovo:
— the whole municipality of Svishtov,
— the whole municipality of Pavlikeni
— the whole municipality of Polski Trambesh
— the whole municipality of Strajitsa,
in Burgas region:
— the whole municipality of Burgas,
— the whole municipality of Kameno,
— the whole municipality of Malko Tarnovo,
— the whole municipality of Primorsko,
— the whole municipality of Sozopol,
— the whole municipality of Sredets,
— the whole municipality of Tsarevo.

2. Łotwa

Następujące obszary na Łotwie:

- Aizputes novada Aizputes pagasts, Ćiravas pagasta daļa uz dienvidiem no autoceļa 1192, Kazdangas pagasts, Kalvenes pagasta daļa uz ziemeļiem no autoceļa A9, Lažas pagasta dienvidaustrumu daļa un pagasta daļa uz dienvidaustrumiem no autoceļa 1199 un uz dienvidiem no Padures autoceļa, Aizputes pilsēta,
- Durbes novada Vecpils pagasts, Durbes pagasta daļa uz ziemeļiem no dzelzceļa līnijas Jelgava-Liepāja, Dunalkas pagasta daļa uz austrumiem no autoceļiem P112, 1193 un 1192, Durbes pilsēta,
- Brocēnu novada Cieceres un Gaiķu pagasts, Remtes pagasta daļa uz rietumiem no autoceļa 1154 un P109, Brocēnu pilsēta,
- Saldus novada Saldus, Zirņu, Lutriņu un Jaunlutriņu pagasts, Saldus pilsēta.

3. Litwa

Następujące obszary na Litwie:

- Akmenės rajono savivaldybė: Akmenės, Kruopių, Naujosios Akmenės kaimiškoji ir Naujosios Akmenės miesto seniūnijos,
- Alytaus rajono savivaldybė: Simno sen, Krokialaukio ir Miroslavo seniūnijos,
- Birštono savivaldybė,
- Joniškio rajono savivaldybė: Gaižaičių, Gataučių, Joniškio, Rudiškių, Skaistgirio, Žagarės seniūnijos,
- Kalvarijos savivaldybė: Kalvarijos seniūnijos dalis į šiaurę nuo kelio Nr. 131 ir į šiaurę nuo kelio Nr. 200,
- Kauno rajono savivaldybė: Akademijos, Alšėnų, Ežerėlio, Kačerginės, Ringaudų ir Zapyškio seniūnijos,
- Kazlų Rudos savivaldybė: Antanavo, Kazlų Rudos, Jankų ir Plutiškių seniūnijos,
- Lazdijų rajono savivaldybė: Krosnos, Lazdijų miesto, Lazdijų, Seirijų, Šeštokų, Šventėžerio ir Veisiejų seniūnijos,
- Marijampolės savivaldybė: Gudelių, Igliaukos, Liudvinavo, Marijampolės, Sasnavos ir Šunskų seniūnijos,
- Mažeikių rajono savivaldybės: Laižuvos, Mažeikių apylinkės, Mažeikių, Reivyčių, Tirkšlių ir Viekšnių seniūnijos,
- Prienų rajono savivaldybė: Ašmintos, Balbieriškio, Išlaužo, Jiezno, Naujosios Ūtos, Pakuonio, Prienų ir Šilavotos seniūnijos,
- Šakių rajono savivaldybė: Gelgaudiškio ir Plokščių seniūnijos ir Kriūkų seniūnijos dalis į vakarus nuo kelio Nr. 3804, Lukšių seniūnijos dalis į vakarus nuo kelio Nr. 3804, Šakių seniūnijos dalis į šiaurę nuo kelio Nr. 140 ir į šiaurės rytus nuo kelio Nr. 137,
- Šiaulių rajono savivaldybės: Bubių, Ginkūnų, Gruzdžių, Kairių, Kuršėnų kaimiškoji, Kuršėnų miesto, Kužių, Meškuičių, Raudėnų ir Šakynos seniūnijos,

- Šakių rajono savivaldybė: Gelgaudiškio ir Plokščių seniūnijos ir Kriūkų seniūnijos dalis į vakarus nuo kelio Nr. 3804, Lukšių seniūnijos dalis į vakarus nuo kelio Nr. 3804, Šakių seniūnijos dalis į šiaurę nuo kelio Nr. 140 ir į šiaurės rytus nuo kelio Nr. 137,
- Vilkaviškio rajono savivaldybės: Gižų ir Pilviškių seniūnijos.

4. Polska

Następujące obszary w Polsce:

w województwie warmińsko-mazurskim:

- Gminy Bisztynek, Sępólno i Bartoszyce z miastem Bartoszyce w powiecie bartoszyckim,
- gmina Kiwity i część gminy Lidzbark Warmiński położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 51 w powiecie lidzbarskim,
- gminy Srokowo, Barciany, część gminy Kętrzyn położona na północ od linii kolejowej łączącej miejscowości Giżycko i Kętrzyn biegnącej do granicy miasta Kętrzyn oraz na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 591 biegnącą od miasta Kętrzyn do północnej granicy gminy i część gminy Korsze położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od wschodniej granicy łączącą miejscowości Kreliekajmy i Sątoczno i na zachód od linii wyznaczonej przez drogę łączącą miejscowości Sątoczno, Sajna Wielka biegnącą do skrzyżowania z drogą nr 590 w miejscowości Glitajny, a następnie na zachód od drogi nr 590 do skrzyżowania z drogą nr 592 i na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 592 biegnącą od zachodniej granicy gminy do skrzyżowania z drogą nr 590 w powiecie kętrzyńskim,
- gmina Stare Juchy w powiecie ełckim,
- część gminy Wilczęta położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 509 w powiecie braniewskim,
- część gminy Morąg położona na północ od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od Olsztyna do Elbląga, część gminy Małdyty położona na północny – wschód od linii wyznaczonej przez linię kolejową biegnącą od Olsztyna do Elbląga w powiecie ostródzkim,
- gminy Godkowo i Pasłęk w powiecie elbląskim,
- gminy Kowale Oleckie, Olecko i Świętajno w powiecie oleckim,
- powiat węgorzewski,
- gminy Kruklanki, Wydmyny, Miłki, Giżycko z miastem Giżycko i część gminy Ryn położona na północ od linii kolejowej łączącej miejscowości Giżycko i Kętrzyn w powiecie giżyckim,
- gminy Jeziorany, Kolno, Dywity, Dobre Miasto i część gminy Barczewo położona na północ od linii wyznaczonej przez linię kolejową w powiecie olsztyńskim,

w województwie podlaskim:

- gmina Orla, część gminy Bielsk Podlaski położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 biegnącą od południowo-zachodniej granicy gminy do granicy miasta Bielsk Podlaski i na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 689 biegnącą od wschodniej granicy gminy do wschodniej granicy miasta Bielsk Podlaski i część gminy Boćki położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 19 w powiecie bielskim,
- gminy Kleszczele, Czeremcha i część gminy Dubicze Cerkiewne położona na południowy zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 1654B w powiecie hajnowskim,
- gminy Perlejewo, Drohiczyn i Milejczyce w powiecie siemiatyckim,
- gmina Ciechanowiec w powiecie wysokomazowieckim,

w województwie mazowieckim:

- gminy Domanice i Wiśniew w powiecie siedleckim,
- gminy Łaskarzew z miastem Łaskarzew, Maciejowice, Sobolew i część gminy Wilga położona na południe od linii wyznaczonej przez rzekę Wilga biegnącą od wschodniej granicy gminy do ujścia dorzeczki Wisły w powiecie garwolińskim,
- powiat miński,
- gminy Jabłonna Lacka, Sabnie i Sterdyń w powiecie sokołowskim,
- gminy Ojrzeń, Sońsk, Regimin, Ciechanów z miastem Ciechanów i część gminy Gliniojeck położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 7 w powiecie ciechanowskim,
- część gminy Strzegowo położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 7 w powiecie mławskim,
- gmina Nur w powiecie ostrowskim,
- gminy Grabów nad Pilicą, Magnuszew, Głowaczów, Kozienice w powiecie kozienickim,

- gmina Stromiec w powiecie białobrzeskim,
 - gminy Czerwińsk nad Wisłą i Naruszewo w powiecie płońskim,
 - gminy Wyszogród i Mała Wieś w powiecie plockim,
- w województwie lubelskim:
- gminy Bełzec, Jarczów, Lubicza Królewska, Susiec, Tomaszów Lubelski i miasto Tomaszów Lubelski w powiecie tomaszowskim,
 - gminy Białopole, Dubienka, Chełm, Leśniowice, Wierzbica, Sawin, Ruda Huta, Dorohusk, Kamień, Rejowiec, Rejowiec Fabryczny z miastem Rejowiec Fabryczny, Siedliszcze, Żmudź i część gminy Wojsławice położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę biegnącą od północnej granicy gminy do miejscowości Wojsławice do południowej granicy gminy w powiecie chełmskim,
 - powiat miejski Chełm,
 - gminy Izbica, Gorzków, Rudnik, Krańciczyn, Krasnystaw z miastem Krasnystaw, Siennica Różana i część gminy Łopiennik Górny położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 17, część gminy Żółkiewka położona na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 842 w powiecie krasnostawskim,
 - gmina Stary Zamość, Radecznicza, Szczebrzeszyn, Sułów, Nielisz, część gminy Skierbieszów położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 843, część gminy Zwierzyniec położona na północny-zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 858 powiecie zamojskim,
 - część gminy Frampol położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 74, część gminy Goraj położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 835, część gminy Teresopol położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 858, część gminy Turobin położona na wschód od linii wyznaczonej przez drogę nr 835 w powiecie biłgorajskim,
 - gminy Hanna, Hańsk, Wola Uhruska, Urszulin, Stary Brus, Wiryki i gmina wiejska Włodawa w powiecie włodawskim,
 - powiat łęczyński,
 - gmina Trawniki w powiecie świdnickim,
 - gminy Sławatycze, Sosnówka i Wisznice w powiecie bialskim,
 - gminy Adamów, Krzywdka, Serokomla, Wojcieszków i część gminy wiejskiej Łuków położona na zachód od linii wyznaczonej przez drogę nr 63 biegnącą od północnej granicy gminy do granicy miasta Łuków, a następnie na północ, zachód, południe i wschód od linii stanowiącej północną, zachodnią, południową i wschodnią granicę miasta Łuków do jej przecięcia się z drogą nr 806 i na południe od linii wyznaczonej przez drogę nr 806 biegnącą od wschodniej granicy miasta Łuków do wschodniej granicy gminy wiejskiej Łuków w powiecie łukowskim,
 - powiat parczewski,
 - powiat radzyński,
 - powiat lubartowski,
 - gminy Horodło, Uchanie, Niedźwiada i część gminy wiejskiej Hrubieszów położona na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 844 biegnącą od zachodniej granicy gminy wiejskiej Hrubieszów do granicy miasta Hrubieszów oraz na północ od linii wyznaczonej przez drogę nr 74 biegnącą od wschodniej granicy miasta Hrubieszów do wschodniej granicy gminy wiejskiej Hrubieszów w powiecie hrubieszowskim,
 - gminy Głusk, Jastków, Niemce i Wólka w powiecie lubelskim,
 - gminy Mełgiew i miasto Świdnik w powiecie świdnickim,
 - powiat miejski Lublin,
- w województwie podkarpackim:
- gmina Narol w powiecie lubaczowskim.

5. Rumunia

Następujące obszary w Rumunii:

- Zona oraşului Bucureşti,
- Judeţul Constanţa,
- Judeţul Satu Mare,
- Judeţul Tulcea,
- Judeţul Bacău,

- Județul Bihor,
- Județul Brăila,
- Județul Buzău,
- Județul Călărași,
- Județul Dâmbovița,
- Județul Galați,
- Județul Giurgiu,
- Județul Ialomița,
- Județul Ilfov,
- Județul Prahova,
- Județul Sălaj,
- Județul Vaslui,
- Județul Vrancea,
- Județul Teleorman,
- Partea din județul Maramureș cu următoarele delimitări:
 - Comuna Petrova,
 - Comuna Bistra,
 - Comuna Repedea,
 - Comuna Poienile de sub Munte,
 - Comuna Vișeu e Jos,
 - Comuna Ruscova,
 - Comuna Leordina,
 - Comuna Rozavlea,
 - Comuna Strâmtura,
 - Comuna Bârsana,
 - Comuna Rona de Sus,
 - Comuna Rona de Jos,
 - Comuna Bocoiu Mare,
 - Comuna Sighetu Marmăției,
 - Comuna Sarasau,
 - Comuna Câmpulung la Tisa,
 - Comuna Săpânța,
 - Comuna Remeti,
 - Comuna Giulești,
 - Comuna Ocna Șugatag,
 - Comuna Desești,
 - Comuna Budești,
 - Comuna Băiuț,
 - Comuna Căvnic,
 - Comuna Lăpuș,
 - Comuna Dragomirești,
 - Comuna Ieud,
 - Comuna Saliștea de Sus,
 - Comuna Săcel,
 - Comuna Călinești,

- Comuna Vadu Izei,
- Comuna Botiza,
- Comuna Bogdan Vodă,
- Localitatea Groșii Țibileșului, comuna Suciul de Sus,
- Localitatea Vișeu de Mijloc, comuna Vișeu de Sus,
- Localitatea Vișeu de Sus, comuna Vișeu de Sus.
- Județul Mehedinți,
- Județul Gorj,
- Județul Argeș,
- Județul Olt,
- Județul Dolj,
- Județul Arad,
- Județul Timiș,
- Județul Covasna,
- Județul Brașov,
- Județul Botoșani,
- Județul Vâlcea,
- Județul Hunedoara.

6. **Słowacja**

Następujące obszary na Słowacji:

- the whole district of Trebisov,
- in the district of Michalovce, the whole municipalities of the district not already included in Part I.

CZĘŚĆ IV

Włochy

Następujące obszary we Włoszech:

- tutto il territorio della Sardegna.”.
-

ISSN 1977-0766 (wydanie elektroniczne)
ISSN 1725-5139 (wydanie papierowe)



Urząd Publikacji Unii Europejskiej
2985 Luksemburg
LUKSEMBURG

PL