



2024/1107

23.5.2024

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2024/1107

z dnia 13 marca 2024 r.

uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 poprzez ustanowienie szczegółowych przepisów dotyczących ciągłej zdatności do lotu certyfikowanych systemów bezzałogowych statków powietrznych i ich podzespołów, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w te zadania

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. 58 ust. 1 lit. a), b), c) i d),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W załączniku IX do rozporządzenia (UE) 2018/1139 określono zasadnicze wymogi dotyczące obsługi technicznej bezzałogowych statków powietrznych, w szczególności tych, które mogą podlegać certyfikacji określonej w art. 56 ust. 1 tego rozporządzenia.
- (2) Art. 40 rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2019/945 ⁽²⁾ stanowi, że systemy bezzałogowych statków powietrznych („SBSP”) przeznaczone do eksploatacji w kategorii „szczególnej” określonej w art. 5 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/947 ⁽³⁾, w przypadku których nie można odpowiednio ograniczyć ryzyka operacji, muszą być certyfikowane i spełniać szczegółowe wymagania dotyczące ciągłej zdatności do lotu.
- (3) Biorąc pod uwagę szczególny charakter SBSP, konieczne jest ustanowienie szczegółowych specjalnych wymagań dotyczących ciągłej zdatności do lotu odnośnie do tych SBSP i ich podzespołów oraz organizacji i personelu zaangażowanych w zadania zapewniania ciągłej zdatności do lotu.
- (4) Zgodnie z art. 4 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2018/1139 szczegółowe wymagania dotyczące SBSP powinny być proporcjonalne do ryzyka związanego z daną operacją lub danym rodzajem operacji wymaganych rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2019/947 w odniesieniu do operacji wysokiego ryzyka należących do kategorii „szczególnej”.
- (5) Te szczegółowe wymagania dotyczące ciągłej zdatności do lotu SBSP powinny opierać się na szczegółowych wymogach określonych w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1321/2014 ⁽⁴⁾, które mają zastosowanie do lekkich statków powietrznych w lotnictwie załogowym, i być z nimi zharmonizowane, ale należy je dostosować i skorygować, tak aby zapewnić ich adekwatność pod kątem szczególnego charakteru SBSP oraz proporcjonalności względem ryzyka, jakie stwarza ich eksploatacja.

⁽¹⁾ Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>.

⁽²⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/945 z dnia 12 marca 2019 r. w sprawie systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych z państw trzecich (Dz.U. L 152 z 11.6.2019, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2019/945/oj).

⁽³⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz.U. L 152 z 11.6.2019, s. 45, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/947/oj).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz.U. L 362 z 17.12.2014, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1321/oj>).

- (6) W przypadku gdy ważne świadectwo zdatności do lotu nie jest dostępne i wydaje się SBSP zezwolenie na lot, te szczególne wymagania nie powinny mieć zastosowania, a zamiast tego powinny obowiązywać wymogi dotyczące ciągłej zdatności do lotu ustanowione w warunkach lotu zatwierdzonych zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 748/2012 ⁽⁵⁾.
- (7) Konieczne jest zapewnienie płynnego przejścia do nowych ram regulacyjnych ustanowionych niniejszym rozporządzeniem. W związku z tym należy dać zainteresowanym stronom i administracjom państw członkowskich wystarczająco dużo czasu na dostosowanie się do tych nowych ram regulacyjnych i zapewnienie spełnienia ich wymogów.
- (8) Wymagania w zakresie ochrony systemów informacyjnych i komunikacyjnych oraz danych ustanowione dla organizacji zapewniających ciągłą zdatność do lotu należy odroczyć do czasu rozpoczęcia stosowania rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2023/203 ⁽⁶⁾.
- (9) Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przedłożyła Komisji opinię nr 03/2023 ⁽⁷⁾ zgodnie z art. 75 ust. 2 lit. b) i c) rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz art. 76 ust. 1 tego rozporządzenia,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot i zakres stosowania

Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólne wymagania techniczne i procedury administracyjne na potrzeby zapewnienia ciągłej zdatności do lotu systemów bezzałogowych statków powietrznych („SBSP”), w tym wszelkich podzespołów przewidzianych do instalacji w tych systemach, w przypadku gdy bezzałogowy statek powietrzny jest lub zostanie zarejestrowany w państwie członkowskim i jest przeznaczony do eksploatacji w kategorii „szczególnej” określonej w art. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947 oraz gdy dla bezzałogowego statku powietrznego zostało lub zostanie wydane świadectwo zdatności do lotu lub ograniczone świadectwo zdatności do lotu.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „system bezzałogowego statku powietrznego” oznacza bezzałogowy statek powietrzny zdefiniowany w art. 3 pkt 30 rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz jego jednostkę sterująco-monitorującą;
- 2) „jednostka sterująco-monitorująca” oznacza wyposażenie do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym zdefiniowane w art. 3 pkt 32 rozporządzenia (UE) 2018/1139;
- 3) „personel poświadczający” oznacza personel odpowiedzialny za poświadczanie obsługi technicznej po jej zakończeniu;
- 4) „podzespół” oznacza dowolnego rodzaju silnik, śmigło lub część bezzałogowego statku powietrznego lub dowolny element jednostki sterująco-monitorującej;

⁽⁵⁾ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj>).

⁽⁶⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2023/203 z dnia 27 października 2022 r. ustanawiające zasady stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 w kwestii wymagań dotyczących zarządzania ryzykiem związanym z bezpieczeństwem informacji o potencjalnym wpływie na bezpieczeństwo lotnicze w odniesieniu do organizacji objętych zakresem stosowania rozporządzeń Komisji (UE) nr 1321/2014, (UE) nr 965/2012, (UE) nr 1178/2011, (UE) 2015/340, rozporządzeń wykonawczych Komisji (UE) 2017/373 i (UE) 2021/664 oraz właściwych organów objętych zakresem stosowania rozporządzeń Komisji (UE) nr 748/2012, (UE) nr 1321/2014, (UE) nr 965/2012, (UE) nr 1178/2011, (UE) 2015/340, rozporządzeń wykonawczych Komisji (UE) 2017/373, (UE) nr 139/2014 i (UE) 2021/664 oraz zmieniające rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011, (UE) nr 748/2012, (UE) nr 965/2012, (UE) nr 139/2014, (UE) nr 1321/2014, (UE) 2015/340 oraz rozporządzenia wykonawcze Komisji (UE) 2017/373 i (UE) 2021/664, Dz.U. L 31 z 2.2.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/203/oj).

⁽⁷⁾ <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/opinions>

- 5) „ciągła zdadność do lotu” oznacza wszelkie procesy zapewniające, aby w każdym momencie okresu eksploatacji systemem bezzałogowego statku powietrznego spełniał stosowne wymagania dotyczące zdadności do lotu, a jego stan gwarantował bezpieczną eksploatację;
- 6) „obsługa techniczna” oznacza czynność lub zespół następujących czynności: naprawa główna, naprawa, kontrola, wymiana, modyfikacja systemu bezzałogowego statku powietrznego bądź jego podzespołu lub naprawa usterek, z wyjątkiem przeglądu przedlotowego;
- 7) „organizacja” oznacza osobę fizyczną, osobę prawną lub część osoby prawnej, mającą siedzibę w więcej niż jednym miejscu, niezależnie od tego, czy znajduje się ono na terytorium państw członkowskich;
- 8) „przegląd przedlotowy” oznacza kontrolę przeprowadzaną przed wylotem w celu zagwarantowania zdolności statku powietrznego do wykonania zamierzonego lotu;
- 9) „główne miejsce prowadzenia działalności” oznacza siedzibę główną lub siedzibę statutową przedsiębiorstwa, z których sprawowane są główne funkcje finansowe i prowadzona jest kontrola działalności, o której mowa w niniejszym rozporządzeniu;
- 10) „krytyczne zadanie obsługi technicznej” oznacza zadanie obsługi technicznej wiążące się z montażem lub jakimkolwiek zakłóceniem systemu lub dowolnego podzespołu systemu bezzałogowego statku powietrznego, silnika lub śmigła, które mogą prowadzić do bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa lotu w przypadku wystąpienia błędu przy jego wykonywaniu;
- 11) „instalacja jednostki sterująco-monitorującej” oznacza proces integracji elementów jednostki sterująco-monitorującej w środowisku fizycznym kwalifikującym się do tego celu zgodnie z zestawem instrukcji instalacji i prób, tak aby zainstalowana jednostka sterująco-monitorująca mogła być wykorzystywana do eksploatacji bezzałogowego statku powietrznego.

Artykuł 3

Wymagania dotyczące ciągłej zdadności do lotu

1. Ciągłą zdadność do lotu SBSP, o których mowa w art. 1, oraz podzespołów w nich instalowanych zapewnia się zgodnie z załącznikiem I (część ML.UAS) do niniejszego rozporządzenia.
2. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1, ciągłą zdadność do lotu SBSP, o których mowa w art. 1, posiadających zezwolenie na lot zapewnia się na podstawie szczególnych warunków ciągłej zdadności do lotu określonych w zatwierdzonych warunkach lotu w zezwoleniu na lot wydanym zgodnie z podczęścią P załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.

Artykuł 4

Zatwierdzenia organizacji zaangażowanych w zapewnianie ciągłej zdadności do lotu SBSP

Organizacja zaangażowana w zapewnianie ciągłej zdadności do lotu SBSP, o których mowa w art. 1, oraz podzespołów w nich instalowanych, w tym w ich obsługę techniczną, musi spełnić wymogi załącznika II (część CAO.UAS) i uzyskać odpowiedni certyfikat zatwierdzenia od właściwego organu określonego w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2024/1109 ⁽⁸⁾.

Artykuł 5

Personel poświadczający

Personel poświadczający musi posiadać kwalifikacje zgodnie z załącznikiem II (część CAO.UAS).

⁽⁸⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2024/1109 z dnia 10 kwietnia 2024 r. ustanawiające zasady stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 w odniesieniu do wymogów i procedur administracyjnych mających zastosowanie do właściwych organów, dotyczących certyfikacji, nadzoru i egzekwowania przepisów w zakresie ciągłej zdadności do lotu certyfikowanych systemów bezzałogowych statków powietrznych, oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2023/203 (Dz.U. L, 2024/1109, 17.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1109/oj).

*Artykuł 6***Wejście w życie i rozpoczęcie stosowania**

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 maja 2025 r.

Jednakże pkt CAO.UAS.102 załącznika II (część CAO.UAS) stosuje się od dnia 22 lutego 2026 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 13 marca 2024 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

ZAŁĄCZNIK I

(Część ML.UAS)

SPIS TREŚCI

ML.UAS.1

PODCZEŚĆ A — WYMOGI OGÓLNE

ML.UAS.101 Zakres

PODCZEŚĆ B — ODPOWIEDZIALNOŚĆ

ML.UAS.201 Obowiązki

PODCZEŚĆ C — CIĄGŁA ZDATNOŚĆ DO LOTU

ML.UAS.301 Zadania zapewniania ciągłej zdatności do lotu

ML.UAS.302 Program obsługi technicznej SBSP

ML.UAS.303 Dyrektywy zdatności do lotu

ML.UAS.304 Modyfikacje i naprawy

ML.UAS.305 System dokumentacji ciągłej zdatności do lotu SBSP

ML.UAS.307 Przekazywanie dokumentacji ciągłej zdatności do lotu SBSP

PODCZEŚĆ D — STANDARDY OBSŁUGI TECHNICZNEJ

ML.UAS.401 Dane obsługowe

ML.UAS.403 Usterki SBSP

PODCZEŚĆ E — PODZESPOŁY

ML.UAS.501 Instalacja podzespołów bezzałogowego statku powietrznego

ML.UAS.502 Obsługa techniczna podzespołów bezzałogowego statku powietrznego

ML.UAS.504 Segregacja podzespołów

ML.UAS.520 Instalacja i obsługa techniczna podzespołów CMU

PODCZEŚĆ H — POŚWIADCZENIE OBSŁUGI (CRS)

ML.UAS.801 Poświadczanie obsługi technicznej bezzałogowego statku powietrznego

ML.UAS.802 Poświadczanie obsługi technicznej podzespołów bezzałogowego statku powietrznego

ML.UAS.803 Poświadczanie obsługi technicznej CMU

ML.UAS.804 Poświadczanie obsługi technicznej podzespołów CMU

ML.UAS.805 Poświadczanie instalacji CMU

PODCZEŚĆ I — POŚWIADCZENIE PRZEGLĄDU ZDATNOŚCI DO LOTU (ARC)

ML.UAS.901 Przegląd zdatności do lotu bezzałogowego statku powietrznego – Wymogi ogólne

ML.UAS.902 Ważność ARC bezzałogowego statku powietrznego

ML.UAS.903 Proces przeglądu zdatności do lotu

ML.UAS.905 Przeniesienie rejestracji bezzałogowego statku powietrznego w granicach terytorium Unii

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

ML.UAS.906B Przegląd zdatności do lotu po wprowadzeniu zmian w operacjach SBSP

ML.UAS.907 Niezgodności

Dodatek 1 — Umowa o zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu

Dodatek 2 — Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu (formularz 1 5d EASA)

Dodatek 3 — Instrukcja wypełniania formularza 1 EASA

ML.UAS.1

- a) Do celów niniejszego załącznika „właściwy organ” oznacza organ określony w pkt AR.UAS.GEN.010 lit. a) załącznika I (część AR.UAS) do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2024/1109.
- b) Do celów niniejszego załącznika „właściciel bezzałogowego statku powietrznego” oznacza jeden z następujących podmiotów:
 - 1) zarejestrowanego właściciela bezzałogowego statku powietrznego, którym może być sam operator SBSP;
 - 2) operatora SBSP, który jest leasingobiorcą bezzałogowego statku powietrznego, pod warunkiem że zastosowanie ma pkt ML.UAS.201 lit. b).

PODCZEŚĆ A

WYMOGI OGÓLNE**ML.UAS.101 Zakres**

W niniejszym załączniku ustanawia się środki, jakie mają być stosowane przez osoby i organizacje w celu zapewnienia, aby SBSP użytkowany w kategorii „szczególnej” określonej w art. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947, dla którego zostało lub zostanie wydane świadectwo zdatności do lotu bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z art. 7 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947, był zdatny do lotu. Określono w nim również warunki, jakie muszą spełniać osoby lub organizacje zaangażowane w zadania związane z zapewnianiem zdatności do lotu SBSP.

PODCZEŚĆ B

ODPOWIEDZIALNOŚĆ**ML.UAS.201 Obowiązki**

- a) Właściciel bezzałogowego statku powietrznego odpowiada za ciągłą zdatność do lotu SBSP oraz dopilnowuje, aby nie wykonywano żadnych lotów, jeżeli nie zostaną spełnione wszystkie następujące wymogi:
 - 1) SBSP jest utrzymywany w stanie zdatności do lotu;
 - 2) całe wyposażenie eksploatacyjne i awaryjne SBSP jest prawidłowo zainstalowane i zdadne do użytku lub – jeżeli jest niezdatne do użytku – jest wyraźnie zidentyfikowane jako takie;
 - 3) świadectwo zdatności do lotu bezzałogowego statku powietrznego jest ważne.
- b) Na zasadzie odstępstwa od lit. a), w przypadku leasingu bezzałogowego statku powietrznego odpowiedzialność określona w lit. a) spoczywa na leasingobiorcy, jeżeli leasingobiorca ten jest wskazany w dokumencie rejestracyjnym statku powietrznego lub tego rodzaju przeniesienie odpowiedzialności sprecyzowano w umowie leasingu.
- c) Każda osoba lub organizacja wykonująca obsługę techniczną SBSP i ich podzespołów odpowiada za wykonywane zadania obsługi technicznej.
- d) Operator SBSP jest odpowiedzialny za zadowalające przeprowadzenie przeglądu przedlotowego. Osoba przeprowadzająca ten przegląd w imieniu operatora SBSP musi posiadać w tym względzie odpowiednie kwalifikacje. Nie ma wymogu przeprowadzania przeglądu przedlotowego przez zatwierdzoną organizację obsługową lub personel poświadczający.
- e) Oprócz wymogów określonych w lit. a) właściciel bezzałogowego statku powietrznego zapewnia, aby:
 - 1) zadania związane z zarządzaniem ciągłą zdatnością do lotu SBSP wykonywała organizacja, która została zatwierdzona zgodnie z załącznikiem II (część CAO.UAS) i której główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się na terytorium podlegającym postanowieniom Traktatów.

Jeżeli właściciel bezzałogowego statku powietrznego zleca wykonanie przedmiotowych zadań organizacji zatwierdzonej według części CAO.UAS, sporządzana jest pisemna umowa zgodnie z dodatkiem 1. Wspomniana umowa zlecająca organizacja przyjmuje odpowiedzialność za właściwe wykonywanie tych zadań;

- 2) o ile nie określono inaczej w podczęści E, obsługę techniczną SBSP i instalowanych w nim podzespołów wykonuje organizacja, która została zatwierdzona zgodnie z załącznikiem II (część CAO.UAS) i której główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się na terytorium podlegającym postanowieniom Traktatów.
- f) W celu ustalenia, czy SBSP spełnia wymogi niniejszego załącznika, właściciel bezzałogowego statku powietrznego zapewnia, aby dostęp do SBSP i rejestrów SBSP był przyznawany każdej osobie upoważnionej przez właściwy organ.

PODCZEŚĆ C

CIĄGŁA ZDATNOŚĆ DO LOTU

ML.UAS.301 Zadania zapewniania ciągłej zdatności do lotu

Ciągłą zdatność do lotu SBSP oraz sprawność wyposażenia operacyjnego i awaryjnego zapewnia się poprzez:

- a) wykonanie przeglądów przedlotowych bezzałogowego statku powietrznego;
- b) realizację nieplanowanej obsługi technicznej i usunięcie usterek (w tym uszkodzeń) zgodnie z danymi określonymi w pkt ML.UAS.401 i ML.UAS.304, stosownie do przypadku, z uwzględnieniem wykazu wyposażenia minimalnego (MEL) oraz wykazu odstępstw od konfiguracji (CDL), jeżeli takowe istnieją;
- c) wykonanie całości planowej obsługi technicznej zgodnie z programem obsługi technicznej SBSP, o którym mowa w pkt ML.UAS.302;
- d) spełnienie wszelkich stosownych:
 - 1) dyrektyw zdatności do lotu wydanych lub przyjętych przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego;
 - 2) wymogów operacyjnych mających wpływ na ciągłą zdatność do lotu;
 - 3) wymagań dotyczących ciągłej zdatności do lotu nakazanych przez Agencję;
 - 4) środków wymaganych przez właściwy organ w ramach natychmiastowej reakcji na problem w zakresie bezpieczeństwa;
- e) wykonanie modyfikacji i napraw zgodnie z pkt ML.UAS.304;
- f) w razie potrzeby, przeprowadzenie lotów próbnych po obsłudze;
- g) dostępność protokołu ważenia i wyważenia odzwierciedlającego aktualną konfigurację bezzałogowego statku powietrznego, jeżeli tego rodzaju informacje są przedstawiane przez producenta bezzałogowego statku powietrznego.

ML.UAS.302 Program obsługi technicznej SBSP

- a) Planową obsługę techniczną SBSP organizuje się zgodnie z programem obsługi technicznej SBSP.
- b) Program obsługi technicznej SBSP oraz wszelkie jego późniejsze zmiany zatwierdza organizacja zatwierdzona według części CAO.UAS, która jest odpowiedzialna za zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu SBSP.
- c) Program obsługi technicznej SBSP musi być zgodny z:
 - 1) obowiązkowymi informacjami na temat ciągłej zdatności do lotu, na przykład powtarzalnymi dyrektywami zdatności do lotu, sekcją ograniczeń zdatności do lotu w instrukcjach zapewnienia ciągłej zdatności do lotu (ICA) oraz szczególnymi wymaganiami dotyczącymi obsługi technicznej zawartymi w arkuszu danych do certyfikatu typu (TCDS);
 - 2) ICA wydanymi przez posiadacza zatwierdzenia projektu (DAH).

- d) Niezależnie od lit. c) pkt 1, na zasadzie odstępstwa od lit. c) pkt 2, w programie obsługi technicznej SBSP można przewidzieć odstępstwa od ICA w oparciu o dane uzyskane z przeglądów przeprowadzonych zgodnie z lit. f).
- e) Program obsługi technicznej SBSP musi uwzględniać konfigurację SBSP oraz rodzaj i specyfikę operacji.
- f) Program obsługi technicznej SBSP poddaje się przeglądowi co najmniej raz w roku w celu oceny jego skuteczności z uwzględnieniem nowych lub zmodyfikowanych ICA.

ML.UAS.303 Dyrektywy zdatności do lotu

O ile Agencja nie ustali inaczej, każda stosowna dyrektywa zdatności do lotu musi być stosowana zgodnie z wymaganiami tej dyrektywy.

ML.UAS.304 Modyfikacje i naprawy

- a) Wszelkie uszkodzenia SBSP lub instalowanego w nim podzespołu ocenia się przed rozpoczęciem naprawy.
- b) Przeprowadzenie modyfikacji i napraw SBSP lub jego podzespołów wymaga, aby takie modyfikacje i naprawy były:
 - 1) zatwierdzone przez Agencję; albo
 - 2) zatwierdzone przez organizację projektującą spełniającą wymagania załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012; albo
 - 3) zawarte w wymaganiach określonych w pkt 21.A.90B lub 21.A.431B załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.

ML.UAS.305 System dokumentacji ciągłej zdatności do lotu SBSP

- a) Dla każdego SBSP, identyfikowanego według rejestracji bezzałogowego statku powietrznego oraz typu i numeru seryjnego jednostki sterująco-monitorującej („CMU”), ustanawia się system rejestrujący informacje dotyczące ciągłej zdatności do lotu SBSP. System ten jest wykorzystywany przez pilota bezzałogowego statku powietrznego i osoby zaangażowane w zapewnianie ciągłej zdatności do lotu SBSP.
- b) System dokumentacji ciągłej zdatności do lotu SBSP rejestruje następujące pozycje:
 - 1) data wpisu i odpowiadające jej całkowite zużycie, w parametrach istotnych dla SBSP (np. godziny lotu, czas kalendarzowy lub cykle);
 - 2) szczegółowe dane dotyczące wykonywanej obsługi technicznej SBSP, w szczególności wszystkie poświadczenia obsługi wymagane zgodnie z pkt ML.UAS.801 lub ML.UAS.803;
 - 3) szczegółowe dane dotyczące instalacji CMU, w szczególności poświadczenie obsługi (CRS) wymagane zgodnie z pkt ML.UAS.805, jeżeli taka instalacja jest przewidziana przez posiadacza zatwierdzenia projektu (DAH);
 - 4) dowody potwierdzające zadowalające przeprowadzenie przeglądu przedlotowego bezzałogowego statku powietrznego;
 - 5) informacje uznane za niezbędne do zapewnienia ciągłego bezpieczeństwa lotu;
 - 6) aktualny protokół ważenia i wyważenia, jeżeli tego rodzaju informacje są opracowywane przez producenta bezzałogowego statku powietrznego;
 - 7) wszelkie inne dane niezbędne do wykazania zgodności z lit. g).
- c) W odniesieniu do podzespołów podlegających ograniczeniom zdatności do lotu, oprócz dokumentu autoryzowanego dopuszczenia (formularz 1 EASA lub równoważny), do systemu dokumentacji wprowadza się ponadto następujące informacje:
 - 1) oznaczenie i identyfikację podzespołów;
 - 2) typ, numer seryjny i, w stosownych przypadkach, rejestrację bezzałogowego statku powietrznego, CMU lub podzespołu, w których zamontowano dany podzespół, wraz z odniesieniem do dokumentacji obsługi technicznej związanej z jego instalacją i usuwaniem;

- 3) data wpisu i odpowiadające jej łączne całkowite zużycie podzespołu, w parametrach istotnych dla danego podzespołu.
- d) Każdy wpis jest dokonywany jak najszybciej po zakończeniu zadania, tak aby pokazywał pilotowi bezzałogowego statku powietrznego aktualny stan.
- e) Wszystkie wpisy w dokumentacji ciągłej zdatności do lotu SBSP 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.
- f) System dokumentacji obejmuje zapisy dotyczące bezzałogowego statku powietrznego, CMU oraz, w stosownych przypadkach, podzespołów podlegających ograniczeniom zdatności do lotu.
- g) System dokumentacji ciągłej zdatności do lotu SBSP musi być w stanie rejestrować następujące pozycje:
 - 1) aktualny status dyrektyw zdatności do lotu i środków nakazanych przez właściwy organ jako natychmiastowa reakcja na problem w zakresie bezpieczeństwa;
 - 2) aktualny stan modyfikacji i napraw;
 - 3) aktualny stan zgodności z programem obsługi technicznej SBSP;
 - 4) aktualny stan podzespołów podlegających ograniczeniom zdatności do lotu;
 - 5) aktualny wykaz odroczonej czynności obsługi technicznej.
- h) Rejestry przechowuje się przez określone poniżej okresy:
 - 1) w przypadku rejestrów określonych w lit. b) pkt 2 i 3 – do czasu zastąpienia informacji zawartych w rejestrach nowymi informacjami równoważnymi pod względem zakresu i szczegółowości, jednak nie krócej niż 36 miesięcy po poświadczeniu obsługi technicznej lub, w stosownych przypadkach, instalacji CMU;
 - 2) w przypadku rejestrów określonych w lit. b) pkt 1 i 7 oraz lit. c) – przez okres co najmniej 12 miesięcy po ostatecznym wycofaniu z eksploatacji SBSP lub podzespołu;
 - 3) w przypadku rejestrów określonych w lit. b) pkt 4–6 – nie krócej niż 36 miesięcy po dokonaniu wpisu w systemie dokumentacji;
 - 4) jeżeli nie zastąpiono informacji, rejestry, o których mowa w lit. h) pkt 1, przechowuje się przez 12 miesięcy po ostatecznym wycofaniu z eksploatacji SBSP lub CMU.

ML.UAS.307 Przekazanie dokumentacji ciągłej zdatności do lotu SBSP

- a) Z chwilą ostatecznego przekazania SBSP przez właściciela następnemu właścicielowi przekazuje się również odpowiednią dokumentację ciągłej zdatności do lotu, o której mowa w pkt ML.UAS.305.
- b) W przypadku gdy właściciel bezzałogowego statku powietrznego zleca organizacji zatwierdzonej według części CAO.UAS zadania zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, zapewnia przekazanie dokumentacji ciągłej zdatności do lotu, o której mowa w pkt ML.UAS.305, zakontraktowanej organizacji.
- c) Okresy przechowywania dokumentacji określone w pkt ML.UAS.305 lit. h) mają nadal zastosowanie do nowego właściciela lub organizacji zatwierdzonej według części CAO.UAS.

PODCZEŚĆ D

STANDARDY OBSŁUGI TECHNICZNEJ

ML.UAS.401 Dane obsługowe

- a) Obsługa techniczna SBSP wymaga wykorzystania i przestrzegania aktualnych stosownych danych obsługowych.

- b) Do celów niniejszego załącznika „stosowne dane obsługowe” oznaczają dowolną z poniższych pozycji:
- 1) wszelkie stosowne wymagania, procedury, standardy bądź informacje wydane przez właściwy organ lub Agencję;
 - 2) wszelkie stosowne dyrektywy zdatowności do lotu;
 - 3) stosowne ICA oraz inne instrukcje obsługi technicznej, wydawane przez posiadacza certyfikatu typu, posiadacza uzupełniającego certyfikatu typu oraz wszelkie pozostałe organizacje, które publikują takie dane zgodnie z przepisami załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012;
 - 4) w odniesieniu do podzespołów zatwierdzonych do instalacji przez posiadacza zatwierdzenia projektu (DAH) – stosowne instrukcje obsługi technicznej publikowane przez producenta podzespołów i akceptowane przez DAH.

ML.UAS.403 Usterki SBSP

- a) Każda usterka SBSP, 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 bezzałogowego statku powietrznego lub członek upoważnionego personelu poświadczającego w odniesieniu do usterek dotyczących nieobowiązkowego wyposażenia SBSP;
 - 2) pilot bezzałogowego statku powietrznego lub członek upoważnionego personelu poświadczającego korzystający z MEL lub CDL w odniesieniu do usterek dotyczących obowiązkowego wyposażenia SBSP;
 - 3) członek upoważnionego personelu poświadczającego w odniesieniu do usterek innych niż te, o których mowa w lit. b) pkt 1 i 2.
- c) Każda usterka SBSP, która nie stwarza poważnego zagrożenia dla bezpieczeństwa lotu, usuwana jest w jak najkrótszym możliwym czasie od jej wykrycia po raz pierwszy, w terminach określonych w danych obsługowych lub MEL.
- d) Każda usterka nieusunięta przed lotem jest odnotowywana w systemie dokumentacji ciągłej zdatowności do lotu SBSP, o którym mowa w pkt ML.UAS.305, a odnośny zapis udostępniany jest pilotowi bezzałogowego statku powietrznego.

PODCZĘŚĆ E

PODZESPOŁY

ML.UAS.501 Instalacja podzespołów bezzałogowego statku powietrznego

- a) O ile nie określono inaczej w załączniku II (część CAO.UAS) lub w pkt 21.A.307 załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, podzespół można zamontować w bezzałogowym statku powietrznym tylko w przypadku, gdy spełnia on wszystkie następujące warunki:
- 1) jego stan jest zadowalający;
 - 2) uzyskał poświadczenie obsługi na formularzu 1 EASA określonym w dodatku II do załącznika I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 lub równoważnym dokumencie;
 - 3) został oznaczony zgodnie z podczęścią Q załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.
- b) Przed zainstalowaniem podzespołu w bezzałogowym statku powietrznym organizacja obsługowa upewnia się, że dany podzespół nadaje się do zamontowania, biorąc pod uwagę konfigurację bezzałogowego statku powietrznego i wszelkie stosowne dyrektywy zdatowności do lotu.
- c) Części standardowe montuje się w bezzałogowym statku powietrznym lub w podzespole tylko wtedy, gdy te konkretne części standardowe są określone w danych obsługowych, gdy towarzyszy im dowód zgodności z obowiązującą normą oraz gdy są odpowiednio identyfikowalne.

- d) Surowce i materiały zużywalne są używane w bezzałogowym statku powietrznym lub podzespole wyłącznie pod warunkiem że:
- 1) producent statku powietrznego lub podzespołu dopuszcza w odpowiednich danych obsługowych wykorzystanie takich surowców lub materiałów zużywalnych;
 - 2) tego rodzaju materiały spełniają wymagania specyfikacji materiałowej i są odpowiednio identyfikowalne;
 - 3) tego rodzaju materiałom towarzyszy dokumentacja, która wyraźnie odnosi się do tych konkretnych materiałów i zawiera oświadczenie o zgodności ze stosownymi specyfikacjami oraz informację na temat producenta i dostawcy.

ML.UAS.502 Instalacja podzespołów bezzałogowego statku powietrznego

- a) Obsługę techniczną podzespołów bezzałogowego statku powietrznego poświadczają się zgodnie z poniższą tabelą:

	Poświadczenie na formularzu 1 EASA (określonym w dodatku II do załącznika I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014)	Poświadczenie razem z obsługą techniczną bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z pkt ML.UAS.801 (wydanie formularza 1 EASA nie jest możliwe)
Podzespoły objęte obsługą techniczną wykonywaną zgodnie z danymi obsługowymi podzespołu (dane wydawane przez producenta podzespołu)		
Obsługa techniczna inna niż naprawa główna	w przypadku silników: organizacje obsługowe uprawnione do obsługi technicznej silników w przypadku innych podzespołów: organizacje obsługowe uprawnione do obsługi technicznej podzespołów	organizacje obsługowe uprawnione do obsługi technicznej bezzałogowych statków powietrznych
Naprawa główna podzespołów innych niż silniki	organizacje obsługowe uprawnione do obsługi technicznej podzespołów	niemożliwe
Naprawa główna silników	organizacje obsługowe uprawnione do obsługi technicznej silników	organizacje obsługowe uprawnione do obsługi technicznej bezzałogowych statków powietrznych, jeżeli przewidziane przez posiadacza zatwierdzenia projektu
Podzespoły objęte obsługą techniczną wykonywaną zgodnie z danymi obsługowymi bezzałogowego statku powietrznego (dane wydawane przez producenta bezzałogowego statku powietrznego)		
Wszystkie podzespoły i wszystkie rodzaje obsługi technicznej	organizacje obsługowe uprawnione do obsługi technicznej silników (w przypadku silników) lub podzespołów (w przypadku innych podzespołów)	organizacje obsługowe uprawnione do obsługi technicznej bezzałogowych statków powietrznych

- b) Obsługa techniczna podzespołów, o których mowa w pkt 21.A.307 lit. b) ppkt 3–6 załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, może być wykonywana przez dowolną osobę lub organizację. W takim przypadku w drodze odstępstwa od lit. a), obsługa techniczna tych podzespołów jest poświadczana za pomocą „deklaracji realizacji obsługi technicznej” wydawanej przez osobę lub organizację, która wykonała obsługę techniczną. „Deklaracja realizacji obsługi technicznej” zawiera co najmniej podstawowe informacje na temat wykonanej obsługi technicznej, datę jej zakończenia oraz wskazanie organizacji lub osoby, które ją wydały. Jest ona uznawana za zapis obsługi technicznej oraz za dokument równoważny z formularzem 1 EASA w odniesieniu do podzespołu podlegającego obsłudze technicznej.

ML.UAS.504 Segregacja podzespołów

- a) Podzespoły niezdatne do użytku i nienaprawialne oddziela się od sprawnych podzespołów, części standardowych i materiałów.
- b) Podzespół uznaje się za niezdatny do użytku w każdej z poniższych sytuacji:
- 1) osiągnięcie punktu ograniczenia podzespołu, jak określono w programie obsługi technicznej SBSP;
 - 2) niezgodność ze stosownymi dyrektywami zdatności do lotu i innymi wymaganiami dotyczącymi ciągłej zdatności do lotu nakazanymi przez Agencję;

- 3) brak informacji niezbędnych do określenia stanu zdadności do lotu danego podzespołu lub jego kwalifikowalności do instalacji;
 - 4) objawy usterek lub niesprawności podzespołu;
 - 5) udział podzespołu w incydencie lub wypadku, co prawdopodobnie miało wpływ na jego sprawność.
- 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 ich certyfikowany okres żywotności lub zatwierdzono sposób naprawy zgodnie z pkt ML.UAS.304.

ML.UAS.520 Instalacja i obsługa techniczna podzespołów CMU

- a) Podzespoły instaluje się w CMU tylko wtedy, gdy są określone w danych obsługowych i gdy ich stan jest zadowalający.
- b) Niezależnie od lit. a) krytyczne podzespoły CMU, o których mowa w pkt 21.A.308 lit. a) załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, instaluje się w CMU tylko w przypadku, gdy towarzyszy im formularz 1 EASA lub równoważny dokument i gdy są oznakowane zgodnie z podczęścią Q załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.
- c) Niezależnie od lit. a) podzespoły CMU, które nie są uznawane za krytyczne, instaluje się w CMU tylko w przypadku, gdy towarzyszy im deklaracja określona w pkt 21.A.308 lit. b) załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 lub równoważny dokument.
- d) Obsługa techniczna krytycznych podzespołów CMU jest wykonywana przez organizację obsługową zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem II (część CAO.UAS) i jest poświadczana na formularzu 1 EASA określonym w dodatku II do załącznika I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014.
- e) Obsługa techniczna podzespołów CMU, których nie uznaje się za krytyczne, może być wykonywana przez dowolną osobę lub organizację. Obsługa techniczna tych podzespołów jest poświadczana za pomocą „deklaracji realizacji obsługi technicznej” wydawanej przez osobę lub organizację, która wykonała obsługę techniczną. Deklaracja ta zawiera co najmniej podstawowe informacje na temat wykonanej obsługi technicznej, datę jej zakończenia oraz wskazanie organizacji lub osoby, które ją wydały. Do celów instalacji uznaje się ją za zapis obsługi technicznej oraz za dokument równoważny deklaracji, o której mowa w pkt 21.A.308 lit. b) załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.
- f) Na zasadzie odstępstwa od lit. d) i e), w przypadku gdy podzespoły CMU poddaje się obsłudze technicznej kiedy są zainstalowane w CMU lub czasowo z niej usunięte, taka obsługa techniczna może być poświadczana razem z obsługą techniczną CMU zgodnie z pkt ML.UAS.803.

PODCZEŚĆ H

POŚWIADCZENIE OBSŁUGI (CRS)

ML.UAS.801 Poświadczanie obsługi technicznej bezzałogowego statku powietrznego

- a) Obsługa techniczna bezzałogowego statku powietrznego jest – po jej zakończeniu – poświadczana przez personel poświadczający w „poświadczeniu obsługi” (CRS). CRS wydaje się po sprawdzeniu przez personel poświadczający, że cała zlecona obsługa techniczna została prawidłowo wykonana, z uwzględnieniem dostępności i wykorzystaniem danych obsługowych określonych w pkt ML.UAS.401.
- b) CRS musi zawierać co najmniej następujące informacje:
 - 1) podstawowe dane na temat wykonanej obsługi technicznej bezzałogowego statku powietrznego;
 - 2) datę poświadczenia obsługi technicznej bezzałogowego statku powietrznego;
 - 3) numer referencyjny zatwierdzenia organizacji obsługowej oraz personelu poświadczającego, który wydaje CRS;
 - 4) ograniczenia zdadności do lotu lub ograniczenia operacyjne, jeśli występują.

- c) Na zasadzie odstępstwa od lit. a), jeżeli nie można ukończyć zleconej obsługi technicznej, CRS może zostać wydane w ramach zatwierdzonych ograniczeń bezzałogowego statku powietrznego. W takim przypadku CRS wskazuje, że obsługi technicznej nie można było ukończyć, jak również wskazuje wszelkie mające zastosowanie ograniczenia zdadności do lotu lub operacji, w ramach informacji wymaganych w lit. b) pkt 4.
- d) W przypadku jakiegokolwiek wiadomego braku zgodności z wymaganiami niniejszego załącznika, który zagraża bezpieczeństwu lotu, nie wydaje się CRS.

ML.UAS.802 Poświadczanie obsługi technicznej podzespołów bezzałogowego statku powietrznego

- a) Obsługa techniczna podzespołu bezzałogowego statku powietrznego jest – po jej zakończeniu – poświadczana przez personel poświadczający, z wyjątkiem przypadków objętych pkt ML.UAS.502 lit. b). Poświadczenie wydaje się po sprawdzeniu przez personel poświadczający, że całość zleconej obsługi technicznej została prawidłowo wykonana, z uwzględnieniem dostępności i wykorzystaniem danych obsługowych określonych w pkt ML.UAS.401, a stan podzespołu jest zadowalający.
- b) Poświadczenie to sporządza się na formularzu 1 EASA, z wyjątkiem sytuacji, gdy taka obsługa techniczna jest poświadczana razem z obsługą techniczną bezzałogowego statku powietrznego, jak wskazano w pkt ML.UAS.502 lit. a).
- c) Formularz 1 EASA, o którym mowa w lit. b), wypełnia się zgodnie z instrukcjami zawartymi w dodatku 3. Można go wygenerować z komputerowej bazy danych.

ML.UAS.803 Poświadczanie obsługi technicznej CMU

- a) Obsługa techniczna CMU, obejmująca dowolny podzespół, który ma kluczowe znaczenie dla operacji z użyciem SBSP według ustaleń DAH, jest – po jej zakończeniu – poświadczana w CRS przez personel poświadczający. CRS wydaje się po sprawdzeniu przez personel poświadczający, że cała zlecona obsługa techniczna została prawidłowo wykonana, z uwzględnieniem dostępności i wykorzystaniem danych obsługowych określonych w pkt ML.UAS.401.
- b) CRS musi zawierać co najmniej następujące informacje:
 - 1) podstawowe dane na temat wykonanej obsługi technicznej CMU;
 - 2) datę poświadczenia obsługi technicznej CMU;
 - 3) numer referencyjny zatwierdzenia organizacji obsługowej oraz personelu poświadczającego, który wydaje CRS;
 - 4) ograniczenia zdadności do lotu lub ograniczenia operacyjne, jeśli występują.
- c) W przypadku jakiegokolwiek wiadomego braku zgodności z wymaganiami niniejszego załącznika, który zagraża bezpieczeństwu lotu, nie wydaje się CRS.

ML.UAS.804 Poświadczanie obsługi technicznej podzespołów CMU

- a) Obsługa techniczna podzespołu CMU wykonywana zgodnie z pkt ML.UAS.520 lit. d) jest – po jej zakończeniu – poświadczana przez personel poświadczający. Poświadczenie wydaje się po sprawdzeniu przez personel poświadczający, że całość zleconej obsługi technicznej została prawidłowo wykonana, z uwzględnieniem dostępności i wykorzystaniem danych obsługowych określonych w pkt ML.UAS.401, a stan podzespołu jest zadowalający.
- b) Poświadczenie to sporządza się na formularzu 1 EASA, z wyjątkiem sytuacji, gdy taka obsługa techniczna jest poświadczana razem z obsługą techniczną CMU, jak wskazano w pkt ML.UAS.520 lit. f).
- c) Formularz 1 EASA, o którym mowa w lit. b), wypełnia się zgodnie z instrukcjami zawartymi w dodatku 3. Można go wygenerować z komputerowej bazy danych.

ML.UAS.805 Poświadczanie instalacji CMU

- a) Instalacja CMU, jeżeli jest przewidziana przez posiadacza zatwierdzenia projektu (DAH), jest – po jej zakończeniu – poświadczana przez personel poświadczający w „poświadczeniu obsługi” (CRS). CRS wydaje się po sprawdzeniu przez personel poświadczający, że wszystkie aktualne instrukcje instalacji i prób wydane przez DAH zostały odpowiednio zastosowane, z uwzględnieniem wymogów dotyczących instalacji podzespołów CMU określonych w pkt ML.UAS.520.

- b) CRS musi zawierać wszystkie poniższe pozycje:
 - 1) odniesienie do instrukcji instalacji CMU;
 - 2) datę poświadczenia instalacji CMU;
 - 3) numer referencyjny zatwierdzenia organizacji obsługowej oraz personelu poświadczającego, który wydaje CRS;
 - 4) ograniczenia zdatności do lotu lub ograniczenia operacyjne, jeśli występują.
- c) W przypadku jakiegokolwiek wiadomego braku zgodności z wymaganiami niniejszego załącznika, który zagraża bezpieczeństwu lotu, nie wydaje się CRS.

PODCZEŚĆ I

POŚWIADCZENIE PRZEGLĄDU ZDATNOŚCI DO LOTU (ARC)

ML.UAS.901 Przegląd zdatności do lotu bezzałogowego statku powietrznego – Wymogi ogólne

Aby zapewnić ważność świadectwa zdatności do lotu bezzałogowego statku powietrznego, poddaje się go okresowemu przeglądowi zdatności do lotu zgodnie z pkt ML.UAS.903.

- a) ARC wydawane jest zgodnie z dodatkiem 2 (formularz 15d EASA) załącznika po pomyślnym zakończeniu przeglądu zdatności do lotu. ARC jest ważne jeden rok.
- b) Przegląd zdatności do lotu jest przeprowadzany, a ARC jest wydawane zgodnie z pkt ML.UAS.903 przez:
 - 1) personel ds. przeglądu zdatności do lotu działający w imieniu właściwego organu; albo
 - 2) personel ds. przeglądu zdatności do lotu działający w imieniu dowolnej organizacji zatwierdzonej według części CAO.UAS do przeprowadzania przeglądu zdatności do lotu takiego bezzałogowego statku powietrznego.
- c) Ważność ARC może zostać przedłużona maksymalnie dwa kolejne razy, każdorazowo na okres jednego roku, przez organizację zatwierdzoną według części CAO.UAS, która zarządza ciągłą zdatnością do lotu SBSP, o ile spełnione są poniższe warunki:
 - 1) SBSP był stale zarządzany przez co najmniej jedną organizację zatwierdzoną według części CAO.UAS od czasu ostatniego wydania lub przedłużenia ARC;
 - 2) obsługa techniczna SBSP przez poprzednie 12 miesięcy była wykonywana przez organizację obsługową zatwierdzoną według części CAO.UAS;
 - 3) organizacja zatwierdzona według części CAO.UAS nie ma żadnych dowodów ani powodów, aby sądzić, że SBSP jest niezdatny do lotu.

Organizacja zatwierdzona według części CAO.UAS może dokonać przedłużenia ważności ARC niezależnie od tego, przez który personel lub przez którą organizację – jak przewidziano w lit. b) – zostało ono pierwotnie wydane.
- d) Na zasadzie odstępstwa od lit. c), przedłużenie ważności ARC można zaplanować z maksymalnie 30-dniowym wyprzedzeniem, zachowując ciągłość programu przeglądów zdatności do lotu.
- e) Jeżeli właściwy organ sam przeprowadza przegląd zdatności do lotu i wydaje ARC, właściciel bezzałogowego statku powietrznego udostępnia, na żądanie i stosownie do potrzeb, właściwemu organowi:
 - 1) dokumentację wymaganą przez ten właściwy organ;
 - 2) odpowiednie pomieszczenia w stosownej lokalizacji na potrzeby jego personelu;
 - 3) wsparcie odpowiedniego personelu poświadczającego.

ML.UAS.902 Ważność ARC bezzałogowego statku powietrznego

- a) ARC traci ważność w przypadku wystąpienia którejkolwiek z następujących sytuacji:
 - 1) ARC zostało zawieszono lub cofnięte;

- 2) świadectwo zdatności do lotu jest nieważne;
 - 3) bezzałogowy statek powietrzny nie jest wpisany do rejestru statków powietrznych państwa członkowskiego;
 - 4) certyfikat typu, na podstawie którego wydano świadectwo zdatności do lotu, został zawieszony lub cofnięty.
- b) Bezzałogowy statek powietrzny nie może wykonywać lotów, jeżeli ARC jest nieważne lub jeżeli występuje którakolwiek z następujących sytuacji:
- 1) ciągła zdatność do lotu bezzałogowego statku powietrzego, CMU lub jakiegokolwiek podzespołu zainstalowanego w SBSP nie spełnia wymogów niniejszego załącznika;
 - 2) bezzałogowy statek powietrzny jest przeznaczony do eksploatacji z użyciem CMU, w odniesieniu do której została stwierdzona i nie została wyeliminowana niezgodność w zakresie pkt ML.UAS.903 lit. b);
 - 3) bezzałogowy statek powietrzny lub CMU nie odpowiadają już projektowi typu zatwierdzonemu przez Agencję;
 - 4) nie podjęto odpowiednich działań, mimo że bezzałogowy statek powietrzny był użytkowany bez przestrzegania ograniczeń ujętych w zatwierdzonej instrukcji użytkowania w locie lub w świadectwie zdatności do lotu;
 - 5) bezzałogowy statek powietrzny uczestniczył w wypadku lub incydencie, co ma wpływ na jego zdatność do lotu, po czym nie podjęto właściwych działań, aby przywrócić jego zdatność do lotu;
 - 6) modyfikacja lub naprawa SBSP lub jakiegokolwiek podzespołu zainstalowanego w SBSP nie spełniają wymogów pkt ML.UAS.304.

ML.UAS.903 Proces przeglądu zdatności do lotu

- a) Przegląd zdatności do lotu bezzałogowego statku powietrzego obejmuje udokumentowany przegląd dokumentacji ciągłej zdatności do lotu bezzałogowego statku powietrzego oraz fizyczny przegląd bezzałogowego statku powietrzego.
- b) Przegląd zdatności do lotu, o którym mowa w lit. a), obejmuje również udokumentowany przegląd dokumentacji i przegląd fizyczny CMU używanych w eksploatacji bezzałogowego statku powietrzego, chyba że tego rodzaju CMU uwzględniono w przeglądzie zdatności do lotu bezzałogowego statku powietrzego tego samego typu przeprowadzonym w ciągu ostatnich sześciu miesięcy.
- c) Poprzez udokumentowany przegląd dokumentacji ciągłej zdatności do lotu bezzałogowego statku powietrzego i CMU zapewnia się, aby:
 - 1) dane wymagane zgodnie z pkt ML.UAS.305 lit. b) pkt 1 były prawidłowo zapisane;
 - 2) instrukcja użytkowania w locie była dostosowana do konfiguracji SBSP i odzwierciedlała status ostatnich zmian;
 - 3) cała zaplanowana obsługa techniczna SBSP została wykonana zgodnie z programem obsługi technicznej SBSP;
 - 4) wszystkie stwierdzone usterki zostały naprawione lub ich naprawa została odroczone zgodnie z pkt ML.UAS.403;
 - 5) wszystkie stosowne dyrektywy zdatności do lotu były prawidłowo stosowane i ujęte w rejestrach SBSP;
 - 6) wszystkie modyfikacje i naprawy dokonane w SBSP zostały ujęte w rejestrach SBSP i były zgodne z pkt ML.UAS.304;
 - 7) wszystkie podzespoły, które podlegają ograniczeniom zdatności do lotu i są zainstalowane w SBSP, zostały właściwie zidentyfikowane, ujęte w rejestrach SBSP i nie wykraczały poza swoje zatwierdzone ograniczenia zdatności do lotu;
 - 8) od momentu objęcia bezzałogowego statku powietrzego lub CMU zakresem niniejszego rozporządzenia wszystkie czynności obsługi technicznej były poświadczane zgodnie z odpowiednim załącznikiem do niniejszego rozporządzenia;
 - 9) aktualny protokół ważenia i wyważenia odpowiadał konfiguracji bezzałogowego statku powietrzego i był ważny;

- 10) stan bezzałogowego statku powietrznego i CMU odpowiadał aktualnej obowiązującej wersji projektu typu zatwierdzonej przez Agencję;
 - 11) świadectwo zdatności do lotu było ważne, chyba że złożono wniosek o nowe świadectwo zdatności do lotu zgodnie z pkt ML.UAS.906 A lub ML.UAS.906B, a w momencie przeglądu świadectwo zdatności do lotu nie zostało jeszcze wydane;
 - 12) świadectwo zdatności w zakresie hałasu odpowiadało konfiguracji bezzałogowego statku powietrznego i było ważne, jeżeli wydano takie świadectwo zgodnie z podczęścią I załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.
- d) Poprzez fizyczny przegląd bezzałogowego statku powietrznego i CMU zapewnia się, aby:
- 1) wszystkie wymagane oznaczenia i tabliczki zostały prawidłowo zamocowane;
 - 2) stan SBSP był zgodny z zatwierdzoną instrukcją użytkowania w locie;
 - 3) konfiguracja statku powietrznego odpowiadała zatwierdzonej dokumentacji;
 - 4) nie występowały żadne oczywiste usterki, które nie zostały usunięte zgodnie z pkt ML.UAS.403;
 - 5) nie występowały rozbieżności między stanem SBSP a udokumentowanym przeglądem dokumentacji, o którym mowa w lit. c).
- e) W odniesieniu do przeglądu fizycznego, o którym mowa w lit. d), członkowie personelu ds. przeglądu zdatności do lotu, którzy nie posiadają odpowiedniego upoważnienia do działania jako personel poświadczający, są wspomagani przez upoważniony personel poświadczający.
- f) Na zasadzie odstępstwa od pkt ML.UAS.901 lit. a), przegląd zdatności do lotu można zaplanować z maksymalnie 90-dniowym wyprzedzeniem, zachowując ciągłość programu przeglądów zdatności do lotu.
- g) ARC (formularz 15d EASA) określone w dodatku 2 jest wystawiane wyłącznie przez odpowiednio upoważniony personel ds. przeglądu zdatności do lotu, jeżeli przegląd zdatności do lotu został w całości przeprowadzony i podjęte zostały wszystkie działania mające na celu usunięcie wykrytych niezgodności.
- h) Każde wydane lub przedłużone ARC dla danego bezzałogowego statku powietrznego przesyła się również do państwa członkowskiego rejestracji danego statku powietrznego w terminie dziesięciu dni.
- i) Zadania przeglądu zdatności do lotu nie mogą być zlecane podwykonawcom.

ML.UAS.905 Przeniesienie rejestracji bezzałogowego statku powietrznego w granicach terytorium Unii

- a) W przypadku przeniesienia rejestracji bezzałogowego statku powietrznego w granicach UE wnioskodawca:
- 1) najpierw informuje poprzednie państwo członkowskie rejestracji, w którym państwie członkowskim bezzałogowy statek powietrzny zostanie zarejestrowany,
 - 2) następnie występuje do nowego państwa członkowskiego rejestracji o wydanie nowego świadectwa zdatności do lotu zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.
- b) Niezależnie od pkt ML.UAS.902 lit. a) pkt 3, poprzednie ARC zachowuje ważność do dnia jego wygaśnięcia.
- c) Niezależnie od lit. b), należyce przeprowadza się przegląd zdatności do lotu zgodnie z pkt ML.UAS.903 w przypadku wystąpienia którejkolwiek z następujących sytuacji:
- 1) statek powietrzny uznano za niezdatny do lotu w poprzednim państwie członkowskim;
 - 2) poprzednie ARC jest nieważne lub wygasło.

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

- a) W przypadku wprowadzania do rejestru państwa członkowskiego bezzałogowego statku powietrznego z państwa trzeciego lub z systemu prawnego, w którym rozporządzenie (UE) 2018/1139 nie ma zastosowania, wnioskodawca:
- 1) występuje do właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji o wydanie nowego świadectwa zdatności do lotu zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012;
 - 2) w przypadku bezzałogowego statku powietrznego innego niż nowy – zapewnia należyte przeprowadzenie przeglądu zdatności do lotu zgodnie z pkt ML.UAS.903;
 - 3) zapewnia przeprowadzenie wszystkich czynności obsługi technicznej w celu zapewnienia zgodności z zatwierdzonym programem obsługi technicznej SBSP.
- b) Jeżeli bezzałogowy statek powietrzny spełnia odpowiednie wymogi, właściwy organ lub organizacja przeprowadzająca przegląd zdatności do lotu, jak przewidziano w pkt ML.UAS.901 lit. b), wydaje ARC.
- c) Właściciel bezzałogowego statku powietrznego zapewnia właściwemu organowi państwa członkowskiego rejestracji uzyskanie dostępu do SBSP do celów inspekcji.

ML.UAS.906B Przegląd zdatności do lotu po wprowadzeniu zmian w operacjach SBSP

- a) Jeżeli zmiany w operacjach bezzałogowego statku powietrznego w kategorii „szczególnej” powodują konieczność wydania świadectwa zdatności do lotu zgodnie z art. 7 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947, właściciel bezzałogowego statku powietrznego:
- 1) występuje do właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji o wydanie świadectwa zdatności do lotu zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012;
 - 2) zapewnia należyte przeprowadzenie przeglądu zdatności do lotu zgodnie z pkt ML.UAS.903;
 - 3) zapewnia przeprowadzenie wszystkich czynności obsługi technicznej w celu zapewnienia zgodności z zatwierdzonym programem obsługi technicznej SBSP.
- b) Jeżeli bezzałogowy statek powietrzny spełnia odpowiednie wymogi, właściwy organ lub organizacja przeprowadzająca przegląd zdatności do lotu, jak przewidziano w pkt ML.UAS.901 lit. b), wydaje ARC.
- c) Właściciel bezzałogowego statku powietrznego zapewnia właściwemu organowi państwa członkowskiego rejestracji uzyskanie dostępu do SBSP do celów inspekcji.

ML.UAS.907 Niezgodności

Po otrzymaniu od właściwego organu powiadomienia o niezgodnościach, zgodnie z pkt AR.UAS.GEN.351 załącznika I (część AR.UAS) do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2024/1109, osoba lub organizacja odpowiedzialna za ciągłą zdatność do lotu SBSP zgodnie z pkt ML.UAS.201 określa, w terminie uzgodnionym z właściwym organem, plan działań naprawczych (w celu usunięcia niezgodności i zapobieżenia ich ponownemu wystąpieniu) oraz wykazuje właściwemu organowi wdrożenie tego planu.

Dodatek 1

Umowa o zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu

- a) W przypadku gdy właściciel bezzałogowego statku powietrznego zleca, zgodnie z pkt ML.UAS.201, organizacji zatwierdzonej według części CAO.UAS wykonywanie zadań zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, umowę podpisaną przez obie strony udostępnia się, na żądanie, właściwemu organowi państwa członkowskiego rejestracji.
- b) Umowa jest sporządzana z uwzględnieniem wymogów niniejszego załącznika i określa obowiązki sygnatariuszy w zakresie ciągłej zdatności do lotu SBSP.
- c) Musi ona zawierać co najmniej następujące informacje:
- 1) rejestrację, typ i numer seryjny bezzałogowego statku powietrznego oraz szczegółowe dane dotyczące CMU;
 - 2) imię i nazwisko bądź dane przedsiębiorstwa właściciela statku powietrznego lub zarejestrowanego leasingobiorcy, w tym adres;
 - 3) szczegółowe dane dotyczące zakontraktowanej organizacji zatwierdzonej według części CAO.UAS, w tym jej adres;
 - 4) rodzaj operacji.
- d) Umowa zawiera następujące postanowienia:

„Właściciel bezzałogowego statku powietrznego powierza organizacji zatwierdzonej według części CAO.UAS zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu SBSP, opracowanie i zatwierdzenie programu obsługi technicznej SBSP oraz zorganizowanie obsługi technicznej SBSP zgodnie z tym programem.

Zgodnie z niniejszą umową obydwaj sygnatariusze zobowiązują się do wypełniania odpowiednich obowiązków, jakie zostały w niej określone.

Właściciel bezzałogowego statku powietrznego oświadcza, że zgodnie z jego wiedzą wszelkie informacje udzielane organizacji zatwierdzonej według części CAO.UAS, które dotyczą ciągłej zdatności do lotu SBSP, są i pozostaną dokładne oraz że bez uprzedniej zgody tej organizacji SBSP nie będzie poddawany naprawom ani przeróbkom.

Niniejsza umowa zostanie rozwiązana w przypadku nieprzestrzegania jej postanowień przez któregokolwiek z sygnatariuszy. W takim przypadku właściciel bezzałogowego statku powietrznego zachowa pełną odpowiedzialność za wszystkie zadania związane z ciągłą zdatnością do lotu SBSP oraz poinformuje właściwe organy państwa członkowskiego rejestracji w terminie dwóch tygodni o rozwiązaniu umowy.”

- e) W przypadku zawarcia umowy między właścicielem bezzałogowego statku powietrznego a organizacją zatwierdzoną według części CAO.UAS zgodnie z pkt ML.UAS.201 obowiązki są dzielone między strony w następujący sposób:

1) Obowiązki organizacji zatwierdzonej według części CAO.UAS:

- (i) uwzględnienie w swoim zakresie prac typu bezzałogowego statku powietrznego i CMU;
- (ii) przestrzeganie wszystkich wymienionych niżej warunków służących zarządzaniu ciągłą zdatnością do lotu SBSP:
 - A) opracowanie i zatwierdzenie programu obsługi technicznej SBSP;
 - B) udostępnienie właścicielowi bezzałogowego statku powietrznego programu obsługi technicznej SBSP, po jego zatwierdzeniu, a także uzasadnienia wszelkich odstępstw zgodnie z pkt ML.UAS.302 lit. d);
 - C) ustalenie i zlecenie niezbędnej obsługi technicznej w celu zapewnienia odpowiedniej ciągłości z poprzednim programem obsługi technicznej SBSP;
 - D) zorganizowanie wykonywania całości obsługi technicznej przez zatwierdzoną organizację obsługową;
 - E) podjęcie kroków służących wykonaniu wszystkich stosownych dyrektyw zdatności do lotu;
 - F) zorganizowanie dokonania przez zatwierdzoną organizację obsługową napraw wszystkich usterek wykrytych podczas obsługi technicznej, podczas przeglądów zdatności do lotu lub zgłoszonych przez właściciela bezzałogowego statku powietrznego;
 - G) koordynowanie planowej obsługi technicznej, stosowania dyrektyw zdatności do lotu, obsługi technicznej podzespołów podlegających ograniczeniom zdatności do lotu oraz przestrzegania wymagań dotyczących inspekcji podzespołów;

- H) informowanie właściciela bezzałogowego statku powietrznego za każdym razem, gdy SBSP ma zostać udostępniony zatwierdzonej organizacji obsługowej;
 - I) zarządzanie całością dokumentacji ciągłej zdatności do lotu SBSP i jej archiwizowanie;
 - (iii) zorganizowanie procesu zatwierdzenia wszelkich modyfikacji w SBSP zgodnie z pkt ML.UAS.304 przed wprowadzeniem danej modyfikacji;
 - (iv) zorganizowanie procesu zatwierdzenia wszelkich napraw w SBSP zgodnie z pkt ML.UAS.304 przed wykonaniem danej naprawy;
 - (v) informowanie właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji w każdym przypadku, gdy SBSP nie został udostępniony przez właściciela do obsługi technicznej na wniosek zakontraktowanej organizacji zatwierdzonej według części CAO.UAS;
 - (vi) informowanie właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji w każdym przypadku, gdy umowa nie jest przestrzegana;
 - (vii) dopilnowanie, aby przeprowadzono przegląd zdatności do lotu bezzałogowego statku powietrznego, gdy jest to konieczne, oraz aby wydano ARC;
 - (viii) przekazywanie w terminie dziesięciu dni każdego wydanego lub przedłużonego ARC do właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji;
 - (ix) zgłaszanie zdarzeń zgodnie z nakazanymi stosownymi regulacjami;
 - (x) informowanie właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji w każdym przypadku, gdy umowa została wypowiedziana przez którąkolwiek ze stron.
- 2) **Obowiązki właściciela bezzałogowego statku powietrznego:**
- (i) posiadanie ogólnej wiedzy na temat zatwierdzonego programu obsługi technicznej SBSP;
 - (ii) posiadanie ogólnej wiedzy na temat przepisów niniejszego załącznika;
 - (iii) udostępnianie SBSP na potrzeby obsługi technicznej na wniosek zakontraktowanej organizacji zatwierdzonej według części CAO.UAS;
 - (iv) wykonywanie modyfikacji SBSP wyłącznie po konsultacji z zakontraktowaną organizacją zatwierdzoną według części CAO.UAS;
 - (v) informowanie zakontraktowanej organizacji zatwierdzonej według części CAO.UAS o wszelkich czynnościach obsługowych wykonywanych wyjątkowo bez wiedzy i kontroli zakontraktowanej organizacji zatwierdzonej według części CAO.UAS;
 - (vi) zgłaszanie zakontraktowanej organizacji zatwierdzonej według części CAO.UAS, za pośrednictwem zapisów, wszelkich usterek wykrytych podczas eksploatacji;
 - (vii) informowanie właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji w każdym przypadku, gdy umowa została wypowiedziana przez którąkolwiek ze stron;
 - (viii) każdorazowe informowanie właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji i zakontraktowanej organizacji zatwierdzonej według części CAO.UAS o sprzedaży bezzałogowego statku powietrznego;
 - (ix) zgłaszanie zdarzeń zgodnie z nakazanymi stosownymi regulacjami;
 - (x) regularne informowanie zakontraktowanej organizacji zatwierdzonej według części CAO.UAS o nalocie bezzałogowego statku powietrznego oraz przekazywanie wszelkich pozostałych danych dotyczących wykorzystania statku powietrznego, zgodnie z ustaleniami poczynionymi z tą organizacją;
 - (xi) informowanie zakontraktowanej organizacji zatwierdzonej według części CAO.UAS o wszelkich niezgodnościach z wymogami operacyjnymi, które mogą mieć wpływ na ciągłą zdatność do lotu SBSP;
 - (xii) informowanie zakontraktowanej organizacji zatwierdzonej według części CAO.UAS o wszelkich wymogach operacyjnych (np. szczególnych zatwierdzeniach), które muszą zostać spełnione, by utrzymać SBSP w wymaganej konfiguracji.

Dodatek 2

Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu (formularz 15d EASA)

POŚWIADCZENIE PRZEGLĄDU ZDATNOŚCI DO LOTU (ARC)
(dla bezzałogowych statków powietrznych spełniających wymogi części ML.UAS)

Numer ARC:

Na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139

[NAZWA WŁAŚCIWEGO ORGANU]

niniejszym poświadczam, że:

przeprowadził(-a) przegląd zdatności do lotu, zgodnie z załącznikiem I (część ML.UAS) do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2024/1107, następującego bezzałogowego statku powietrznego:
 [lub]

następujący nowy bezzałogowy statek powietrzny:

producent bezzałogowego statku powietrznego:oznaczenie producenta bezzałogowego statku powietrznego:
 rejestracja bezzałogowego statku powietrznego: numer seryjny bezzałogowego statku powietrznego:
 (i że ten statek powietrzny) w dniu wydania poświadczenia uznany jest za zdatny do lotu.
 Data wydania: Termin ważności:
 Liczba godzin lotu (FH) bezzałogowego statku powietrznego w dniu przeglądu:
 Podpisano: Numer upoważnienia (jeżeli dotyczy):

[LUB]

[NAZWA ZATWIERDZONEJ ORGANIZACJI, ADRES i NUMER ZATWIERDZENIA] (*)

niniejszym poświadczam, że przeprowadził(-a) przegląd zdatności do lotu, zgodnie z załącznikiem I (część ML.UAS) do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2024/1107, następującego bezzałogowego statku powietrznego:

producent bezzałogowego statku powietrznego:oznaczenie producenta bezzałogowego statku powietrznego:
 rejestracja bezzałogowego statku powietrznego: numer seryjny bezzałogowego statku powietrznego:
 i że ten statek powietrzny w dniu wydania poświadczenia uznany jest za zdatny do lotu.
 Data wydania: Termin ważności:
 Liczba godzin lotu (FH) bezzałogowego statku powietrznego w dniu przeglądu
 Podpisano: Numer upoważnienia (jeżeli dotyczy):

=====

Pierwsze przedłużenie: bezzałogowy statek powietrzny spełnia warunki określone w pkt ML.UAS.901 lit. c) załącznika I (część ML.UAS) do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2024/1107.
 Data wydania: Termin ważności:
 Liczba godzin lotu (FH) bezzałogowego statku powietrznego w dniu wydania:
 Podpisano: Numer upoważnienia:
 Nazwa zatwierdzonej organizacji: Numer zatwierdzenia:

<p>=====</p> <p>Drugie przedłużenie: bezzałogowy statek powietrzny spełnia warunki określone w pkt ML.UAS.901 lit. c) załącznika I (część ML.UAS) do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2024/1107.</p> <p>Data wydania: Termin ważności:</p> <p>Liczba godzin lotu (FH) bezzałogowego statku powietrznego w dniu wydania:</p> <p>Podpisano: Numer upoważnienia:</p> <p>Nazwa zatwierdzonej organizacji: Numer zatwierdzenia:</p>
<p>(*) Wystawca formularza może dostosować go do swoich potrzeb, usuwając nazwę, oświadczenie poświadczające, odniesienie do przedmiotowego statku powietrznego oraz szczegóły dotyczące wydania formularza, które nie są istotne w kontekście potrzeb wystawcy.</p>

Formularz 15d EASA — wydanie 1

Dodatek 3

Instrukcja wypełniania formularza 1 EASA

Niniejsza instrukcja odnosi się wyłącznie do stosowania formularza 1 EASA, jak określono w dodatku II do załącznika I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014, do celów obsługi technicznej SBSP.

Należy zwrócić uwagę na instrukcję określoną w dodatku II do załącznika I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014, która dotyczy stosowania formularza 1 EASA do celów obsługi technicznej w lotnictwie załogowym, oraz instrukcję określoną w dodatku I do załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, która dotyczy stosowania formularza 1 EASA do celów produkcyjnych.

1. CEL I ZASTOSOWANIE

- 1.1. Głównym celem poświadczenia jest poświadczanie zdatności do lotu podzespołów SBSP („elementów”) po wykonaniu prac obsługi technicznej.
- 1.2. Ustala się związek pomiędzy poświadczeniem a elementem(-ami). Wystawca musi przechowywać poświadczenie w formie umożliwiającej weryfikację pierwotnych danych.
- 1.3. Poświadczenie jest uznawane przez wiele organów ds. zdatności do lotu, ale może to być uzależnione od istnienia umów dwustronnych lub polityki prowadzonej przez dany organ.
- 1.4. Poświadczenie nie jest dokumentem dostawy ani listem przewozowym.
- 1.5. Poświadczenie nie służy do dopuszczania bezzałogowych statków powietrznych do eksploatacji.
- 1.6. Poświadczenie nie stanowi zezwolenia na zainstalowanie elementu(-ów), ale pomaga użytkownikom końcowym w określeniu ich statusu co do zatwierdzenia zdatności do lotu.
- 1.7. Nie wolno umieszczać elementów dopuszczonych do produkcji z elementami dopuszczonymi do obsługi w tym samym poświadczeniu.

2. OGÓLNY WZÓR

- 2.1. Poświadczenie musi być zgodne z określonym wzorem, łącznie z numeracją pól i rozmieszczeniem każdego pola. Rozmiar każdego pola można jednakże zmienić, tak aby odpowiadał potrzebom indywidualnego poświadczenia, jednak nie do takich rozmiarów, które czyniłyby poświadczenie nierozpoznawalnym.
- 2.2. Poświadczenie musi mieć orientację poziomą, a całkowite wymiary poświadczenia mogą zostać znacząco powiększone lub zmniejszone, o ile poświadczenie pozostaje rozpoznawalne i czytelne. Ewentualne wątpliwości należy konsultować z właściwym organem.
- 2.3. Oświadczenie o odpowiedzialności użytkownika/installatora można umieścić po dowolnej stronie formularza.
- 2.4. Pismo ma być wyraźne i czytelne, aby umożliwić łatwe odczytanie poświadczenia.
- 2.5. Poświadczenie może zostać sporządzone na gotowym druku albo wygenerowane komputerowo, jednak w każdym przypadku drukowane linie i znaki muszą być wyraźne i czytelne oraz zgodne z określonym wzorem.
- 2.6. Poświadczenie powinno być w języku angielskim oraz, w uzasadnionych przypadkach, w innym języku lub w kilku innych językach.
- 2.7. Szczegółowe dane umieszczane na poświadczeniu mogą być wpisywane maszynowo/komputerowo lub odręcznie drukowanymi literami i muszą być czytelne.

- 2.8. Skróty należy ograniczyć do minimum w celu zwiększenia przejrzystości dokumentu.
- 2.9. Miejsce na odwrotnej stronie poświadczenia może zostać użyte przez wystawcę do umieszczenia dodatkowych informacji, lecz nie może zawierać żadnych oświadczeń poświadczających. Informacja o wykorzystaniu odwrotnej strony poświadczenia musi znaleźć się w odpowiednim polu na przedniej stronie poświadczenia.

3. BŁĘDY W POŚWIADCZENIU

- 3.1. Jeżeli użytkownik końcowy stwierdzi błąd lub błędy w poświadczeniu, musi zgłosić go/je na piśmie wystawcy. Wystawca może wydać nowe poświadczenie wyłącznie wówczas, gdy możliwe jest zweryfikowanie i skorygowanie błędu(-ów).
- 3.2. Nowe poświadczenie musi mieć nadany nowy numer i podpis oraz datę.
- 3.3. Wniosek o nowe poświadczenie może być przyjęty bez konieczności ponownej weryfikacji stanu elementu(-ów). Nowe poświadczenie nie stanowi oświadczenia o aktualnym stanie i powinno odnosić się do poprzedniego poświadczenia w polu 12 poprzez następujący zapis: „Niniejsze poświadczenie koryguje błąd (błędy) w polu(-ach) [wpisać korygowane pole(-a)] poświadczenia [wpisać pierwotny numer poświadczenia] z dnia [wpisać datę pierwotnego wystawienia] oraz nie dotyczy zgodności/stanu/dopuszczenia do użytkowania.”

Obydwa poświadczenia należy przechowywać przez okres czasu przechowywania określony dla pierwotnego poświadczenia.

4. WYPEŁNIANIE POŚWIADCZENIA PRZEZ WYSTAWCĘ

Pole 1: Właściwy organ zatwierdzający/Państwo

Podać nazwę i państwo właściwego organu zatwierdzającego, pod nadzorem którego poświadczenie jest wydawane. Jeżeli właściwym organem jest Agencja, wystarczy podać „EASA”.

Pole 2: Nagłówek formularza 1 EASA

„AUTORYZOWANE POŚWIADCZENIE PRODUKCJI/OBSŁUGI FORMULARZ 1 EASA”

Pole 3: Numer formularza

Wpisać niepowtarzalny numer ustalany zgodnie z systemem/procedurą numeracji organizacji podanej w polu 4. Numer ten może zawierać znaki alfanumeryczne.

Pole 4: Nazwa i adres organizacji

Wpisać pełną nazwę i adres zatwierdzonej organizacji, która poświadcza czynności objęte niniejszym certyfikatem. Dozwolone są logo itd., jeżeli mieszczą się one w danym polu.

Pole 5: Zlecenie/umowa/faktura

Wpisać numer zlecenia, umowy, faktury lub podobny numer referencyjny, aby ułatwić klientowi odszukanie elementu(-ów).

Pole 6: Pozycja

Wpisać numery wierszy, jeśli występuje więcej niż jeden wiersz. Pole to pozwala na łatwe powiązanie danych z uwagami wpisanymi w polu 12.

Pole 7: Wyszczególnienie

Wpisać nazwę lub opis elementu. W pierwszej kolejności należy posługiwać się terminami stosowanymi w instrukcjach zapewnienia ciągłej zdatności do lotu (ICA) lub danymi usługowymi (np. w ilustrowanym katalogu części, podręczniku obsługi technicznej statku powietrznego, biuletynie serwisowym, podręczniku obsługi technicznej podzespołu).

Pole 8: Numer części

Wpisać numer części widniejący na elemencie lub przywieszce/opakowaniu. W przypadku silnika lub śmigła można zastosować oznaczenie typu.

Pole 9: Liczba

Podać liczbę elementów.

Pole 10: Numer serii

Jeśli stosowne przepisy prawa wymagają oznaczenia elementu numerem seryjnym, należy wpisać go w tym polu. Ponadto można tu wpisać wszelkie pozostałe numery seryjne niewymagane stosownymi przepisami prawa. Jeśli na elemencie brak jest numeru seryjnego, wpisać „nie dotyczy”.

Pole 11: Status/czynność

Poniżej opisane są dopuszczalne zapisy w polu 11. Należy wprowadzić tylko jeden z tych terminów — jeżeli właściwych terminów jest więcej, należy wprowadzić ten, który najdokładniej opisuje większość wykonanych czynności lub stan danego artykułu.

(i)	Po naprawie głównej	Oznacza proces zapewniający pełną zgodność danego elementu z wszelkimi odpowiednimi zakresami tolerancji eksploatacyjnej określonymi w danych obsługowych. Dany element powinien przynajmniej zostać zdemontowany, oczyszczony, sprawdzony, w razie konieczności naprawiony, ponownie zamontowany oraz przetestowany zgodnie z danymi określonymi powyżej.
(ii)	Naprawiono	Naprawa usterki (usterek) z zastosowaniem obowiązującej normy ⁽¹⁾ .
(iii)	Skontrolowano/poddano próbom	Badania, pomiary itd. zgodnie z obowiązującą normą ⁽¹⁾ (np. oględziny, próby funkcjonalne, próby na stoisku itp.).
(iv)	Zmodyfikowano	Przeróbka danego elementu w celu dostosowania go do obowiązującej normy ⁽¹⁾ .

⁽¹⁾ „Obowiązująca norma” oznacza normę, metodę, technikę lub praktykę produkcyjną/projektową/obsługi technicznej/jakości zatwierdzoną przez właściwy organ lub przezeń zaakceptowaną. Obowiązującą normę należy opisać w polu 12.

Pole 12: Uwagi

Należy opisać czynności wymienione w polu 11, bezpośrednio lub poprzez odniesienie się do dokumentacji towarzyszącej, aby użytkownik lub instalator mogli określić stan zdadności do lotu elementu(-ów) w związku z czynnościami podlegającymi certyfikacji. W razie konieczności można wykorzystać oddzielny arkusz i umieścić odniesienie do niego w głównym formularzu 1 EASA. Należy wyraźnie wskazać, do którego z elementów z pola 6 odnoszą się poszczególne stwierdzenia.

Przykładowe informacje, które można umieścić w polu 12:

- (i) wykorzystane dane obsługowe, w tym status i numer zmiany;
- (ii) spełnione wymagania dyrektyw zdadności do lotu lub biuletynów serwisowych;
- (iii) wykonane naprawy;
- (iv) dokonane modyfikacje;
- (v) zainstalowane części zamienne;
- (vi) stan części o ograniczonym czasie użytkowania;
- (vii) odstępstwa od zlecenia złożonego przez klienta;
- (viii) oświadczenia poświadczające inne niż te, o których mowa w pkt 145.A.50 załącznika II (część 145) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014;
- (ix) informacje, które muszą towarzyszyć niekompletnej wysyłce lub ponownemu montażowi po odbiorze dostawy.

Należy umieścić następujący zapis dotyczący podzespołu CRS:

- „O ile w tym polu nie wskazano inaczej, poświadczają się, że czynności wskazane w polu 11 i opisane w tym polu zostały wykonane zgodnie z wymogami załącznika II (część CAO.UAS) do rozporządzenia delegowanego (UE) 2024/1107 oraz że w odniesieniu do tych czynności dany element został uznany za gotowy do dopuszczenia do użytkowania.”

W przypadku drukowania danych z elektronicznego formularza 1 EASA, wszelkie zestawy danych nieodnoszące się do pozostałych pól powinny być wpisane w tym polu.

Pola 13a–13e

Ogólne wymagania dotyczące pól 13a–13e: pola te nie są wykorzystywane do poświadczenia obsługi. Należy je zaciemnić, zaciemnić lub oznaczyć w inny sposób, aby uniemożliwić ich niezamierzone lub nieuprawnione wykorzystanie.

Pole 14a

Zaznaczyć pole „Inne przepisy wyszczególnione w polu 12” i wpisać w polu 12 oświadczenie poświadczające według części CAO.UAS. Jeżeli obsługa techniczna jest również poświadczana przez organizację zgodnie z załącznikiem II (część 145) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014, należy także zaznaczyć pole „Część 145.A.50 Dopuszczenie do użytkowania”.

Jeżeli pole „Inne przepisy” zaznaczono z uwagi na przepisy inne niż przepisy części CAO.UAS i części 145, wówczas w polu 12 należy wskazać te przepisy. Należy zaznaczyć co najmniej jedno pole, a w razie potrzeby można zaznaczyć oba pola.

Oświadczenie poświadczające „o ile w tym polu nie wskazano inaczej” odnosi się do następujących sytuacji:

- a) gdy nie można było dokończyć obsługi technicznej;
- b) gdy wykonanie obsługi technicznej odbiegało od odpowiednich wymogów regulacyjnych;
- c) gdy obsługa techniczna została wykonana zgodnie z innym wymogiem niż wymogi określone w części 145 lub części CAO.UAS; w tym przypadku w polu 12 należy wskazać konkretny przepis.

Pole 14b: Podpis osoby upoważnionej

W polu tym upoważniona osoba składa swój podpis. Do złożenia podpisu w tym polu uprawnione są wyłącznie osoby posiadające stosowne upoważnienie zgodnie z zasadami i procedurami właściwego organu. Dla ułatwienia identyfikacji można dodać niepowtarzalny numer identyfikacyjny osoby upoważnionej.

Pole 14c: Numer zatwierdzenia/certyfikatu

Wpisać numer(-y)/sygnaturę(-y) certyfikatu/zatwierdzenia. Tego rodzaju numer lub sygnatura nadawane są przez właściwy organ.

Pole 14d: Imię i nazwisko

Wpisać czytelnie imię i nazwisko osoby, której podpis widnieje w polu 14b.

Pole 14e: Data

Wpisać datę podpisania pola 14b; data musi być w formacie dd = dwucyfrowe oznaczenie dnia, mmm = pierwsze trzy litery nazwy miesiąca, rrrr = czterocyfrowe oznaczenie roku.

Obowiązki użytkownika/instalatora

Umieścić następujące oświadczenie na poświadczeniu, aby poinformować użytkowników końcowych o tym, że nie są oni zwolnieni z obowiązków związanych z zainstalowaniem i użytkowaniem wszystkich elementów, dla których poświadczenie wystawiono:

„Niniejszy certyfikat nie stanowi automatycznego zezwolenia na zainstalowanie elementu(-ów).

Jeżeli użytkownik/instalator wykonuje prace zgodnie z przepisami organu ds. zdatości do lotu innego niż organ ds. zdatości do lotu określony w polu 1, wówczas ma obowiązek dopilnować, by jego/jej organ ds. zdatości do lotu uznał elementy uznane przez organ wskazany w polu 1.

Oświadczenia w polach 13a i 14a nie stanowią poświadczenia instalacji. W każdym przypadku dokumentacja obsługi technicznej statku powietrznego musi zawierać poświadczenie instalacji wydane zgodnie z przepisami krajowymi przez użytkownika/installatora, zanim statek powietrzny zostanie dopuszczony do lotu.”.

ZAŁĄCZNIK II

(Część CAO.UAS)

SPIS TREŚCI

CAO.UAS.1	Wymogi ogólne
CAO.UAS.010	Zakres
CAO.UAS.015	Wniosek
CAO.UAS.017	Sposoby spełnienia wymagań
CAO.UAS.020	Zakres prac i warunki zatwierdzenia
CAO.UAS.025	Podręcznik organizacji
CAO.UAS.030	Zaplecze i magazyny
CAO.UAS.035	Wymagania dotyczące personelu
CAO.UAS.040	Personel poświadczający
CAO.UAS.045	Personel ds. przeglądu zdatności do lotu
CAO.UAS.048	Personel wydający zezwolenia na lot
CAO.UAS.050	Podzespoły, wyposażenie i narzędzia
CAO.UAS.055	Dane obsługowe i zlecenia na prace obsługi technicznej
CAO.UAS.060	Standardy obsługi technicznej
CAO.UAS.065	Poświadczanie obsługi technicznej bezzałogowego statku powietrznego
CAO.UAS.070	Poświadczanie obsługi technicznej podzespołów
CAO.UAS.071	Poświadczanie obsługi technicznej CMU
CAO.UAS.072	Poświadczanie instalacji CMU
CAO.UAS.075	Zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu
CAO.UAS.080	Dane dotyczące zarządzania ciągłą zdatnością do lotu
CAO.UAS.085	Przegląd zdatności do lotu
CAO.UAS.086	Zezwolenie na lot
CAO.UAS.090	Prowadzenie dokumentacji
CAO.UAS.095	Przywileje organizacji
CAO.UAS.100	Monitorowanie zgodności i przegląd organizacyjny
CAO.UAS.102	Ochrona systemów informacyjnych i komunikacyjnych oraz danych
CAO.UAS.105	Zmiany w organizacji
CAO.UAS.110	Ciągła ważność certyfikatu zatwierdzenia
CAO.UAS.112	Dostęp
CAO.UAS.115	Niezgodności i uwagi
CAO.UAS.120	Zgłaszanie zdarzeń

CAO.UAS.1 Wymogi ogólne

Do celów niniejszego załącznika:

- a) „właściwy organ” oznacza organ określony w pkt AR.UAS.GEN.010 lit. b) załącznika I (część AR.UAS) do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2024/1109;
- b) „właściciel bezzałogowego statku powietrznego” oznacza jeden z następujących podmiotów:
 - 1) zarejestrowanego właściciela bezzałogowego statku powietrznego, którym może być sam operator SBSP; lub

- 2) operatora SBSP, który jest leasingobiorcą bezzałogowego statku powietrznego, pod warunkiem że zastosowanie ma pkt ML.UAS.201 lit. b) załącznika I (część ML.UAS).

CAO.UAS.010 Zakres

W odniesieniu do SBSP użytkowanych w kategorii „szczególnej” określonej w art. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947, dla których wydano świadectwo zdatności do lotu bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z art. 7 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2019/947, w niniejszym załączniku określono wymogi, jakie musi spełniać organizacja, aby kwalifikować się do wydania lub przedłużenia certyfikatu zatwierdzenia na potrzeby zarządzania ciągłą zdatnością do lotu lub obsługi technicznej SBSP i ich podzespołów, bądź kombinacji tych rodzajów działalności.

CAO.UAS.015 Wniosek

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

CAO.UAS.017 Sposoby spełnienia wymagań

- a) Organizacja może stosować wszelkie alternatywne sposoby spełnienia wymagań w celu zapewnienia zgodności z niniejszym rozporządzeniem.
- b) Jeżeli organizacja zamierza wykorzystać alternatywne sposoby spełnienia wymagań, przed ich zastosowaniem przedkłada właściwemu organowi ich pełny opis. Opis zawiera wszelkie zmiany podręczników lub procedur, które mogą być istotne, a także wyjaśnienie, wskazujące w jaki sposób osiągnięto zgodność z niniejszym rozporządzeniem.

Organizacja może stosować te alternatywne sposoby spełnienia wymagań pod warunkiem ich uprzedniego zatwierdzenia przez właściwy organ.

CAO.UAS.020 Zakres prac i warunki zatwierdzenia

- a) Organizacja określa zakres prac w odniesieniu do każdego z przywilejów, o które się ubiega, w swoim podręczniku organizacji, jak przewidziano w pkt CAO.UAS.025. Zakres prac musi być dokładnym opisem czynności wykonywanych przez organizację.
- b) W przypadku obsługi technicznej bezzałogowego statku powietrznego i CMU zakres prac zawiera:
 - 1) typ lub producenta bezzałogowego statku powietrznego i CMU;
 - 2) rodzaj i zakres prac z zakresu obsługi technicznej, w tym ewentualnych specjalistycznych zadań i metod.
- c) W odniesieniu do instalacji CMU zakres prac zawiera typ lub producenta CMU.
- d) W odniesieniu do zarządzania ciągłą zdatnością do lotu zakres prac zawiera:
 - 1) typ lub producenta bezzałogowego statku powietrznego i CMU;
 - 2) numery identyfikacyjne zarządzanego bezzałogowego statku powietrznego i zarządzanej CMU;
 - 3) wskazanie CMU, której używa się dla danego bezzałogowego statku powietrznego.
- e) W przypadku przeglądu zdatności do lotu i zezwolenia na lot zakres prac zawiera typ lub producenta bezzałogowego statku powietrznego.
- f) W przypadku obsługi technicznej podzespołów innych niż kompletne silniki zakres prac ustala się zgodnie z następującą klasyfikacją:
 - 1) C1: układy klimatyzacji i ciśnieniowe bezzałogowego statku powietrznego;
 - 2) C2: układy autopilota bezzałogowego statku powietrznego;
 - 3) C3: układ łączności i nawigacji bezzałogowego statku powietrznego;
 - 4) C4: drzwi i luki bezzałogowego statku powietrznego;
 - 5) C5: układy elektryczne i oświetleniowe bezzałogowego statku powietrznego;
 - 6) C6: wyposażenie bezzałogowego statku powietrznego;
 - 7) C7: silnik bezzałogowego statku powietrznego;
 - 8) C8: układ sterowania lotem bezzałogowego statku powietrznego;

- 9) C9: systemy paliwowe bezzałogowego statku powietrznego;
 - 10) C10: wirniki bezzałogowego statku powietrznego;
 - 11) C11: przekładnie bezzałogowego statku powietrznego;
 - 12) C12: układ hydrauliczny bezzałogowego statku powietrznego;
 - 13) C13: przyrządy pokładowe bezzałogowego statku powietrznego;
 - 14) C14: układ podwozia bezzałogowego statku powietrznego;
 - 15) C15: układ tlenowy bezzałogowego statku powietrznego;
 - 16) C16: śmigła bezzałogowego statku powietrznego;
 - 17) C17: układ pneumatyczny i podciśnieniowy bezzałogowego statku powietrznego;
 - 18) C18: ochrona przeciwoślodzeniowa/przeciwdeszczowa/przeciwpożarowa bezzałogowego statku powietrznego;
 - 19) C19: okna bezzałogowego statku powietrznego;
 - 20) C20: struktura bezzałogowego statku powietrznego;
 - 21) C21: balast wodny bezzałogowego statku powietrznego;
 - 22) C22: wspomaganie napędu bezzałogowego statku powietrznego;
 - 23) C23: inne podzespoły bezzałogowego statku powietrznego;
 - 24) C24: podzespoły CMU.
- g) W przypadku kompletnych silników zakres prac zawiera typ lub producenta silników.
- h) W przypadku przywileju w zakresie prób nieniszczących („NDT”), jeżeli stanowi to część klasy „usługi specjalistyczne”, zakres prac zawiera metody NDT.
- i) Organizacja musi przestrzegać zakresu zatwierdzenia załączonego do certyfikatu organizacji wydanego przez właściwy organ oraz zakresu prac określonego w podręczniku organizacji.

CAO.UAS.025 Podręcznik organizacji

- a) Organizacja opracowuje i utrzymuje podręcznik określający informacje i procedury niezbędne jej personelowi do wykonywania obowiązków oraz pokazujący, w jaki sposób organizacja spełnia wymogi niniejszego rozporządzenia.
- b) Podręcznik zawiera – bezpośrednio lub poprzez odniesienie – następujące informacje:
- 1) oświadczenie podpisane przez kierownika odpowiedzialnego, potwierdzające, że organizacja będzie zawsze działać zgodnie z wymogami niniejszego załącznika i podręcznika organizacji;
 - 2) szczegółowy zakres prac organizacji w odniesieniu do każdego z przywilejów;
 - 3) schemat organizacyjny określający stanowiska oraz imiona i nazwiska osób, o których mowa w pkt CAO.UAS.035 lit. a), b) i c), oraz podział obowiązków między tymi osobami;
 - 4) ogólny opis i lokalizację zaplecza technicznego;
 - 5) procedurę dokonywania zmian w podręczniku, jak określono w pkt CAO.UAS.105 lit. b);
- oraz w przypadku gdy organizacja zamierza prowadzić działania wymienione w poniższych punktach:
- 6) zakres i procedury dotyczące prac wykonywanych w miejscu innym niż zatwierdzone obiekty;
 - 7) wykaz członków personelu poświadczającego wraz z posiadanym przez nich zakresem zatwierdzenia;
 - 8) wykaz członków personelu odpowiedzialnego za zatwierdzenie programu obsługi technicznej SBSP;
 - 9) wykaz członków personelu ds. przeglądu zdadności do lotu wraz z posiadanym przez nich zakresem zatwierdzenia;
 - 10) wykaz członków personelu odpowiedzialnego za wydawanie zezwoleń na lot;
 - 11) zakres i procedury obsługi technicznej bezzałogowego statku powietrznego wykonywanej i poświadczanej zdalnie z CMU.

- c) Pierwsza wersja podręcznika jest zatwierdzana przez właściwy organ.
- d) Zmian w podręczniku dokonuje się zgodnie z pkt CAO.UAS.105.

CAO.UAS.030 Zaplecze i magazyny

- a) Organizacja zapewnia, aby wykorzystywane zaplecze, w tym pomieszczenia biurowe, umożliwiała jej wykonywanie wszystkich planowanych prac.
- b) Ponadto, jeżeli zakres zatwierdzenia organizacji obejmuje czynności w zakresie obsługi technicznej, organizacja dopilnowuje, aby:
 - 1) wyspecjalizowane warsztaty, hangary i komory zapewniały odpowiednią izolację od zanieczyszczeń i warunków otoczenia;
 - 2) zapewniono bezpieczne obiekty magazynowe dla podzespołów, wyposażenia, narzędzi i materiałów, przy jednoczesnym zagwarantowaniu segregacji podzespołów zgodnie z wymogami pkt ML.UAS.504 lit. a);
 - 3) przestrzegano odpowiednich instrukcji dotyczących przechowywania podzespołów, a dostęp do obiektów magazynowych był ograniczony wyłącznie do upoważnionego personelu.

CAO.UAS.035 Wymagania dotyczące personelu

- a) Organizacja wyznacza kierownika odpowiedzialnego, który jest upoważniony do zapewnienia, aby wszystkie działania organizacji mogły być finansowane i wykonywane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
- b) Kierownik odpowiedzialny wyznacza osobę lub grupę osób odpowiedzialnych za zapewnienie, aby czynności w zakresie ciągłej zdatości do lotu były wykonywane zgodnie z podręcznikiem organizacji.
- c) Kierownik odpowiedzialny wyznacza kierownika ds. monitorowania zgodności, który jest odpowiedzialny za zarządzanie funkcją monitorowania zgodności, o której mowa w pkt CAO.UAS.100.
- d) Osoby wyznaczone zgodnie z lit. b) i c) odpowiadają przed kierownikiem odpowiedzialnym i mają do niego bezpośredni dostęp. Osoby te muszą być w stanie wykazać posiadanie poziomu wiedzy, praktyki i doświadczenia zawodowego odpowiedniego do powierzonego zakresu odpowiedzialności.
- e) Organizacja zapewnia, aby wszyscy członkowie personelu zaangażowanego w czynności w zakresie ciągłej zdatości do lotu posiadali odpowiedni poziom wiedzy, praktyki i doświadczenia zawodowego oraz utrzymali kompetencje potrzebne do prac, które mają być wykonane.
- f) Organizacja musi dysponować wystarczającym zasobem odpowiednio wykwalifikowanego personelu umożliwiającym wykonywanie przez nią planowanych prac.
- g) Organizacja organizuje szkolenie wstępne członków swojego personelu obsługi technicznej, aby upewnić się, że będą oni wykonywać zaplanowaną obsługę techniczną w sposób bezpieczny.
- h) 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.UAS.040 Personel poświadczający

- a) Organizacja upoważnia odpowiedni personel poświadczający do celów poświadczania obsługi technicznej bezzałogowego statku powietrznego, CMU i podzespołów lub instalacji CMU.
- b) Członkowie personelu poświadczającego, który ma poświadczyć obsługę techniczną bezzałogowego statku powietrznego i CMU lub instalację CMU, przechodzą szkolenie wstępne odpowiednie dla danego bezzałogowego statku powietrznego i CMU, które należy wskazać w upoważnieniu. Organizacja dopilnowuje, aby przed otrzymaniem upoważnienia do poświadczania obsługi posiadali oni co najmniej 3 miesiące praktycznego doświadczenia w zakresie obsługi technicznej podobnych statków powietrznych lub CMU lub 6 miesięcy praktycznego doświadczenia w zakresie obsługi technicznej użytkowanych statków powietrznych lub CMU.
- c) Organizacja dopilnowuje, aby członkowie personelu poświadczającego przechodzili od czasu do czasu wystarczające i odpowiednie szkolenia okresowe, aby zapewnić posiadanie przez nich aktualnej wiedzy na temat odpowiednich technologii, procedur organizacyjnych i kwestii związanych z czynnikiem ludzkim.

CAO.UAS.045 Personel ds. przeglądu zdatości do lotu

- a) Do przeprowadzania przeglądów zdatości do lotu organizacja upoważnia członków odpowiedniego personelu ds. przeglądu zdatości do lotu, którzy spełniają wszystkie następujące wymogi:
 - 1) nabyli co najmniej jednoroczne doświadczenie w zakresie zapewniania ciągłej zdatości do lotu;
 - 2) oprócz posiadania doświadczenia, o którym mowa w pkt 1, zostali upoważnieni do działania jako personel poświadczający lub posiadają co najmniej dwuletnie doświadczenie w zapewnianiu ciągłej zdatości do lotu;
 - 3) odbyli odpowiednie szkolenie w zakresie lotniczej obsługi technicznej.
- b) Zanim organizacja wyda danej osobie upoważnienie przeznaczone dla personelu ds. przeglądu zdatości do lotu, osoba ta przeprowadza przegląd zdatości do lotu pod nadzorem właściwego organu lub pod nadzorem osoby już upoważnionej przez organizację do działania jako personel ds. przeglądu zdatości do lotu. Jeżeli przegląd zdatości do lotu przeprowadzony pod nadzorem jest zadowalający, osoba ta zostaje upoważniona do działania jako personel ds. przeglądu zdatości do lotu przez kierownika ds. monitorowania zgodności.

CAO.UAS.048 Personel wydający zezwolenia na lot

Zezwolenie na lot wydaje personel ds. przeglądu zdatości do lotu stosownie upoważniony w tym celu przez organizację.

CAO.UAS.050 Podzespoły, wyposażenie i narzędzia

- a) Organizacja musi posiadać wyposażenie i narzędzia umożliwiające jej wykonywanie obowiązków lub mieć do nich dostęp.
- b) Organizacja dopilnowuje, aby stosowane przez nią wyposażenie i narzędzia były kontrolowane i kalibrowane zgodnie z oficjalnie uznaną normą. Prowadzi ona dokumentację takich kalibracji oraz stosowanych norm.
- c) Jeśli chodzi o obsługę techniczną, organizacja kontroluje, klasyfikuje i odpowiednio segreguje wszystkie przyjmowane podzespoły odbierane zgodnie z pkt ML.UAS.501 i ML.UAS.504 załącznika I (część ML.UAS), stosownie do przypadku.

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

- a) Organizacja musi mieć dostęp do stosownych aktualnych danych obsługowych określonych w pkt ML.UAS.401 lit. b) załącznika I (część ML.UAS), które są niezbędne do prowadzenia obsługi technicznej, oraz musi z nich korzystać.
- b) Przed rozpoczęciem obsługi technicznej organizacja oraz osoba lub organizacja zlecająca obsługę techniczną uzgadniają na piśmie warunki zlecenia na prace, jednoznacznie ustalając zakres obsługi technicznej, jaka ma zostać wykonana.

CAO.UAS.060 Standardy obsługi technicznej

- a) Wszystkie czynności obsługi technicznej wykonuje się zgodnie z wymogami podczęści D, E i H załącznika I (część ML.UAS).
- b) Podczas wykonywania obsługi technicznej organizacja musi przestrzegać wszystkich poniższych wymogów:
 - 1) zapewnić, aby miejsce, w którym wykonuje się obsługę techniczną, było właściwie zorganizowane i czyste (pozbawione brudu oraz zanieczyszczeń);
 - 2) stosować metody, techniki, normy i instrukcje określone w danych obsługowych i zleceniach na prace, o których mowa w pkt CAO.UAS.055;
 - 3) korzystać z narzędzi, wyposażenia i materiałów określonych w pkt CAO.UAS.050;
 - 4) dopilnować, aby wykonywanie obsługi technicznej odbywało się zgodnie z ograniczeniami środowiskowymi określonymi w danych obsługowych, o których mowa w pkt CAO.UAS.055;
 - 5) zapewnić korzystanie z właściwego zaplecza w przypadku niekorzystnej pogody lub szczegółowej obsługi technicznej;
 - 6) dopilnować, aby ryzyko popełnienia błędów podczas obsługi technicznej, w szczególności ryzyko powtórzenia błędów przy wykonywaniu identycznych zadań obsługi technicznej, było jak najmniejsze;
 - 7) dopilnować stosowania metody wykrywania błędów po wykonaniu każdego krytycznego zadania obsługi technicznej;

- 8) przeprowadzić ogólną weryfikację po zakończeniu obsługi technicznej w celu zagwarantowania, że z bezzałogowego statku powietrznego, CMU lub podzespołu usunięto wszystkie narzędzia i całe wyposażenie oraz obce części i materiały, a wszystkie zdjęte osłony zostały ponownie zainstalowane.

CAO.UAS.065 Poświadczanie obsługi technicznej bezzałogowego statku powietrznego

Obsługa techniczna bezzałogowego statku powietrznego wykonywana zgodnie z niniejszym rozporządzeniem jest – po jej zakończeniu – poświadczana przez organizację zgodnie z pkt ML.UAS.801 załącznika I (część ML.UAS).

CAO.UAS.070 Poświadczanie obsługi technicznej podzespołów

- a) Obsługa techniczna wykonywana na podzespołach bezzałogowego statku powietrznego zgodnie z niniejszym rozporządzeniem jest – po jej zakończeniu – poświadczana przez organizację zgodnie z pkt ML.UAS.802 załącznika I (część ML.UAS).
- b) Obsługa techniczna podzespołów CMU, o których mowa w pkt ML.UAS.520 lit. d) załącznika I (część ML.UAS), wykonywana zgodnie z niniejszym rozporządzeniem jest – po jej zakończeniu – poświadczana przez organizację zgodnie z pkt ML.UAS.804 załącznika I (część ML.UAS).
- c) Lit. a) i b) nie mają zastosowania do podzespołów wyprodukowanych zgodnie z pkt CAO.UAS.095 lit. a) pkt 5.

CAO.UAS.071 Poświadczanie obsługi technicznej CMU

Obsługa techniczna CMU wykonywana zgodnie z niniejszym rozporządzeniem jest – po jej zakończeniu – poświadczana przez organizację zgodnie z pkt ML.UAS.803 załącznika I (część ML.UAS).

CAO.UAS.072 Poświadczanie instalacji CMU

Instalacja CMU zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, jeżeli została przewidziana przez posiadacza zatwierdzenia projektu, jest – po jej zakończeniu – poświadczana przez organizację zgodnie z pkt ML.UAS.805 załącznika I (część ML.UAS).

CAO.UAS.075 Zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu

- a) Wszystkie zadania związane z zarządzaniem ciągłą zdadnością do lotu wykonuje się zgodnie z wymogami podczęści C załącznika I (część ML.UAS).
- b) W odniesieniu do każdego zarządzanego SBSP organizacja:
 - 1) opracowuje i kontroluje program obsługi technicznej SBSP oraz zatwierdza jego pierwsze wydanie i późniejsze zmiany; odstępstwa na podstawie pkt ML.UAS.302 lit. d) stosuje się zgodnie z procedurą zatwierdzoną przez właściwy organ, a ich uzasadnienia są rejestrowane przez organizację;
 - 2) udostępnia przedmiotowy program obsługi technicznej SBSP właścicielowi bezzałogowego statku powietrznego;
 - 3) zapewnia, aby modyfikacje i naprawy spełniały wymogi pkt ML.UAS.304 załącznika I (część-ML.UAS);
 - 4) zapewnia, aby całość obsługi technicznej była poświadczana zgodnie z podczęścią H załącznika I (część ML.UAS);
 - 5) zapewnia stosowanie wszystkich stosownych dyrektyw zdadności do lotu i wszystkich wymogów operacyjnych mających wpływ na ciągłą zdadność do lotu;
 - 6) zapewnia usunięcie wszystkich usterek przez odpowiednio zatwierdzoną organizację obsługową;
 - 7) zapewnia udostępnienie SBSP do obsługi technicznej odpowiednio zatwierdzonej organizacji obsługowej, zgodnie z programem obsługi technicznej SBSP, ilekroć wystąpi taka potrzeba;
 - 8) koordynuje planową obsługę techniczną i stosowanie dyrektyw zdadności do lotu w celu zapewnienia właściwego wykonywania prac;
 - 9) zarządza całością dokumentacji ciągłej zdadności do lotu i dokonuje jej archiwizacji;

- 10) dopilnowuje, aby protokół ważenia i wyważenia odzwierciedlał aktualną konfigurację bezzałogowego statku powietrznego, jeżeli takie informacje są dostarczane przez producenta bezzałogowego statku powietrznego.

CAO.UAS.080 Dane dotyczące zarządzania ciągłą zdadnością do lotu

- a) Organizacja musi mieć dostęp do stosownych aktualnych danych dotyczących zarządzania ciągłą zdadnością do lotu, które są niezbędne do wykonywania zadań związanych z zarządzaniem ciągłą zdadnością do lotu, oraz korzystać z tych danych.
- b) Dane te są określone w pkt ML.UAS.401 lit. b) załącznika I (część ML.UAS).

CAO.UAS.085 Przegląd zdadności do lotu

Organizacja przeprowadza wszelkie przeglądy zdadności do lotu zgodnie z pkt ML.UAS.903 załącznika I (część ML.UAS).

CAO.UAS.086 Zezwolenie na lot

Organizacja wydaje wszelkie zezwolenia na lot zgodnie z pkt 21.A.711 lit. d) załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, jeżeli może potwierdzić zgodność z zatwierdzonymi warunkami lotu zgodnie z procedurą określoną w podręczniku organizacji.

CAO.UAS.090 Prowadzenie dokumentacji

- a) Organizacja przechowuje poniższą dokumentację, stosownie do posiadanych przez nią przywilejów:

- 1) Dokumentacja obsługi technicznej

Poświadczenia obsługi (CRS) wraz ze wszystkimi dokumentami potwierdzającymi, jakie są niezbędne do wykazania, że spełniono wszystkie wymagania dotyczące obsługi technicznej; organizacja dostarcza również CRS osobie lub organizacji zlecającej obsługę techniczną, wraz z wszelkimi rejestrami, takimi jak szczegółowe dane dotyczące naprawy lub modyfikacji, niezbędnymi do zapewnienia zgodności z pkt ML.UAS.305 załącznika I (część ML.UAS).

- 2) Dokumentacja instalacji CMU

CRS wraz ze wszystkimi dokumentami potwierdzającymi, jakie są niezbędne do wykazania, że spełniono wszystkie wymagania dotyczące instalacji; organizacja dostarcza również CRS osobie lub organizacji zlecającej instalację, wraz z wszelkimi szczegółowymi danymi dotyczącymi instalacji.

- 3) Dokumentacja zarządzania ciągłą zdadnością do lotu

Rejestry wymagane zgodnie z pkt ML.UAS.305 załącznika I (część ML.UAS).

- 4) Dokumentacja przeglądów zdadności do lotu

Wydane lub przedłużone ARC wraz ze wszystkimi dokumentami potwierdzającymi. Rejestry te przekazuje się również organizacji zarządzającej ciągłą zdadnością do lotu SBSP, jeżeli nie jest to organizacja wydająca ARC.

- 5) Dokumentacja zezwolenia na lot

Wydane zezwolenie na lot i wszelkie dokumenty potwierdzające jego wydanie, w tym warunki lotu.

- b) Organizacja przechowuje rejestry i upoważnienia personelu niezbędne do wykazania kwalifikacji swojego personelu. Przechowuje ona rejestry, które są istotne dla personelu poświadczającego, personelu ds. przeglądu zdadności do lotu i personelu wydającego zezwolenia na lot przez okres co najmniej dwóch lat po opuszczeniu organizacji przez danego członka personelu lub po cofnięciu upoważnienia wydanego temu członkowi personelu.
- c) Na wniosek członka personelu organizacja udziela mu dostępu do swoich rejestrów personelu, jak określono w lit. b), oraz powiela i udostępnia mu je z chwilą opuszczenia przez niego organizacji.

- d) Organizacja przechowuje następującą dokumentację:
- 1) dokumentację, o której mowa w lit. a) pkt 1, a także wszelkie powiązane dane obsługowe, przez okres trzech lat od daty poświadczenia obsługi technicznej bezzałogowego statku powietrznego, CMU lub podzespołu;
 - 2) dokumentację, o której mowa w lit. a) pkt 2, w przypadku organizacji instalującej CMU, jeżeli nie jest to organizacja zarządzająca ciąglą zdadnością do lotu SBSP, przez okres trzech lat po poświadczeniu instalacji CMU;
 - 3) dokumentację, o której mowa w lit. a) pkt 3, przez okres określony w pkt ML.UAS.305 załącznika I (część ML.UAS);
 - 4) dokumentację, o której mowa w lit. a) pkt 4:
 - w przypadku organizacji zarządzającej ciąglą zdadnością do lotu SBSP, przez okres dwóch lat po ostatecznym wycofaniu z eksploatacji bezzałogowego statku powietrznego;
 - w przypadku organizacji wydającej ARC, jeżeli nie jest to organizacja zarządzająca ciąglą zdadnością do lotu SBSP, przez okres czterech lat po wydaniu ARC;
 - 5) dokumentację, o której mowa w lit. a) pkt 5:
 - w przypadku organizacji zarządzającej ciąglą zdadnością do lotu SBSP, przez okres dwóch lat po ostatecznym wycofaniu z eksploatacji bezzałogowego statku powietrznego;
 - w przypadku organizacji wydającej zezwolenie na lot, jeżeli nie jest to organizacja zarządzająca ciąglą zdadnością do lotu SBSP, przez okres trzech lat po wydaniu zezwolenia na lot.
- e) Dokumentacja dotycząca monitorowania zgodności jest przechowywana przez okres co najmniej dwóch lat.
- f) Całość dokumentacji jest przechowywana w sposób, który zapewnia jej ochronę przed zniszczeniem, kradzieżą oraz wprowadzeniem w niej zmian.
- g) Jeżeli zarządzanie ciąglą zdadnością do lotu SBSP zostaje przekazane innej organizacji lub osobie, cała dokumentacja przechowywana zgodnie z lit. a) pkt 2–5 jest przekazywana tej organizacji lub osobie. Jeżeli przekazanie następuje na rzecz innej organizacji zatwierdzonej według części CAO.UAS, lit. d) ma zastosowanie do tej organizacji od momentu przekazania.
- h) W przypadku gdy organizacja kończy działalność, cała przechowywana dokumentacja jest przekazywana w następujący sposób:
- 1) dokumentację, o której mowa w lit. a) pkt 1, przekazuje się ostatniemu właścicielowi lub klientowi danego SBSP lub podzespołu bądź przechowuje się w sposób określony przez właściwy organ;
 - 2) dokumentację, o której mowa w lit. a) pkt 2–5, przekazuje się właścicielowi bezzałogowego statku powietrznego.

CAO.UAS.095 Przywileje organizacji

Zgodnie z podręcznikiem organizacji organizacja uzyskuje co najmniej jeden z następujących przywilejów:

- a) Obsługa techniczna
- 1) Prowadzenie obsługi technicznej bezzałogowego statku powietrznego, CMU lub podzespołów określonych w zakresie prac w lokalizacjach określonych w podręczniku organizacji.
 - 2) Organizowanie wykonywania specjalistycznych usług przez odpowiednio wykwalifikowanego podwykonawcę pod kontrolą organizacji zatwierdzonej według części CAO.UAS, zgodnie z odpowiednimi procedurami określonymi w podręczniku organizacji.
 - 3) Prowadzenie, na warunkach określonych w procedurze, o której mowa w pkt CAO.UAS.025 lit. b) pkt 6, obsługi technicznej bezzałogowego statku powietrznego, CMU lub podzespołów określonych w zakresie prac w lokalizacji niewymienionej w podręczniku organizacji.
 - 4) Poświadczenie obsługi technicznej zgodnie z pkt CAO.UAS.065, CAO.UAS.070 lub CAO.UAS.071.
 - 5) Organizacja może produkować, zgodnie z danymi obsługowymi, ograniczony asortyment części do użytku w trakcie bieżących prac wykonywanych we własnych obiektach, jak wskazano w podręczniku organizacji.

b) Instalacja CMU

Organizacja zatwierdzona do obsługi technicznej CMU może przeprowadzić instalację CMU oraz poświadczyć taką instalację zgodnie z pkt CAO.UAS.072.

c) Zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu

- 1) Zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu każdego SBSP określonego w zakresie prac.
- 2) Zatwierdzanie programu obsługi technicznej SBSP zgodnie z pkt ML.UAS.302 lit. b) załącznika I (część ML.UAS).
- 3) Organizowanie wykonywania ograniczonych zadań zapewniania ciągłej zdadności do lotu przez podwykonawcę objętego funkcją monitorowania zgodności przez organizację zatwierdzoną według części CAO.UAS, jak wskazano w certyfikacie organizacji.
- 4) Przedłużanie ważności ARC zgodnie z pkt ML.UAS.901 lit. c) załącznika I (część ML.UAS).

d) Przegląd zdadności do lotu

Organizacja, której zatwierdzenie obejmuje przywileje, o których mowa w lit. a) lub c), może uzyskać zatwierdzenie odnośnie do przeprowadzania przeglądów zdadności do lotu zgodnie z pkt CAO.UAS.085 i wydawania odpowiednich ARC.

e) Zezwolenie na lot

Organizacja, której zatwierdzenie obejmuje przywilej, o którym mowa w lit. d), może uzyskać zatwierdzenie odnośnie do wydawania zezwoleń na lot zgodnie z pkt CAO.UAS.086 dla tych bezzałogowych statków powietrznych, którym może wydawać ARC.

CAO.UAS.100 Monitorowanie zgodności i przegląd organizacyjny

- a) Aby zapewnić stałe spełnianie przez organizację wymogów niniejszego rozporządzenia, organizacja ustanawia funkcję monitorowania zgodności.
- b) Funkcja ta zapewnia niezależne monitorowanie:
 - 1) zgodności podręcznika organizacji z niniejszym rozporządzeniem;
 - 2) zgodności działań organizacji z podręcznikiem organizacji.
- c) Funkcja ta służy również monitorowaniu zgodności zakontraktowanych zadań obsługi technicznej z umową lub zleceniami na prace.
- d) W przypadku gdy organizacja posiada dodatkowy certyfikat lub dodatkowe certyfikaty organizacji w ramach rozporządzenia (UE) 2018/1139, funkcja monitorowania zgodności może zostać zintegrowana z funkcją wymaganą na mocy takich dodatkowych posiadanych certyfikatów.
- e) Organizacja może zastąpić funkcję monitorowania zgodności regularnymi przeglądami organizacyjnymi niewymagającymi niezależności, o ile spełnione są wszystkie poniższe warunki oraz pod warunkiem zatwierdzenia przez właściwy organ:
 - 1) zaangażowanie personelu organizacji w obsługę techniczną nie przekracza 10 ekwiwalentów pełnego czasu pracy;
 - 2) zaangażowanie personelu organizacji w zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu nie przekracza 5 ekwiwalentów pełnego czasu pracy.

W takim przypadku organizacja nie może zlecać podwykonawstwa zadań zarządzania ciągłą zdadnością do lotu innym podmiotom.

CAO.UAS.102 Ochrona systemów informacyjnych i komunikacyjnych oraz danych

- a) Organizacja chroni systemy technologii informacyjno-komunikacyjnych oraz dane wykorzystywane na potrzeby działań w zakresie ciągłej zdadności do lotu, w tym odpowiednie oprogramowanie i sprzęt oraz połączenia sieciowe.
- b) Bez uszczerbku dla pkt CAO.UAS.120 organizacja zapewnia, aby każdy incydent związany z bezpieczeństwem informacji lub podatność, które mogą stanowić poważne ryzyko dla bezpieczeństwa lotniczego, zgłaszano właściwemu organowi, któremu podlega.

Ponadto:

- 1) jeżeli taki incydent lub taka podatność ma wpływ na statek powietrzny lub powiązany system lub podzespół, organizacja zgłasza taki incydent lub taką podatność również posiadaczowi zatwierdzenia projektu;

- 2) jeżeli taki incydent lub taka podatność ma wpływ na system lub część składową wykorzystywane przez organizację, organizacja ta zgłasza taki incydent lub taką podatność organizacji odpowiedzialnej za projekt danego systemu lub danej części składowej.
- c) Zgłoszenia, o którym mowa w lit. b), dokonuje się jak najszybciej, ale nie później niż 72 godziny od momentu, w którym organizacja dowiedziała się o danym stanie, chyba że uniemożliwiają to wyjątkowe okoliczności.

CAO.UAS.105 Zmiany w organizacji

- a) Następujące zmiany w organizacji wymagają uprzedniego zatwierdzenia przez właściwy organ:
 - 1) zmiany certyfikatu, w tym warunków zatwierdzenia organizacji;
 - 2) zmiany osób, o których mowa w pkt CAO.UAS.035 lit. a)–c);
 - 3) zmiany w procedurze określonej w lit. b).
- b) Wszelkie inne zmiany są zarządzane przez organizację i zgłaszane właściwemu organowi zgodnie z procedurą określoną w podręczniku organizacji. Organizacja przedkłada właściwemu organowi opis zmian i odpowiednią poprawkę w podręczniku organizacji w terminie 15 dni od dnia, w którym nastąpiła zmiana.

CAO.UAS.110 Ciągła ważność certyfikatu zatwierdzenia

Certyfikat zatwierdzenia jest wydawany na czas nieokreślony i zachowuje ważność, o ile spełnione są wszystkie poniższe warunki:

- a) organizacja nadal spełnia wymogi niniejszego załącznika, z uwzględnieniem wymogów pkt CAO.UAS.115 dotyczących postępowania w przypadku niezgodności;
- b) organizacja zapewniła udzielenie dostępu właściwemu organowi, jak określono w pkt CAO.UAS.112;
- c) certyfikat zatwierdzenia nie został zwrócony przez organizację ani nie został zawieszony ani cofnięty przez właściwy organ.

CAO.UAS.112 Dostęp

Do celów weryfikacji zgodności z odpowiednimi wymogami niniejszego załącznika organizacja zapewnia każdej osobie upoważnionej przez właściwy organ dostęp do wszelkich obiektów, SBSP, dokumentów, rejestrów, danych, procedur lub wszelkich innych materiałów związanych z rodzajami jej działalności podlegającymi certyfikacji.

CAO.UAS.115 Niezgodności i uwagi

- a) po otrzymaniu od właściwego organu powiadomienia o niezgodnościach, zgodnie z w pkt AR.UAS.GEN.350 lit. b) załącznika I (część AR.UAS) do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2024/1109, organizacja określa, w terminie uzgodnionym z właściwym organem, plan działań naprawczych (w celu usunięcia niezgodności i zapobieżenia ich ponownemu wystąpieniu) oraz wykazuje właściwemu organowi wdrożenie tego planu.
- b) Organizacja należycie uwzględnia uwagi otrzymane zgodnie z pkt AR.UAS.GEN.350 lit. f) załącznika I (część AR.UAS) do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2024/1109. Organizacja prowadzi rejestrację decyzji podjętych w odniesieniu do tych uwag.

CAO.UAS.120 Zgłaszanie zdarzeń

- a) Organizacja ustanawia i utrzymuje system zgłaszania zdarzeń obejmujący obowiązkowe i dobrowolne zgłaszanie zdarzeń. Organizacje, których główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w państwie członkowskim, zapewniają zgodność ich systemu zgłaszania zdarzeń z wymogami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014⁽¹⁾ i rozporządzenia (UE) 2018/1139, a także z aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na podstawie tych rozporządzeń.

⁽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 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj>).

- b) Bez uszczerbku dla art. 19 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947, organizacja zgłasza swojemu właściwemu organowi oraz posiadaczowi zatwierdzenia projektu SBSPP lub podzespołu wszelkie ustalone przez nią zdarzenia lub stany związane z bezpieczeństwem SBSPP lub podzespołu, które zagrażają lub – w przypadku braku działań naprawczych lub rozwiązania problemu – mogą stanowić zagrożenie dla SBSPP lub jakiegokolwiek innej osoby, w szczególności każdy wypadek lub poważny incydent.
 - c) W przypadku gdy dana organizacja została zakontraktowana do prowadzenia obsługi technicznej, zgłasza ona również wszelkie zdarzenia lub stany mające wpływ na dany SBSPP organizacji odpowiedzialnej za zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu tego SBSPP zgodnie z pkt ML.UAS.201 załącznika I (część ML.UAS). W przypadku zdarzeń lub stanów mających wpływ na podzespoły organizacja zgłasza je osobie lub organizacji, która zleciła obsługę techniczną.
 - d) W przypadku gdy dana organizacja została zakontraktowana do wykonywania zadań związanych z zarządzaniem ciągłą zdadnością do lotu, zgłasza ona również wszelkie tego rodzaju zdarzenia lub stany, które mają wpływ na SBSPP, właścicielowi, który zawarł umowę z organizacją zatwierdzoną według części CAO.UAS.
-