



2024/1108

23.5.2024

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2024/1108

z dnia 13 marca 2024 r.

zmieniające rozporządzenie (UE) nr 748/2012 w odniesieniu do początkowej zdatności do lotu systemów bezzałogowych statków powietrznych podlegających certyfikacji oraz rozporządzenie delegowane (UE) 2019/945 w odniesieniu do systemów bezzałogowych statków powietrznych i operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych z państw trzecich

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 i art. 61 ust. 1 lit. d),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Art. 56 rozporządzenia (UE) 2018/1139 dotyczący spełniania wymogów przez bezzałogowe statki powietrzne, biorąc pod uwagę charakter operacji bezzałogowych statków powietrznych i związane z nimi ryzyko, stanowi, że w zależności od takiego ryzyka i charakteru może być wymagany certyfikat do celów projektowania, produkcji i obsługi technicznej bezzałogowych statków powietrznych oraz ich silników, śmigieł, części, wyposażenia nieinstalowanego i wyposażenia do zdalnego sterowania nimi.
- (2) Zgodnie z art. 56 rozporządzenia (UE) 2018/1139 w art. 40 rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2019/945 ⁽²⁾ ustanowiono wymogi dotyczące certyfikacji systemów bezzałogowych statków powietrznych.
- (3) Art. 58 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (UE) 2018/1139 stanowi, że warunki i procedury wydawania certyfikatu wymagane na podstawie art. 55 tego rozporządzenia mogą opierać się na zasadniczych wymogach dotyczących projektu określonych w załączniku IX do rozporządzenia (UE) 2018/1139 i wymogach dotyczących efektywności środowiskowej określonych w załączniku III do tego rozporządzenia, lub mogą być tożsame z tymi wymogami.
- (4) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 ⁽³⁾ ustanawiające wymogi dotyczące projektowania i produkcji cywilnych statków powietrznych oraz silników, śmigieł i części, które mają być w nich montowane, należy dostosować w celu uwzględnienia specyfiki systemów bezzałogowych statków powietrznych.
- (5) Taka specyfika obejmuje wyposażenie do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym zdefiniowane w art. 3 pkt rozporządzenia (UE) 2018/1139. Wyposażenie to zostało zdefiniowane jako „jednostka sterująco-monitorująca” w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2024/1110 ⁽⁴⁾.
- (6) Bezpieczna eksploatacja bezzałogowych statków powietrznych podlegających certyfikacji wymaga, aby jednostka sterująco-monitorująca podlegała tym samym procedurom, na podstawie których wydawane są certyfikaty dla bezzałogowych statków powietrznych, co oznacza, że ten sam proces certyfikacji ma zastosowanie do systemów bezzałogowych statków powietrznych, ponieważ składają się one z bezzałogowych statków powietrznych i ich jednostek sterująco-monitorujących.

⁽¹⁾ Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

⁽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 Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji lub deklaracji zgodności statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska, a także dotyczące wymogów odnoszących się do zdolności organizacji projektujących i produkujących (wersja przekształcona) (Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj>).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2024/1110 z dnia 10 kwietnia 2024 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 748/2012 w odniesieniu do początkowej zdatności do lotu systemów bezzałogowych statków powietrznych podlegających certyfikacji oraz rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/947 w odniesieniu do przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz.U. L, 2024/1110, XX.XX.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1110/oj).

- (7) Systemy bezzałogowych statków powietrznych lżejszych od powietrza stwarzają nieodłączne ryzyko dla osób trzecich, choć mniejsze niż inne konfiguracje bezzałogowych statków powietrznych, i w związku z tym mogą być eksploatowane bez konieczności wydawania certyfikatu projektu.
- (8) Weryfikację projektu systemów bezzałogowych statków powietrznych specjalnie zaprojektowanych lub zmodyfikowanych do celów badawczych, doświadczalnych lub naukowych można przeprowadzać bez konieczności wydawania certyfikatu typu, ponieważ są one zazwyczaj użytkowane w środowisku o niższym ryzyku.
- (9) Ciągła zdatność do lotu systemów bezzałogowych statków powietrznych, dla których wymagany jest certyfikat typu, powinna być zapewniana zgodnie z rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2024/1107 ⁽⁵⁾, natomiast zgodność nie jest wymagana w odniesieniu do tych systemów bezzałogowych statków powietrznych, które są przeznaczony do wykorzystania w operacjach, w odniesieniu do których certyfikat typu nie jest wymagany zgodnie z art. 40 ust. 1 lit. d) rozporządzenia (UE) 2019/945, nawet jeżeli producent zdecydował się o niego wystąpić.
- (10) Aby zapewnić zainteresowanym stronom wystarczająco dużo czasu na zapewnienie zgodności z nowymi ramami dotyczącymi początkowej zdatności do lotu certyfikowanych systemów bezzałogowych statków powietrznych, niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 maja 2025 r.,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zmiany w rozporządzeniu (UE) nr 748/2012

W rozporządzeniu (UE) nr 748/2012 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji lub deklaracji zgodności statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części, akcesoriów, jednostek sterująco-monitorujących i podzespołów jednostek sterująco-monitorujących w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska, a także dotyczące wymogów odnoszących się do zdolności organizacji projektujących i produkujących (wersja przekształcona)”;

- 2) w art. 1 wprowadza się następujące zmiany:

- a) w ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:

- (i) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„Niniejsze rozporządzenie ustanawia, zgodnie z art. 19, 58 i 62 rozporządzenia (UE) 2018/1139 ^(*), wspólne wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące certyfikacji lub deklaracji zgodności w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska dla wyrobów, części, akcesoriów, jednostek sterująco-monitorujących i podzespołów jednostek sterująco-monitorujących określające szczegółowo:

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

⁽⁵⁾ 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 (Dz.U. L, 2024/1107, XX.XX.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1107/oj).

- (ii) lit. f) i g) otrzymują brzmienie:
 - „f) znakowanie wyrobów, części, akcesoriów, jednostek sterująco-monitorujących i podzespołów jednostek sterująco-monitorujących;
 - g) certyfikację niektórych części, akcesoriów i podzespołów jednostek sterująco-monitorujących;”;
- b) w ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:
 - (i) lit. c) i d) otrzymują brzmienie:
 - „c) »część 21« oznacza wymagania i procedury dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części, akcesoriów, jednostek sterująco-monitorujących i podzespołów jednostek sterująco-monitorujących oraz organizacji projektujących i produkujących, określone w załączniku I do niniejszego rozporządzenia;
 - d) »część 21 Light« oznacza wymagania i procedury dotyczące certyfikacji lub deklaracji zgodności projektowej statków powietrznych innych niż bezzałogowe statki powietrzne przeznaczonych przede wszystkim do użytku sportowego i rekreacyjnego oraz związanych z nimi wyrobów i części, a także deklarowania zdolności organizacji w zakresie projektowania i produkcji, określone w załączniku Ib (część 21 Light) do niniejszego rozporządzenia;”;
 - (ii) lit. f) otrzymuje brzmienie:
 - „f) »artykuł« oznacza wszelkie części i akcesoria przeznaczone do cywilnego statku powietrznego i dowolny podzespół jednostki sterująco-monitorującej;”;
 - (iii) lit. h) otrzymuje brzmienie:
 - „h) »EPA« oznacza europejskie zatwierdzenie części. Europejskie zatwierdzenie części artykułu oznacza, że artykuł został wyprodukowany zgodnie z zatwierdzonymi danymi projektowymi nienależącymi do posiadacza certyfikatu typu na związane z nimi wyrób i jednostkę sterująco-monitorującą, z wyjątkiem artykułów ETSO;”;
 - (iv) dodaje się lit. l), m), n), o) i p) w brzmieniu:
 - „l) »jednostka sterująco-monitorująca« (CMU) oznacza wyposażenie do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym i monitorowania go zdefiniowane w art. 3 pkt 32 rozporządzenia (UE) 2018/1139;
 - m) »podzespół jednostki sterująco-monitorującej« oznacza dowolny element jednostki sterująco-monitorującej;
 - n) »instalacja jednostki sterująco-monitorującej« oznacza proces integracji podzespołów 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;
 - o) »system bezzałogowego statku powietrznego« (SBS) oznacza bezzałogowy statek powietrzny zdefiniowany w art. 3 pkt 30 rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz jego jednostkę sterująco-monitorującą;
 - p) »statek powietrzny zdolny do wykonywania lotów VTOL« (VCA) oznacza statek powietrzny o napędzie silnikowym, cięższy od powietrza, inny niż samolot lub wiropląt, zdolny do wykonywania pionowego startu i lądowania za pomocą jednostek podnoszenia i ciągu wykorzystywanych do zapewnienia siły nośnej podczas startu i lądowania.”;
- 3) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:
 - 1) nagłówek otrzymuje brzmienie:

„Certyfikacja wyrobów, części, akcesoriów, jednostek sterująco-monitorujących i podzespołów jednostek sterująco-monitorujących”;
 - 2) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Na wyroby, części, akcesoria, jednostki sterująco-monitorujące i podzespoły jednostek sterująco-monitorujących wydawane są certyfikaty wyszczególnione w załączniku I (część 21).”;

- 3) w ust. 2 formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„W drodze odstępstwa od ust. 1 można alternatywnie wydawać certyfikaty określone w załączniku I lit. b) (część 21 Light) dla następujących wyrobów innych niż bezzałogowe statki powietrzne:”;

- 4) w ust. 3 formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„W drodze odstępstwa od ust. 1 i 2 można alternatywnie sporządzać deklaracje zgodności projektowej określone w załączniku Ib (część 21 Light) dla następujących wyrobów innych niż bezzałogowe statki powietrzne:”;

- 4) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Organizacja odpowiedzialna za projektowanie wyrobów, części, akcesoriów, jednostek sterująco-monitorujących i podzespołów jednostek sterująco-monitorujących lub za zmiany i naprawy powyższych wykazuje swoją zdolność zgodnie z załącznikiem I (część 21).”;

- 2) w ust. 5 formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„W drodze odstępstwa od ust. 1 organizacja, której głównym miejscem prowadzenia działalności jest państwo trzecie, może wykazać swoją zdolność dzięki posiadaniu certyfikatu wydanego przez to państwo na wyrób, część, akcesorium, jednostkę sterująco-monitorującą i podzespół jednostki sterująco-monitorującej, w odniesieniu do których występuje z wnioskiem zgodnie z załącznikiem I (część 21), pod warunkiem że:”;

- 5) w art. 9 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) ust. 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. Organizacja odpowiedzialna za wytwarzanie wyrobów, części, akcesoriów, jednostek sterująco-monitorujących i podzespołów jednostek sterująco-monitorujących wykazuje swoją zdolność zgodnie z załącznikiem I (część 21). Wykazanie zdolności nie jest wymagane w odniesieniu do produkowanych przez daną organizację części, akcesoriów lub podzespołów jednostek sterująco-monitorujących, które – zgodnie z załącznikiem I (część 21) – kwalifikują się do instalacji w wyrobie certyfikowanym jako typ bez konieczności dołączania autoryzowanego poświadczenia produkcji/obsługi (formularza 1 EASA).

2. W drodze odstępstwa od ust. 1 producent, którego głównym miejscem prowadzenia działalności jest państwo trzecie, może wykazać swoją zdolność dzięki posiadaniu certyfikatu wydanego przez to państwo na wyrób, część, akcesorium, jednostkę sterująco-monitorującą i podzespół jednostki sterująco-monitorującej, w odniesieniu do których występuje z wnioskiem, o ile spełnione są następujące warunki:

- a) to państwo jest państwem produkcji;
- b) Agencja ustaliła, że system tego państwa obejmuje taki sam niezależny poziom sprawdzania zgodności jak przewidziany niniejszym rozporządzeniem, poprzez równoważny system zatwierdzania organizacji albo poprzez bezpośrednie zaangażowanie właściwego organu tego państwa.”;

- 2) ust. 8 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) produkcja części, akcesoriów i podzespołów jednostek sterująco-monitorujących, które zgodnie z załącznikiem I (część 21) kwalifikują się do instalacji w wyrobie certyfikowanym jako typ bez konieczności dołączania autoryzowanego poświadczenia produkcji/obsługi (formularza 1 EASA).”;

- 6) w załączniku I (część 21) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Zmiany w rozporządzeniu delegowanym (UE) 2019/945

W rozporządzeniu delegowanym (UE) 2019/945 wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) »system bezzałogowego statku powietrznego« (»SBSPP«) oznacza bezzałogowy statek powietrzny zdefiniowany w art. 3 pkt 30 rozporządzenia (UE) 2018/1139 (*) oraz jego jednostkę sterująco-monitorującą;

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

b) pkt 38 otrzymuje brzmienie:

„38) »jednostka sterująco-monitorująca« (»CMU«) oznacza wyposażenie do zdalnego sterowania bezzałogowym statkiem powietrznym i monitorowania go zdefiniowane w art. 3 pkt 32 rozporządzenia (UE) 2018/1139.”;

c) pkt 39 otrzymuje brzmienie:

„39) »łącze C2« oznacza łącze transmisji danych między bezzałogowym statkiem powietrznym a CMU do celów zarządzania lotem.”;

2) w art. 40 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Projektowanie, produkcja i obsługa techniczna SBSPP podlegają certyfikacji, jeżeli spełnia on którykolwiek z następujących warunków:

a) ma charakterystyczny wymiar co najmniej 3 m i jest przeznaczony do eksploatacji nad zgromadzeniami ludzi, chyba że bezzałogowy statek powietrzny jest lżejszy niż powietrze;

b) jest przeznaczony do transportu osób;

c) został zaprojektowany do transportu towarów niebezpiecznych, a ograniczenie ryzyka dla osób trzecich w razie wypadku wymaga by był bardzo solidny;

d) jest przeznaczony do użytkowania w kategorii »szczególnej« operacji, jak określono w art. 5 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/947, a właściwy organ stwierdził, zgodnie z art. 12 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2019/947, na podstawie oceny ryzyka przeprowadzonej przez operatora SBSPP zgodnie z art. 11 tego rozporządzenia, że nie można odpowiednio ograniczyć ryzyka operacji bez certyfikacji SBSPP.”;

b) dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. Ust. 1 nie ma zastosowania do SBSPP, które są specjalnie zaprojektowane lub zmodyfikowane do celów badawczych, doświadczalnych lub naukowych i mogą być produkowane w bardzo ograniczonej liczbie. Eksploatacja takiego SBSPP będzie podlegać zezwoleniu na lot zgodnie z podczęścią B załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.”;

c) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. SBSP spełniający warunki określone w ust. 1 musi spełniać stosowne wymagania określone w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 748/2012 (*), rozporządzeniu Komisji (UE) 2015/640 (**) i rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2024/1107 (***) .

(*) 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>).

(**) Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/640 z 23 kwietnia 2015 r. w sprawie dodatkowych specyfikacji zdatności do lotu dla danego rodzaju operacji oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 (Dz.U. L 106 z 24.4.2015, s. 18, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/640/oj>).

(***) 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 (Dz.U. L, 2024/1107, XX.XX.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1107/oj).”;

d) dodaje się ust. 2a w brzmieniu:

„2a. SBSP certyfikowane ze względów innych niż określone w ust. 1 muszą spełniać stosowne wymagania określone w rozporządzeniu (UE) nr 748/2012 i w rozporządzeniu Komisji (UE) 2015/640.”;

3) w załączniku wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 3

W 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.

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

W załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) tytuł części 21 otrzymuje brzmienie:
„Certyfikacja statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części, akcesoriów, jednostek sterująco-monitorujących i podzespołów jednostek sterująco-monitorujących oraz organizacji projektujących i produkujących”;
- 2) w spisie treści wprowadza się następujące zmiany:
 - a) tytuł pkt 21.A.2 otrzymuje brzmienie:
„21.A.2 Podejmowanie czynności przez osobę inną niż wnioskodawca ubiegający się o certyfikat lub jego posiadacz”;
 - b) tytuł pkt 21.A.35 otrzymuje brzmienie:
„Próby w locie”;
 - c) tytuł pkt 21.A.115 otrzymuje brzmienie:
„21.A.115 Wymagania dotyczące zatwierdzenia poważnych zmian w formie uzupełniającego certyfikatu typu”;
 - d) tytuł pkt 21.A.128 otrzymuje brzmienie:
„21.A.128 Próby: silniki, śmigła i jednostki sterująco-monitorujące (CMU)”;
 - e) w sekcji A tytuł podczęści K otrzymuje brzmienie:
„PODCZEŚĆ K – CZĘŚCI, AKCESORIA I PODZESPOŁY JEDNOSTKI STERUJĄCO-MONITORUJĄCEJ (CMU)”;
 - f) tytuł pkt 21.A.303 otrzymuje brzmienie:
„21.A.303 Spełnianie stosownych wymagań”;
 - g) tytuł pkt 21.A.305 otrzymuje brzmienie:
„21.A.305 Zatwierdzanie części, akcesoriów i podzespołów jednostki sterująco-monitorującej (CMU)”;
 - h) dodaje się nowy tytuł pkt 21.A.308 w brzmieniu:
„21.A.308 Kwalifikowalność podzespołu do instalacji w jednostce sterująco-monitorującej (CMU)”;
 - i) w sekcji A tytuł podczęści Q otrzymuje brzmienie:
„PODCZEŚĆ Q – ZNAKOWANIE WYROBÓW, CZĘŚCI, AKCESORIÓW, JEDNOSTEK STERUJĄCO-MONITORUJĄCYCH (CMU) I PODZESPOŁÓW CMU”;
 - j) tytuł pkt 21.A.801 otrzymuje brzmienie:
„21.A.801 Znakowanie wyrobów i jednostek sterująco-monitorujących (CMU)”;
 - k) tytuł pkt 21.A.804 otrzymuje brzmienie:
„21.A.804 Znakowanie części, akcesoriów i podzespołów jednostki sterująco-monitorującej (CMU)”;
 - l) w sekcji B tytuł podczęści K otrzymuje brzmienie:
„PODCZEŚĆ K – CZĘŚCI, AKCESORIA I PODZESPOŁY JEDNOSTKI STERUJĄCO-MONITORUJĄCEJ (CMU)”;
 - m) w sekcji B tytuł podczęści Q otrzymuje brzmienie:
„PODCZEŚĆ Q – ZNAKOWANIE WYROBÓW, CZĘŚCI, AKCESORIÓW, JEDNOSTEK STERUJĄCO-MONITORUJĄCYCH (CMU) I PODZESPOŁÓW CMU”;

- 3) pkt 21.A.2 otrzymuje brzmienie:

„21.A.2 Podejmowanie czynności przez osobę inną niż wnioskodawca ubiegający się o certyfikat lub jego posiadacz

Czynności i obowiązki, które mają być podjęte przez posiadacza lub wnioskodawcę ubiegającego się o wydanie certyfikatu na wyrób, część, akcesorium, jednostkę sterująco-monitorującą (CMU) lub podzespół CMU zgodnie z niniejszą sekcją, mogą być podjęte w ich imieniu przez każdą inną osobę fizyczną lub prawną, pod warunkiem że posiadacz lub wnioskodawca ubiegający się o wydanie certyfikatu mogą wykazać, iż zawarli stosowną umowę z tą osobą, która gwarantuje, że obowiązki posiadacza certyfikatu są i będą prawidłowo realizowane.”;

- 4) w pkt 21.A.3A wprowadza się następujące zmiany:

- a) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Bez uszczerbku dla przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 (*) oraz aktów delegowanych i wykonawczych do niego, wszystkie osoby fizyczne lub prawne, które posiadają lub wystąpiły z wnioskiem o certyfikat typu, ograniczony certyfikat typu, uzupełniający certyfikat typu, autoryzację europejskiej normy technicznej (ETSO), zatwierdzenie projektu poważnej naprawy lub jakiegokolwiek inne odpowiednie zatwierdzenie, jakie uznano za wydane na podstawie niniejszego rozporządzenia:

1. ustanawiają i utrzymują system umożliwiający gromadzenie, badanie i analizowanie zgłoszeń w celu identyfikowania niepożądanych tendencji lub eliminowania niedociągnięć oraz wychwytywania zdarzeń, których zgłaszanie jest obowiązkowe zgodnie z pkt 3, oraz zdarzeń zgłaszanych dobrowolnie. Jeżeli główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w państwie członkowskim, można ustanowić jeden system na potrzeby spełnienia wymogów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 oraz aktów wykonawczych do niego, a także rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do niego. System zgłaszania obejmuje:
 - (i) zgłoszenia i informacje dotyczące awarii, niesprawności, wad lub innych zdarzeń, które mogą wpływać lub wpływają negatywnie na ciągłą zdatność do lotu wyrobu, części, akcesorium, SBSP, CMU lub podzespołu CMU objętych certyfikatem typu, ograniczonym certyfikatem typu, uzupełniającym certyfikatem typu, autoryzacją ETSO, zatwierdzeniem projektu poważnej naprawy lub jakimkolwiek innym stosownym zatwierdzeniem, jakie uznano za wydane na podstawie niniejszego rozporządzenia;
 - (ii) błędy, zdarzenia potencjalnie wypadkowe i zagrożenia, które nie są objęte zakresem ppkt (i);
2. udostępniają znanym użytkownikom wyrobu, części, akcesorium, SBSP, CMU lub podzespołu CMU oraz, na żądanie, każdej osobie upoważnionej na mocy innych aktów wykonawczych lub delegowanych informacji o systemie ustanowionym zgodnie z pkt 1 oraz o sposobach przekazywania zgłoszeń i informacji dotyczących awarii, niesprawności, usterek lub innych zdarzeń, o których mowa w pkt 1 ppkt (i);
3. zgłaszają Agencji wszelkie awarie, niesprawności, wady lub inne zdarzenia, których są świadome i które dotyczą wyrobu, części, akcesorium, SBSP, CMU lub podzespołu CMU objętych certyfikatem typu, ograniczonym certyfikatem typu, uzupełniającym certyfikatem typu, autoryzacją ETSO, zatwierdzeniem projektu poważnej naprawy lub jakimkolwiek innym stosownym zatwierdzeniem, jakie uznano za wydane na podstawie niniejszego rozporządzenia, i które skutkują lub mogą skutkować powstaniem stanu niebezpiecznego.

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

b) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Bez uszczerbku dla przepisów rozporządzenia (UE) nr 376/2014 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do niego, każda osoba fizyczna lub prawna, która posiada lub wystąpiła z wnioskiem o certyfikat zatwierdzenia organizacji produkującej na podstawie podczęści G niniejszej sekcji, bądź która produkuje wyrób, część, akcesorium, SBSP, CMU lub podzespół CMU zgodnie z podczęścią F niniejszej sekcji:

1. ustanawia i utrzymuje system umożliwiający gromadzenie oraz ocenę zgłoszeń zdarzeń, w tym zgłoszeń na temat błędów, zdarzeń potencjalnie wypadkowych i zagrożeń, w celu identyfikowania niepożądanych tendencji lub eliminowania niedociągnięć oraz wychwytywania zdarzeń, których zgłaszanie jest obowiązkowe zgodnie z pkt 2 i 3 niniejszej litery, oraz zdarzeń zgłaszanych dobrowolnie. W przypadku organizacji, których główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w państwie członkowskim, można ustanowić jeden system na potrzeby spełnienia wymogów rozporządzenia (UE) nr 376/2014 oraz aktów wykonawczych do niego, a także rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do niego;
2. zgłasza odpowiedzialnemu posiadaczowi zatwierdzenia projektu wszystkie przypadki dopuszczenia przez organizację produkującą do użytkowania wyrobów, części, akcesoriów, SBSP, CMU lub podzespołów CMU, w odniesieniu do których stwierdzono później możliwość istnienia odstępstw od właściwych danych projektowych, i wraz z nim przeprowadza badanie celem zidentyfikowania tych odstępstw, które mogą doprowadzić do powstania stanu niebezpiecznego;
3. zgłasza właściwemu organowi państwa członkowskiego odpowiedzialnemu zgodnie z pkt 21.1 oraz Agencji odstępstwa stwierdzone zgodnie z pkt 21.A.3A lit. b) ppkt 2, które mogą prowadzić do powstania stanu niebezpiecznego;
4. jeżeli organizacja produkująca występuje jako dostawca dla innej organizacji produkującej, zgłasza ona również tej drugiej organizacji wszystkie przypadki przekazania do niej wyrobów, części, akcesoriów, SBSP, CMU lub podzespołów CMU, w odniesieniu do których stwierdzono później możliwość istnienia odstępstw od właściwych danych projektowych.”;

5) pkt 21.A.3B otrzymuje brzmienie:

„21.A.3B Dyrektywy zdatności do lotu

a) Dyrektywa zdatności do lotu oznacza dokument wydany lub przyjęty przez Agencję, który nakłada obowiązek wykonania czynności na statku powietrznym lub na CMU w celu przywrócenia dopuszczalnego poziomu bezpieczeństwa w sytuacji, gdy dowody wskazują na to, że poziom bezpieczeństwa statku powietrznego, SBSP lub CMU może być w przeciwnym razie zagrożony.

b) Agencja wydaje dyrektywę zdatności do lotu, gdy:

1. stwierdzi powstanie na statku powietrznym, SBSP lub CMU stanu niebezpiecznego będącego skutkiem wadliwości statku powietrznego, silnika, śmigła, części lub akcesoriów zamontowanych na statku powietrznym lub w wyniku wadliwości CMU lub podzespołu CMU; oraz
2. taki stan może występować lub powstać na innym statku powietrznym lub innym SBSP lub CMU.

c) Jeżeli Agencja musi wydać dyrektywę zdatności do lotu w celu usunięcia stanu niebezpiecznego, o którym mowa w lit. b), lub w celu dokonania inspekcji, to posiadacz certyfikatu typu, ograniczonego certyfikatu typu, uzupełniającego certyfikatu typu, zatwierdzenia projektu poważnej naprawy, autoryzacji ETSO lub każdego innego stosownego zatwierdzenia, jakie uznano za wydane na podstawie niniejszego rozporządzenia:

1. proponuje odpowiednie działania naprawcze lub niezbędne inspekcje, bądź jedno i drugie, oraz przedstawia szczegóły swoich propozycji do zatwierdzenia przez Agencję; oraz
2. po zatwierdzeniu przez Agencję propozycji, o których mowa w pkt 1, udostępnia odpowiednie dane opisowe i instrukcje wykonania wszystkim znanym użytkownikom lub właścicielom wyrobu, części, akcesorium, SBSP, CMU lub podzespołu CMU oraz, na żądanie, każdej osobie, od której wymagane jest przestrzeganie dyrektywy zdatności do lotu

d) Dyrektywa zgodności do lotu zawiera przynajmniej następujące informacje:

1. identyfikację stanu niebezpiecznego;
2. identyfikację statku powietrznego lub CMU, których to dotyczy;
3. wymagane działania;
4. czas wykonania wymaganych czynności;
5. data wejścia w życie dyrektywy zgodności do lotu.”;

6) pkt 21.A.4 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) odpowiedniego wspierania ciągłej zgodności do lotu wyrobu, części, akcesorium, SBSP, CMU lub podzespołu CMU.”;

7) w pkt 21.A.5 lit. a), b) i c) otrzymują brzmienie:

„a) w przypadku gdy projektują wyrób, część, akcesorium, SBSP, CMU lub podzespół CMU bądź zmieniają lub naprawiają je, muszą ustanowić system prowadzenia dokumentacji i przechowywać istotne informacje/dane projektowe; przedmiotowe informacje/dane są udostępniane Agencji celem dostarczenia informacji/danych niezbędnych do zapewnienia ciągłej zgodności do lotu wyrobu, części, akcesorium, SBSP, CMU lub podzespołu CMU, ciągłej aktualności danych dotyczących zgodności operacyjnej oraz zgodności z mającymi zastosowanie wymogami ochrony środowiska;

b) w przypadku gdy produkują wyrób, część, akcesorium, SBSP, CMU lub podzespół CMU, muszą rejestrować szczegóły procesu produkcji istotne dla zgodności wyrobu, części, akcesorium, SBSP, CMU lub podzespołu CMU z właściwymi danymi projektowymi oraz wymogami nałożonymi na ich partnerów i dostawców, a także udostępniać te dane właściwemu organowi celem dostarczenia informacji niezbędnych do zapewnienia ciągłej zgodności wyrobu, części, akcesorium, SBSP, CMU lub podzespołu CMU;

c) w odniesieniu do zezwoleń na lot:

1. muszą przechowywać dokumenty sporządzone w celu ustalenia i uzasadnienia warunków lotu oraz udostępniać je Agencji i ich właściwemu organowi państwa członkowskiego celem dostarczenia informacji niezbędnych do zapewnienia ciągłej zgodności do lotu statku powietrznego, SBSP i CMU;
2. w przypadku gdy wydają zezwolenie na lot zgodnie z przywilejem zatwierdzonych organizacji, muszą przechowywać związane z nim dokumenty, w tym protokoły inspekcji, dokumenty potwierdzające zatwierdzenie warunków lotu i wydanie samego zezwolenia na lot, oraz udostępniać je Agencji i ich właściwemu organowi państwa członkowskiego odpowiedzialnemu za nadzór nad organizacją celem dostarczenia informacji niezbędnych do zapewnienia ciągłej zgodności do lotu statku powietrznego, SBSP i CMU.”;

8) pkt 21.A.6 otrzymuje brzmienie:

„21.A.6 Podręczniki

Posiadacz certyfikatu typu, ograniczonego certyfikatu typu lub uzupełniającego certyfikatu typu:

- a) opracowuje, przechowuje i aktualizuje egzemplarze wzorcowe wszystkich podręczników lub nowelizacji podręczników określonych jako wymagane w odniesieniu do danego wyrobu, SBSP, CMU lub artykułu we właściwej podstawie certyfikacji typu, właściwej podstawie zatwierdzenia danych dotyczących zgodności operacyjnej i w mających zastosowanie wymogach ochrony środowiska oraz, na żądanie, udostępnia Agencji ich kopie;
- b) w przypadku bezałogowego statku powietrznego określa, czy konieczna jest instalacja CMU w środowisku fizycznym, oraz zapewnia operatorowi wszelkie niezbędne instrukcje dotyczące instalacji CMU i poświadczania tej instalacji zgodnie z załącznikiem I (część ML.UAS) do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2024/1107.”;

- 9) pkt 21.A.7 otrzymuje brzmienie:

„21.A.7 **Instrukcje zapewnienia ciągłej zdatności do lotu**

- a) Posiadacz certyfikatu typu, ograniczonego certyfikatu typu, uzupełniającego certyfikatu typu, zatwierdzenia zmiany projektu lub zatwierdzenia projektu naprawy opracowuje instrukcje, które są niezbędne do zapewnienia utrzymania standardu zdatności do lotu odnoszącego się do typu statku powietrznego, SBSP i CMU i wszelkich związanych z nim części lub podzespołów CMU przez cały okres eksploatacji statku powietrznego lub SBSP, lub podaje odniesienia do takich instrukcji, wykazując zgodność z właściwą podstawą certyfikacji typu ustanowioną i zgłoszoną przez Agencję zgodnie z pkt 21.B.80.
- b) Co najmniej jeden zestaw kompletnych instrukcji zapewnienia ciągłej zdatności do lotu jest dostarczany przez posiadacza:
1. certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu – każdemu znanemu właścicielowi wyrobu lub wyrobów, SBSP lub CMU w chwili ich dostawy lub w chwili wydania pierwszego świadectwa zdatności do lotu lub ograniczonego świadectwa zdatności do lotu dla statku powietrznego, którego to dotyczy, w zależności od tego, co nastąpi później;
 2. uzupełniającego certyfikatu typu lub zatwierdzenia zmiany projektu – wszystkim znanym użytkownikom wyrobu, SBSP lub CMU, których dotyczy zmiana, w chwili dopuszczenia do użytkowania zmodyfikowanego wyrobu lub zmodyfikowanego CMU;
 3. zatwierdzenia projektu naprawy – wszystkim znanym użytkownikom wyrobu lub CMU, których dotyczy naprawa, w chwili dopuszczenia do użytkowania wyrobu lub CMU, które są objęte projektem naprawy; naprawione wyroby, części, akcesoria, CMU lub podzespoły CMU mogą być dopuszczone do użytkowania przed skompletowaniem odpowiednich instrukcji zapewnienia ciągłej zdatności do lotu, ale na ograniczony okres użytkowania i w porozumieniu z Agencją.
- Posiadacze zatwierdzenia projektu udostępniają następnie te instrukcje, na żądanie, każdej innej osobie, która jest zobowiązana do ich przestrzegania.
- c) Na zasadzie odstępstwa od lit. b), posiadacz certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu może opóźnić dostępność części instrukcji zapewnienia ciągłej zdatności do lotu, odnoszącej się do instrukcji o długim terminie opracowania o planowym charakterze, do chwili po wprowadzeniu wyrobu lub CMU albo zmodyfikowanego wyrobu lub zmodyfikowanego CMU do użytkowania, ale musi udostępnić te instrukcje, zanim korzystanie z przedmiotowych danych w odniesieniu do wyrobu lub zmodyfikowanego wyrobu stanie się wymagane.
- d) Posiadacz zatwierdzenia projektu, który jest zobowiązany do dostarczenia instrukcji zapewnienia ciągłej zdatności do lotu zgodnie z lit. b), udostępnia również zmiany tych instrukcji wszystkim znanym użytkownikom wyrobu, SBSP lub CMU, których to dotyczy, oraz – na żądanie – każdej innej osobie, która jest zobowiązana do zastosowania się do nich. Taki posiadacz zatwierdzenia projektu musi wykazać Agencji, na żądanie, adekwatność procesu wprowadzania zmian w instrukcjach zapewnienia ciągłej zdatności do lotu udostępnianych zgodnie z niniejszą literą.”;

- 10) pkt 21.A.9 lit. a) otrzymuje brzmienie:

- „a) udziela właściwemu organowi dostępu do wszelkich obiektów, wyrobów, części, akcesoriów, CMU, podzespołów CMU, dokumentów, zapisów, danych, procesów, procedur lub wszelkich innych materiałów celem weryfikacji sprawozdań, dokonania inspekcji lub przeprowadzenia bądź obserwacji prób w locie i na ziemi, w zależności od potrzeb, w celu weryfikacji początkowej i ciągłej zgodności danej organizacji ze stosownymi wymaganiami rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do niego;”

- 11) pkt 21.A.11 otrzymuje brzmienie:

„21.A.11 **Zakres**

Niniejsza podczęść ustanawia procedury dotyczące wydawania certyfikatów typu dla wyrobów i CMU oraz ograniczonych certyfikatów typu dla statków powietrznych, a także ustanawia prawa i obowiązki wnioskodawców ubiegających się o takie certyfikaty i ich posiadaczy.”;

(12) w pkt 21.A.15 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Wniosek o certyfikat typu lub o ograniczony certyfikat typu obejmuje przynajmniej wstępne dane opisowe wyrobu, SBSP lub CMU oraz rodzaje operacji, do których mają być one certyfikowane. Ponadto na potrzeby wykazania zgodności, zgodnie z pkt 21.A.20, wniosek obejmuje w chwili składania lub zostaje uzupełniony po jego złożeniu o program certyfikacji, który zawiera wszystkie poniższe elementy:

1. szczegółowy opis projektu typu, obejmujący wszystkie konfiguracje, które mają być certyfikowane;
2. proponowane charakterystyki eksploatacyjne i ograniczenia;
3. zamierzone użytkowanie wyrobu, SBSP lub CMU oraz rodzaje operacji, do których ma być certyfikowany;
4. propozycję podstawy pierwotnej certyfikacji typu, podstawy zatwierdzenia danych dotyczących zgodności operacyjnej i wymogów ochrony środowiska, przygotowanej zgodnie z wymogami i opcjami określonymi w pkt 21.B.80, 21.B.82 i 21.B.85;
5. propozycję podziału programu certyfikacji na istotne grupy czynności i danych służących wykazaniu zgodności, obejmującą propozycję sposobów spełnienia wymagań oraz odnośnych dokumentów dotyczących zgodności;
6. propozycję oceny istotnych grup czynności i danych służących wykazaniu zgodności w odniesieniu do prawdopodobieństwa wystąpienia niezidentyfikowanej niezgodności z podstawą certyfikacji typu, podstawą zatwierdzenia danych dotyczących zgodności operacyjnej i wymogami ochrony środowiska, a także w odniesieniu do potencjalnego wpływu tych niezgodności na bezpieczeństwo wyrobu i SBSP lub ochronę środowiska lub na bezpieczeństwo CMU. Proponowana ocena musi uwzględniać co najmniej elementy określone w pkt 21.B.100 lit. a) ppkt 1–4. W oparciu o tę ocenę we wniosku zawiera się propozycję dotyczącą zaangażowania Agencji w weryfikację czynności i danych służących wykazaniu zgodności;
7. harmonogram projektu obejmujący najważniejsze etapy jego realizacji.”;

b) lit. e) otrzymuje brzmienie:

„e) Wniosek o certyfikat typu lub o ograniczony certyfikat typu dla dużego samolotu lub dużego wiroplata jest ważny przez 5 lat, a wniosek o każdy inny certyfikat typu lub ograniczony certyfikat typu jest ważny przez 3 lata, chyba że wnioskodawca wykaże w chwili składania wniosku, że jego wyrób, SBSP lub CMU wymaga dłuższego okresu czasu na wykazanie i zadeklarowanie zgodności, a Agencja zgodzi się na taki dłuższy termin.”;

13) pkt 21.A.19 otrzymuje brzmienie:

„21.A.19 Zmiany powodujące konieczność uzyskania nowego certyfikatu typu

Każda osoba fizyczna lub prawna proponująca zmianę wyrobu występuje o nowy certyfikat typu, jeżeli Agencja uzna, że zmiana projektu, mocy, siły ciągu lub masy jest tak znaczna, że konieczne jest przeprowadzenie w znacznym stopniu wyczerpujących badań zgodności z właściwą podstawą certyfikacji typu.

Każda osoba fizyczna lub prawna proponująca zmianę w SBSP lub CMU występuje o nowy certyfikat typu, jeżeli Agencja uzna, że zmiana projektu jest tak znaczna, że konieczne jest przeprowadzenie w znacznym stopniu wyczerpujących badań zgodności z właściwą podstawą certyfikacji typu.”;

14) pkt 21.A.20 lit. d) ppkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2. nie stwierdzono żadnej cechy ani charakterystyki, które mogłyby uczynić wyrób, SBSP lub CMU niebezpiecznymi w użytkowaniu, do którego mają być one certyfikowane.”;

15) point 21.A.21 otrzymuje brzmienie::

„21.A.21 Wymogi dotyczące wydawania certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu

a) Aby uzyskać certyfikat typu wyrobu lub CMU lub, w przypadku gdy statek powietrzny nie spełnia zasadniczych wymogów określonych w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2018/1139, ograniczony certyfikat typu statku powietrznego, wnioskodawca:

1. wykazuje swoją zdolność zgodnie z pkt 21.A.14;
2. wykazuje zgodność zgodnie z pkt 21.A.20;
3. w przypadku certyfikatu typu statku powietrznego lub ograniczonego certyfikatu typu wykazuje, że silnik lub śmigło albo oba te elementy, jeżeli są zainstalowane w statku powietrznym:

(i) mają certyfikat typu wydany lub określony zgodnie z niniejszym rozporządzeniem; lub

(ii) są zgodne z podstawą certyfikacji typu statku powietrznego ustanowioną dla statków powietrznych innych niż bezzałogowe statki powietrzne lub z podstawą certyfikacji typu SBSP dla bezzałogowych statków powietrznych oraz z wymogami ochrony środowiska określonymi i zgłoszonymi przez Agencję jako niezbędne do zapewnienia bezpiecznego lotu statku powietrznego;

4. w przypadku certyfikatu typu bezzałogowego statku powietrznego lub ograniczonego certyfikatu typu:

(i) wykazuje zgodności z podstawą certyfikacji typu SBSP zgodnie z pkt 21.B.80;

(ii) wykazuje, że CMU posiada certyfikat typu wydany zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, jeżeli CMU została certyfikowana oddzielnie od bezzałogowego statku powietrznego.

b) W drodze odstępstwa od lit. a) ppkt 2, na żądanie wnioskodawcy zawarte w oświadczeniu, o którym mowa w pkt 21.A.20 lit. d), wnioskodawca jest uprawniony do otrzymania certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu statku powietrznego wydanego zanim wykaże zgodność z właściwą podstawą zatwierdzenia danych dotyczących zgodności operacyjnej, pod warunkiem że wnioskodawca wykaże taką zgodność przed datą, od której dane te mają być wykorzystywane w praktyce.”;

16) pkt 21.A.31 otrzymuje brzmienie:

„21.A.31 Projekt typu

a) Projekt typu składa się z:

1. rysunków i specyfikacji oraz wykazu tych rysunków i specyfikacji, niezbędnych do zdefiniowania konfiguracji i cech konstrukcyjnych wyrobu, SBSP lub CMU, dla których wykazano zgodność z właściwą podstawą certyfikacji typu i wymogami ochrony środowiska;
2. informacji o materiałach, procesach i metodach produkcji oraz montażu wyrobu i CMU koniecznych do zapewnienia zgodności wyrobu i CMU;
3. zatwierdzonej sekcji ograniczeń zdatności do lotu w instrukcjach zapewnienia ciągłej zdatności do lotu zgodnie z definicją we właściwych specyfikacjach certyfikacyjnych; oraz
4. wszelkich innych danych umożliwiających, przez porównanie, ustalenie zdatności do lotu oraz, w stosownych przypadkach, właściwości środowiskowych późniejszych wyrobów i CMU tego samego typu.

b) Każdy projekt typu musi być odpowiednio określony.”;

- 17) pkt 21.A.33 lit. b) ppkt 1 otrzymuje brzmienie:
- „(ii) części wyrobu i podzespoły CMU są w należyty sposób zgodne z rysunkami w proponowanym projekcie typu; oraz”;
- 18) w pkt 21.A.35 wprowadza się następujące zmiany:
- a) lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) Wnioskodawca wykonuje wszelkie próby w locie, jakie Agencja uzna za niezbędne do ustalenia:
1. zgodności z właściwą podstawą certyfikacji typu i wymogami ochrony środowiska; oraz
 2. czy istnieje wystarczająca pewność, że statek powietrzny, jego części, akcesoria, SBSP lub CMU są niezawodne i prawidłowo funkcjonują w odniesieniu do statków powietrznych, SBSP i CMU, które mają być certyfikowane zgodnie z niniejszym załącznikiem, z wyjątkiem:
 - (i) szybowców innych niż szybowce bezzałogowe oraz szybowców z napędem innych niż bezzałogowe szybowce z napędem;
 - (ii) balonów i sterowców określonych w kategoriach ELA1 lub ELA2;
 - (iii) samolotów innych niż samoloty bezzałogowe, o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 2 722 kg.”;
- b) lit. f) otrzymuje brzmienie:
- „f) Próby w locie określone w lit. b) ppkt 2 obejmują:
1. w przypadku statków powietrznych innych niż bezzałogowe statki powietrzne:
 - (i) liczbę godzin lotu, którą Agencja uznaje za konieczną, aby zapewnić wykazanie bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego przed oddaniem go do użytkowania, i która musi wynosić co najmniej 150 godzin;
 - (ii) w szczególności dla statków powietrznych z silnikami turbinowymi typu wcześniej niestosowanego na statkach powietrznych posiadających certyfikat typu, co najmniej 300 godzin pracy przy pełnej kompletacji silników, odpowiadających wymaganiom certyfikatu typu;
 2. w przypadku SBSP i CMU – liczbę godzin lotu, którą Agencja uznaje za konieczną, biorąc pod uwagę stopień złożoności projektu statku powietrznego i CMU oraz związane z nimi ryzyko dla bezpieczeństwa, aby zapewnić wykazanie ich bezpiecznej eksploatacji przed oddaniem statku powietrznego i CMU do użytkowania.”;
- 19) pkt 21.A.41 otrzymuje brzmienie:

„21.A.41 **Certyfikat typu**

Certyfikat typu i ograniczony certyfikat typu zawierają projekt typu, ograniczenia użytkowe, instrukcje zapewnienia ciągłej zdatności do lotu, arkusz danych do certyfikatu typu w zakresie zdatności do lotu i emisji, właściwą podstawę certyfikacji typu i wymogi ochrony środowiska, zgodność z którymi odnotowuje Agencja, oraz wszelkie inne warunki lub ograniczenia określone dla wyrobu, SBSP lub CMU we właściwych specyfikacjach certyfikacyjnych i wymogach ochrony środowiska. Certyfikat typu i ograniczony certyfikat typu statku powietrznego zawierają ponadto właściwą podstawę zatwierdzenia danych dotyczących zgodności operacyjnej, dane dotyczące zgodności operacyjnej oraz arkusz danych do certyfikatu typu w zakresie hałasu. Arkusz danych certyfikatu typu statku powietrznego i ograniczonego certyfikatu typu statku powietrznego zawiera zapisy dotyczące spełnienia wymagań w zakresie emisji CO₂, a arkusz danych certyfikatu typu dla silnika zawiera zapisy dotyczące spełnienia wymagań w zakresie emisji spalin.”;

- 20) pkt 21.A.90B lit. a) ppkt 1 otrzymuje brzmienie:
- „1. w odniesieniu do:
- (i) samolotów o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 5 700 kg;

- (ii) wiroplątów o MTOM nie większej niż 3 175 kg;
- (iii) szybowców, motoszybowców, balonów i sterowców, określonych w kategoriach ELA1 lub ELA2;
- (iv) statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL o MTOM nie większej niż 5 700 kg”;

21) pkt 21.A.91 otrzymuje brzmienie:

„21.A.91 Klasyfikacja zmian w certyfikacie typu

Zmiany w certyfikacie typu klasyfikuje się jako »drobne« lub »poważne«. »Drobna zmiana« nie ma znaczącego wpływu na masę, wyważenie, wytrzymałość konstrukcji, niezawodność, właściwości użytkowe, dane dotyczące zgodności operacyjnej lub inne właściwości mające wpływ na zdatność do lotu wyrobu lub SBSP lub ich właściwości środowiskowe, ani nie ma znaczącego wpływu na niezawodność, właściwości użytkowe lub inne właściwości mające wpływ na zdatność do lotu CMU. Bez uszczerbku dla pkt 21.A.19 wszelkie inne zmiany uznaje się zgodnie z niniejszą podczęścią za »poważne zmiany«. Poważne i drobne zmiany są zatwierdzane, stosownie do przypadku, na zasadach ustanowionych w pkt 21.A.95 lub 21.A.97 i muszą być odpowiednio określone.”;

22) pkt 21.A.93 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Na potrzeby wykazania zgodności, zgodnie z pkt 21.A.20, wniosek obejmuje w chwili składania lub zostaje uzupełniony po jego złożeniu o program certyfikacji, który zawiera:

1. opis zmiany wskazujący:

- (i) konfigurację(-e) wyrobu, SBSP lub CMU w certyfikacie typu, na podstawie którego dokonuje się zmiany;
- (ii) wszystkie obszary wyrobu, SBSP lub CMU w certyfikacie typu, w tym zatwierdzone podręczniki, które uległy zmianie lub na które zmiana miała wpływ; oraz
- (iii) w przypadku gdy zmiana ma wpływ na dane dotyczące zgodności operacyjnej, wszelkie niezbędne zmiany w danych dotyczących zgodności operacyjnej;

2. wszelkie powtórne badania niezbędne do wykazania zgodności zmiany i obszarów objętych skutkami zmiany z właściwą podstawą certyfikacji typu, podstawą zatwierdzenia danych dotyczących zgodności operacyjnej i wymogami ochrony środowiska; oraz

3. w odniesieniu do poważnej zmiany w certyfikacie typu:

- (i) propozycję podstawy pierwotnej certyfikacji typu, podstawy zatwierdzenia danych dotyczących zgodności operacyjnej i wymogów ochrony środowiska, przygotowanej zgodnie z wymogami i opcjami określonymi w pkt 21.A.101;
- (ii) propozycję podziału programu certyfikacji na istotne grupy czynności i danych służących wykazaniu zgodności, obejmującą propozycję sposobów spełnienia wymagań oraz odnośnych dokumentów dotyczących zgodności;
- (iii) propozycję oceny istotnych grup czynności i danych służących wykazaniu zgodności w odniesieniu do prawdopodobieństwa wystąpienia niezidentyfikowanej niezgodności z właściwą podstawą certyfikacji typu, podstawą zatwierdzenia danych dotyczących zgodności operacyjnej i wymogami ochrony środowiska, a także w odniesieniu do potencjalnego wpływu tych niezgodności na bezpieczeństwo wyrobu lub SBSP lub ochronę środowiska bądź na bezpieczeństwo CMU; proponowana ocena musi uwzględniać co najmniej elementy określone w pkt 21.B.100 lit. a) ppkt 1–4. W oparciu o tę ocenę we wniosku zawiera się propozycję dotyczącą zaangażowania Agencji w weryfikację czynności i danych służących wykazaniu zgodności; oraz
- (iv) harmonogram projektu obejmujący najważniejsze etapy jego realizacji.”;

- 23) w pkt 21.A.95 wprowadza się następujące zmiany:
- a) w lit. b) ppkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4. gdy nie stwierdzono żadnej cechy ani charakterystyki, które mogłyby uczynić wyrób lub CMU niebezpiecznymi w użytkowaniu, do którego mają być one certyfikowane.”;
 - b) lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) W drodze odstępstwa od lit. a), na żądanie wnioskodawcy zawarte w oświadczeniu, o którym mowa w pkt 21.A.20 lit. d), drobna zmiana w certyfikacie typu statku powietrznego może zostać zatwierdzona przed wykazaniem zgodności z właściwą podstawą zatwierdzenia danych dotyczących zgodności operacyjnej, pod warunkiem że wnioskodawca wykaże taką zgodność przed datą, od której dane te zaczną być wykorzystywane w praktyce.”;
- 24) pkt 21.A.97 lit. c) otrzymuje brzmienie:
- „c) W drodze odstępstwa od lit. b) ppkt 2 i 3, na żądanie wnioskodawcy zawarte w oświadczeniu, o którym mowa w pkt 21.A.20 lit. d), poważna zmiana w certyfikacie typu statku powietrznego może zostać zatwierdzona przed wykazaniem zgodności z właściwą podstawą zatwierdzenia danych dotyczących zgodności operacyjnej, pod warunkiem że wnioskodawca wykaże taką zgodność przed datą, od której dane te zaczną być wykorzystywane w praktyce.”;
- 25) pkt 21.A.101 lit. a) i b) otrzymują brzmienie:
- „a) Poważna zmiana w certyfikacie typu i obszary objęte skutkami zmiany muszą być zgodne ze specyfikacjami certyfikacyjnymi mającymi zastosowanie do wyrobu, SBSP lub CMU, które są zmieniane, w dniu złożenia wniosku o zmianę albo ze specyfikacjami certyfikacyjnymi, które zaczęły obowiązywać po tej dacie, zgodnie z lit. f) poniżej. Termin ważności wniosku określa się zgodnie z pkt 21.A.93 lit. c). Ponadto zmieniony wyrób lub zmieniony SBSP muszą spełniać wymogi ochrony środowiska określone przez Agencję zgodnie z pkt 21.B.85.
 - b) Z wyjątkiem przypadków określonych w lit. h), w drodze odstępstwa od lit. a), wcześniejsza zmiana specyfikacji certyfikacyjnych, o których mowa w lit. a), oraz wszelkich innych specyfikacji certyfikacyjnych, które są bezpośrednio powiązane, może zostać wykorzystana w którejkolwiek z poniższych sytuacji, chyba że wcześniejsza zmiana zaczęła obowiązywać przed datą, od której odnośne specyfikacje certyfikacyjne, uwzględnione poprzez odniesienie w certyfikacie typu, zaczęły obowiązywać:
 1. zmiana nie została uznana przez Agencję za znaczącą. Celem stwierdzenia, czy dana zmiana jest znacząca, Agencja analizuje ją w kontekście wszelkich wcześniejszych istotnych zmian projektu i wszelkich powiązanych nowelizacji właściwych specyfikacji certyfikacyjnych uwzględnionych poprzez odniesienie w certyfikacie typu dotyczącym wyrobu lub CMU. Zmiany spełniające którekolwiek z poniższych kryteriów są automatycznie uznawane za znaczące:
 - (i) nie zachowano ogólnej konfiguracji lub zasad budowy;
 - (ii) założenia przyjęte w ramach certyfikacji wyrobu, SBSP lub CMU, które mają zostać zmienione, utraciły swoją podstawę;
 2. w odniesieniu do każdego obszaru, systemu, części, akcesorium lub podzespołu CMU, które Agencja uzna za nieobjęte skutkami wprowadzanej zmiany;
 3. w odniesieniu do każdego obszaru, systemu, części, akcesorium lub podzespołu CMU objętych skutkami zmiany, w stosunku do których Agencja uzna, że spełnienie wymagań specyfikacji certyfikacyjnych, o których mowa w lit. a), nie wpływa w sposób istotny na poziom bezpieczeństwa zmienionego wyrobu, zmienionego SBSP, zmienionego CMU, lub jest niepraktyczne.”;
- 26) pkt 21.A.108 lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) co najmniej jeden zestaw zmian w danych dotyczących zgodności operacyjnej przygotowany zgodnie z właściwą podstawą zatwierdzenia danych dotyczących zgodności operacyjnej wszystkim znanym unijnym operatorom statku powietrznego, w którym wprowadzono zmianę, zanim zaistnieje potrzeba wykorzystania przedmiotowych danych dotyczących zgodności operacyjnej przez organizację szkoleniową lub operatora unijnego; oraz”;

(27) w pkt 21.A.115 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. b) ppkt 5 ppkt (ii) otrzymuje brzmienie:

„(ii) posiadacz certyfikatu typu zgodził się na współpracę z posiadaczem uzupełniającego certyfikatu typu celem zapewnienia należytego wykonywania obowiązków w zakresie ciągłej zdatości do lotu zmienionego wyrobu, zmienionego SBSP lub zmienionej CMU poprzez spełnienie wymagań pkt 21.A.44 i 21.A.118A.”;

b) lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) W drodze odstępstwa od lit. b) ppkt 3 i 4, na żądanie wnioskodawcy zawarte w oświadczeniu, o którym mowa w pkt 21.A.20 lit. d), wnioskodawca jest uprawniony do otrzymania uzupełniającego certyfikatu typu statku powietrznego wydanego zanim wykaże zgodność z właściwą podstawą zatwierdzenia danych dotyczących zgodności operacyjnej, pod warunkiem że wnioskodawca wykaże taką zgodność przed datą, od której dane te mają być wykorzystywane w praktyce.”;

28) pkt 21.A.117 otrzymuje brzmienie:

„21.A.117 Zmiany w stosunku do części wyrobu objętej uzupełniającym certyfikatem typu

a) Drobne zmiany w stosunku do części wyrobu, SBSP lub CMU objętych uzupełniającym certyfikatem typu są klasyfikowane i zatwierdzane zgodnie z podczęścią D.

b) Każda poważna zmiana w stosunku do części wyrobu, SBSP lub CMU objętych uzupełniającym certyfikatem typu podlega zatwierdzeniu jako oddzielny uzupełniający certyfikat typu zgodnie z niniejszą podczęścią.

c) W drodze odstępstwa od lit. b) poważna zmiana w stosunku do części wyrobu, SBSP lub CMU objętych uzupełniającym certyfikatem typu przedłożonym przez jego posiadacza może być zatwierdzona jako zmiana w istniejącym uzupełniającym certyfikacie typu.”;

29) pkt 21.A.118A lit. a) ppkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2. warunkowane współpracą z posiadaczem certyfikatu typu na podstawie pkt 21.A.115 lit. b) ppkt 5 ppkt (ii)”;

30) pkt 21.A.120B lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) co najmniej jeden zestaw zmian w danych dotyczących zgodności operacyjnej przygotowany zgodnie z właściwą podstawą zatwierdzenia danych dotyczących zgodności operacyjnej wszystkim znanym unijnym operatorom statku powietrznego, w którym wprowadzono zmianę, zanim dane dotyczące zgodności operacyjnej zaczną być wykorzystywane przez organizację szkoleniową lub operatora unijnego; oraz”;

31) pkt 21.A.121 otrzymuje brzmienie:

„21.A.121 Zakres

a) Niniejsza podczęść ustala procedurę wykazywania zgodności z właściwymi danymi projektowymi wyrobu, części, akcesorium, CMU i podzespołu CMU, które mają być wytwarzane bez posiadania zatwierdzenia organizacji produkującej według podczęści G.

b) Niniejsza podczęść ustanawia obowiązki producenta wyrobu, części, akcesorium, CMU i podzespołu CMU wytwarzanych na podstawie niniejszej podczęści.”;

32) w pkt 21.A.122 wprowadza się następujące zmiany:

a) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„Każda osoba fizyczna lub prawna może złożyć wniosek o wykazanie zgodności poszczególnych wyrobów, części, akcesoriów, CMU i podzespołów CMU na podstawie niniejszej podczęści, jeżeli.”;

- b) lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) posiada ona lub wystąpiła o zatwierdzenie obejmujące projekt wyrobu, części, akcesorium, CMU i podzespołu CMU, których dotyczy wnioszek; lub”;
- 33) pkt 21.A.124 otrzymuje brzmienie:
- „21.A.124 **Wniosek**
- a) Wniosek o zgodę na wykazanie zgodności poszczególnych wyrobów, części, akcesoriów, CMU i podzespołów CMU na podstawie niniejszej podczęści składany jest w postaci i na zasadach ustanowionych przez właściwy organ.
- b) Taki wniosek zawiera:
- dowód potwierdzający, w przypadkach gdy jest to stosowne, że:
 - wydanie zatwierdzenia organizacji produkującej według podczęści G byłoby nieodpowiednie; lub
 - przed wydaniem zatwierdzenia organizacji produkującej według podczęści G niezbędne jest dokonanie certyfikacji lub zatwierdzenia wyrobu, części, akcesorium, SBS, CMU lub podzespołu CMU według niniejszej podczęści;
 - zarys informacji wymaganych na podstawie pkt 21.A.125A lit. b).”;
- 34) w pkt 21.A.125A wprowadza się następujące zmiany:
- a) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:
- „Wnioskodawca nabywa prawa do otrzymania zezwolenia, wydanego przez właściwy organ, na wykazywanie zgodności poszczególnych wyrobów, części, akcesoriów, CMU i podzespołów CMU na podstawie niniejszej podczęści, po:”;
- b) lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) ustanowieniu systemu inspekcji produkcji zapewniającego, aby wszystkie wyroby, części, akcesoria, CMU lub podzespoły CMU odpowiadały właściwym danym projektowym i były w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację;”;
- 35) pkt 21.A.125C lit. a) ppkt 3 otrzymuje brzmienie:
- „3. organizacja produkująca jest w stanie przedstawić właściwemu organowi dowody wykazujące, że utrzymuje zadowalającą kontrolę nad procesem wytwarzania wyrobów, części, akcesoriów, CMU i podzespołów CMU objętych zezwoleniem;”;
- 36) w pkt 21.A.126 wprowadza się następujące zmiany:
- a) lit. a) ppkt 1 otrzymuje brzmienie:
- „1. przyjmowane materiały oraz zakupione lub zamówione części są zgodne ze specyfikacjami mających zastosowanie danych projektowych;”;
- b) lit. a) ppkt 3 otrzymuje brzmienie:
- „3. procesy, techniki produkcji i sposoby montażu, mające wpływ na jakość i bezpieczeństwo gotowego wyrobu, części, akcesorium, SBS, CMU lub podzespołu CMU, są wykonywane zgodnie ze specyfikacjami zaakceptowanymi przez właściwy organ;”;
- c) lit. a) ppkt 4 otrzymuje brzmienie:
- „4. zmiany projektu, w tym materiały zastępcze, zostały zatwierdzone na podstawie niniejszego załącznika i zostały sprawdzone przed ich wprowadzeniem do gotowego wyrobu, części, akcesorium, SBS, CMU lub podzespołu CMU.”;

d) w lit. b) ppkt 4 i 5 otrzymują brzmienie:

- „4. odrzucane materiały i części są segregowane i znakowane w taki sposób, który uniemożliwia ich zamontowanie na gotowym wyrobie, części, akcesorium, CMU lub podzespołe CMU;
5. materiały i części, które zostały wycofane ze względu na odstępstwa od projektu typu lub specyfikacji produkcji, a których zamontowanie na gotowym wyrobie, części, akcesorium, CMU lub podzespołe CMU jest rozważane, są poddawane zatwierdzonej procedurze analizy technicznej i produkcyjnej; Materiały i części uznane za zdadne do użytkowania w wyniku zastosowania wspomnianej procedury muszą być odpowiednio znakowane i ponownie sprawdzane, jeżeli konieczne jest ich przerobienie lub naprawa; materiały i części odrzucone w wyniku zastosowania wspomnianej procedury są znakowane i wyrzucane, aby zapobiec ich zainstalowaniu w gotowym wyrobie;”;

37) pkt 21.A.128 otrzymuje brzmienie:

„21.A.128 **Próby: silniki, śmigła i jednostki sterująco-monitorujące (CMU)**

Każdy producent silników, śmigieł lub CMU wyprodukowanych zgodnie z niniejszą podczęścią poddaje każdy silnik, śmigło o zmiennym skoku lub CMU akceptowalnej próbie funkcjonalnej, zgodnie ze specyfikacją w dokumentacji technicznej posiadacza certyfikatu typu, celem stwierdzenia, czy działa prawidłowo w pełnym zakresie użytkowania, dla którego prowadzony jest proces certyfikacji typu. W ten sposób bada zgodność z pkt 21.A.125A lit. a).”;

38) pkt 21.A.129 otrzymuje brzmienie:

„21.A.129 **Obowiązki organizacji produkującej**

Każdy producent wyrobu, części, akcesorium, CMU lub podzespołu CMU wytwarzanych zgodnie z niniejszą podczęścią:

- a) udostępnia właściwemu organowi na potrzeby przeglądu wszystkie wyroby, części, akcesoria, CMU lub podzespoły CMU;
- b) zachowuje w miejscu wytwarzania dane techniczne i rysunki niezbędne do określenia, czy wyrób, część, akcesorium, CMU lub podzespół CMU odpowiadają właściwym danym projektowym;
- c) ustanawia system inspekcji produkcji zapewniający, aby każdy wyrób, część, akcesorium, CMU lub podzespół CMU odpowiadały właściwym danym projektowym i były w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację;
- d) udziela pomocy posiadaczowi certyfikatu typu, ograniczonego certyfikatu typu lub zatwierdzenia projektu przy każdej czynności zapewnienia ciągłej zdadności do lotu związanej z wyprodukowanymi wyrobami, częściami, akcesoriami, CMU lub podzespołami CMU;
- e) stosuje się do przepisów podczęści A niniejszej sekcji.”;

39) pkt 21.A.130 otrzymuje brzmienie:

„21.A.130 **Oświadczenie o zgodności**

- a) Każdy producent wyrobu, części, akcesorium, CMU i podzespołu CMU wytwarzanych według niniejszej podczęści sporządza na formularzu 52 EASA oświadczenie o zgodności dla kompletnych statków powietrznych (zob. dodatek VIII), lub na formularzu 1 EASA dla innych wyrobów, części, akcesoriów, CMU lub podzespołów CMU (zob. dodatek I). Oświadczenie to podpisywane jest przez upoważnioną osobę zajmującą odpowiedzialne stanowisko w organizacji produkującej.

- b) Oświadczenie o zgodności zawiera wszystkie następujące pozycje:
1. w odniesieniu do wszystkich wyrobów, części, akcesoriów, CMU lub podzespołów CMU – oświadczenie, że wyrób, część, akcesorium, CMU lub podzespół CMU odpowiadają zatwierdzonym danym projektowym i są w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację;
 2. w odniesieniu do wszystkich statków powietrznych – oświadczenie, że statek powietrzny został sprawdzony na ziemi i w locie zgodnie z pkt 21.A.127 lit. a);
 3. w odniesieniu do wszystkich silników, śmigieł o zmiennym skoku lub CMU – oświadczenie, że silnik, śmigło o zmiennym skoku lub CMU zostały poddane przez producenta końcowej próbie funkcjonalnej zgodnie z pkt 21.A.128;
 4. dodatkowo, w przypadku wymogów ochrony środowiska:
 - (i) oświadczenie, że kompletny silnik spełnia stosowne wymagania w zakresie emisji spalin z silników, obowiązujące w dniu wyprodukowania silnika; oraz
 - (ii) oświadczenie, że kompletny samolot spełnia stosowne wymagania w zakresie emisji CO₂, obowiązujące w dniu wydania jego pierwszego świadectwa zdatności do lotu.
- c) Każdy producent wyrobu, części, akcesorium, CMU lub podzespołu CMU, o których mowa w lit. a), przedstawia aktualne oświadczenie o zgodności do zatwierdzenia przez właściwy organ w każdej z następujących sytuacji:
1. w chwili pierwszego przekazania prawa własności wyrobu, części, akcesorium, CMU lub podzespołu CMU;
 2. w chwili złożenia wniosku o wydanie po raz pierwszy świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego;
 3. w chwili złożenia wniosku o wydanie po raz pierwszy dokumentu poświadczającego zdatność do lotu silnika, śmigła, części, akcesorium, CMU lub podzespołu CMU.
- d) Właściwy organ potwierdza przez kontrasygnatę oświadczenie o zgodności, jeżeli stwierdzi po dokonaniu przeglądu, że wyrób, część, akcesorium, CMU lub podzespół CMU odpowiadają właściwym danym projektowym i są w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację.”;

40) pkt 21.A.131 otrzymuje brzmienie:

„21.A.131 **Zakres**

Niniejsza podczęść ustanawia:

- a) procedurę wydawania zatwierdzenia organizacji produkującej dla organizacji produkującej wykazującej zgodność wyrobów, części, akcesoriów, CMU i podzespołów CMU z mającymi zastosowanie danymi projektowymi;
- b) prawa i obowiązki wnioskodawcy ubiegającego się o takie zatwierdzenie i jego posiadacza.”;

41) w pkt 21.A.139 lit. d) wprowadza się następujące zmiany:

a) ppkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1. zapewnia, aby wszystkie wyroby, części, akcesoria, CMU lub podzespoły CMU wyprodukowane przez tę organizację lub jej partnerów, bądź dostarczone przez podmioty zewnętrzne lub u nich zamówione, odpowiadały właściwym danym projektowym i były w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację, umożliwiając tym samym organizacji korzystanie z przywilejów określonych w pkt 21.A.163;”;

b) ppkt 2 ppkt (iii) otrzymuje brzmienie:

„(iii) sprawdzania, by przyjmowane wyroby, części, materiały, wyposażenie, CMU lub podzespoły CMU, w tym pozycje dostarczane jako nowe lub używane przez nabywających wyroby, były zgodne ze specyfikacjami właściwych danych projektowych;”;

- 42) pkt 21.A.147 otrzymuje brzmienie:

„21.A.147 Zmiany w systemie zarządzania produkcją

Po wydaniu certyfikatu zatwierdzenia organizacji produkującej każda zmiana w systemie zarządzania produkcją, która jest istotna dla wykazania zgodności lub właściwości wyrobu, części, akcesorium, SBSP, CMU lub podzespołu CMU w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska, podlega przed jej wdrożeniem zatwierdzeniu przez właściwy organ. Organizacja produkująca przedkłada właściwemu organowi wniosek o zatwierdzenie wykazujący, że będzie nadal przestrzegać przepisów niniejszego załącznika.”;

- 43) pkt 21.A.151 otrzymuje brzmienie:

„21.A.151 Warunki zatwierdzenia

Warunki zatwierdzenia określają zakres prac, wyroby lub kategorie części lub akcesoriów, bądź jedno i drugie, CMU lub podzespoły CMU, bądź jedno i drugie, w stosunku do których posiadacz jest uprawniony do korzystania z przywilejów wynikających z pkt 21.A.163.

Warunki te wydawane są jako część zatwierdzenia organizacji produkującej.”;

- 44) pkt 21.A.159 lit. a) ppkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3. organizacja produkująca jest w stanie przedstawić właściwemu organowi dowody wykazujące, że utrzymuje zadowalającą kontrolę nad procesem wytwarzania wyrobów, części, akcesoriów, CMU i podzespołów CMU objętych zatwierdzeniem.”;

- 45) w pkt 21.A.163 wprowadza się następujące zmiany:

- a) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) w przypadku kompletnego statku powietrznego posiadającego certyfikat typu i po przedłożeniu, dla statku powietrznego i SBSP, oświadczenia o zgodności (formularz 52 EASA), wydanego na podstawie pkt 21.A.174 i 21.A.204 niniejszego załącznika lub pkt 21.L.A.143 lit. c) i 21.L.A.163 załącznika Ib (część 21 Light), otrzymać świadectwo zdatności do lotu statku powietrznego i świadectwo zdatności w zakresie hałasu bez podejmowania dalszych czynności wykazujących zgodność.”;

- b) lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) w przypadku innych wyrobów, części, akcesoriów, CMU i podzespołów CMU, wydawać autoryzowane poświadczenia produkcji/obsługi (formularz 1 EASA) na podstawie podczęści G niniejszego załącznika lub podczęści G załącznika Ib (część 21 Light) bez podejmowania dalszych czynności wykazujących zgodność.”;

- 46) w pkt 21.A.165 wprowadza się następujące zmiany:

- a) w lit. c) wprowadza się następujące zmiany:

- (i) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2. ustala, czy inne wyroby, części, akcesoria, CMU lub podzespoły CMU są kompletne i zgodne z zatwierdzonymi danymi projektowymi i są w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację, przed wystawieniem formularza 1 EASA dla poświadczenia ich zgodności z zatwierdzonymi lub zadeklarowanymi danymi projektowymi i stanu zapewniającego bezpieczną eksploatację.”;

- (ii) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4. ustala, czy inne wyroby, części, akcesoria, CMU lub podzespoły CMU są zgodne z właściwymi danymi, przed wystawieniem formularza 1 EASA jako świadectwa zgodności.”;

- b) lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) udziela pomocy posiadaczowi certyfikatu typu lub innego zatwierdzenia projektu lub osobie fizycznej lub prawnej, która złożyła deklarację zgodności projektowej zgodnie z sekcją A podczęść C załącznika Ib (część 21 Light), przy każdej czynności zapewnienia ciągłej zdatności do lotu związanej z wyprodukowanymi wyrobami, częściami, akcesoriami, SBSP, CMU lub podzespołami CMU.”;

47) pkt 21.A.174 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) każdy wniosek o świadectwo zdatności do lotu lub ograniczone świadectwo zdatności do lotu musi zawierać:

1. klasę świadectwa zdatności do lotu, o której przyznanie wystąpiono w wnioskiem;
2. w odniesieniu do nowych statków powietrznych:
 - (i) oświadczenie o zgodności:
 - wydane na podstawie pkt 21.A.163 lit. b); lub
 - wydane na podstawie pkt 21.A.130 i potwierdzone przez właściwy organ; lub
 - dla importowanego statku powietrznego – oświadczenie o zgodności wydane na podstawie pkt 21.A.163 lit. b) lub, w przypadku statku powietrznego importowanego zgodnie z art. 9 ust. 2 niniejszego rozporządzenia, podpisane przez nadzór eksportera, że statek powietrzny odpowiada wymaganiom projektu zatwierdzonego przez Agencję;
 - (ii) sprawozdanie z ważenia i wyważenia wraz z harmonogramem załadunku, jeżeli wymagają tego obowiązujące specyfikacje certyfikacyjne dla danego statku powietrznego; oraz
 - (iii) instrukcję użytkowania w locie, jeżeli jest wymagana przez obowiązujące specyfikacje certyfikacyjne w odniesieniu do przedmiotowego statku powietrznego;
3. w odniesieniu do używanych statków powietrznych pochodzących z:
 - (i) państwa członkowskiego – poświadczenie przeglądu zdatności do lotu wydane zgodnie z załącznikiem I (część M) lub załącznikiem Vb (część ML) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 (*) lub z załącznikiem I (część ML.UAS) do rozporządzenia delegowanego (UE) 2024/1107;
 - (ii) państwa niebędącego członkiem UE:
 - oświadczenie właściwego organu państwa, w którym statek powietrzny jest lub był zarejestrowany, odzwierciedlające stan zdatności do lotu statku powietrznego w chwili transferu pozostającego w rejestrze tego państwa,
 - sprawozdanie z ważenia i wyważenia wraz z harmonogramem załadunku, jeżeli wymagają tego obowiązujące specyfikacje certyfikacyjne dla danego statku powietrznego;
 - instrukcję użytkowania w locie, jeżeli tego rodzaju instrukcja jest wymagana przez zbiór przepisów w zakresie zdatności do lotu dla danego statku powietrznego,
 - dokumentację historyczną ustanawiającą standardy produkcji, modyfikacji oraz obsługi technicznej statku powietrznego, w tym wszelkie ograniczenia związane z ograniczonym świadectwem zdatności do lotu wydanym zgodnie z pkt 21.B.327,
 - zalecenie wydania świadectwa zdatności do lotu lub ograniczonego świadectwa zdatności do lotu oraz poświadczenia przeglądu zdatności do lotu na podstawie przeglądu zdatności do lotu zgodnie z załącznikiem I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 (*) lub poświadczenia przeglądu zdatności do lotu zgodnie z załącznikiem Vb (część ML) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 lub z załącznikiem I (część ML.UAS) do rozporządzenia delegowanego (UE) 2024/1107;
 - datę wydania pierwszego świadectwa zdatności do lotu oraz – jeżeli mają zastosowanie normy określone w tomie III załącznika 16 do konwencji chicagowskiej – dane dotyczące wartości metrycznej CO₂.

(*) 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).”;

48) pkt 21.A.179 lit. a) ppkt 2 ppkt (i) otrzymuje brzmienie:

„(i) po przedstawieniu poprzedniego świadectwa zdatności do lotu i ważnego poświadczenia przeglądu zdatności do lotu, wydanego zgodnie z załącznikiem I (część M) lub załącznikiem Vb (część ML) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 lub załącznikiem I (część ML.UAS) do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2024/1107, stosownie do przypadku;”;

49) w pkt 21.A.239 lit. d) wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1. ustanawia, wdraża i utrzymuje system kontroli i nadzoru w zakresie projektowania oraz zmian projektowych i napraw wyrobów, części, akcesoriów, SBSP, CMU lub podzespołów CMU objętych warunkami zatwierdzenia; system ten:

- (i) obejmuje funkcję zdatności do lotu odpowiedzialną za zapewnienie, aby projekt wyrobów, części, akcesoriów, SBSP, CMU i podzespołów CMU lub zmiany projektowe i naprawy były zgodne z właściwą podstawą certyfikacji typu, właściwą podstawą zatwierdzenia danych dotyczących zgodności operacyjnej i z mającymi zastosowanie wymogami ochrony środowiska;
- (ii) zapewnia, aby organizacja projektująca prawidłowo wywiązywała się ze swoich obowiązków zgodnie z niniejszym załącznikiem i warunkami zatwierdzenia wydanymi na podstawie pkt 21.A.251;”;

b) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3. określa zasady, na jakich system gwarantowania projektu zapewnia akceptowalność projektowanych części, akcesoriów lub podzespołów CMU lub zadań wykonywanych przez partnerów lub podwykonawców zgodnie z metodami będącymi przedmiotem pisemnych procedur;”;

50) w pkt 21.A.243 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. a) akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„a) W ramach systemu zarządzania projektowaniem organizacja projektująca opracowuje i dostarcza Agencji podręcznik opisujący – bezpośrednio lub poprzez odniesienia – organizację, jej odpowiednie polityki, procesy i procedury, rodzaj prac projektowych oraz kategorie wyrobów, części, akcesoriów, SBSP, CMU lub podzespołów CMU, w odniesieniu do których organizacja projektująca posiada zatwierdzenie organizacji projektującej, określone w warunkach zatwierdzenia wydanych zgodnie z pkt 21.A.251, oraz, w stosownych przypadkach, kwestie interfejsów ze swoimi partnerami lub podwykonawcami oraz kontroli nad nimi;”;

b) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) W przypadku gdy jakiegokolwiek części, akcesoria lub podzespoły CMU lub jakiegokolwiek zmiany w wyrobach, SBSP lub CMU są projektowane przez organizacje partnerskie lub podwykonawców, podręcznik musi zawierać oświadczenie określające, w jaki sposób organizacja projektująca zdoła w odniesieniu do wszystkich części, akcesoriów lub podzespołów CMU wykazać spełnienie wymagań zgodnie z pkt 21.A.239 lit. d) ppkt 2; podręcznik musi również zawierać, bezpośrednio lub poprzez odniesienia, opisy i informacje na temat działalności projektowej i struktury organizacyjnej tych organizacji partnerskich lub podwykonawców, w zakresie niezbędnym do sformułowania tego oświadczenia;”;

51) pkt 21.A.245 lit. e) ppkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1. wszystkie działy techniczne zatrudniały dostateczną liczbę pracowników, którzy posiadają wystarczające doświadczenie i którym udzielono stosownych pełnomocnictw, umożliwiających należyte wykonywanie powierzonego im zakresu obowiązków, oraz którym zapewniono adekwatne zaplecze, wyposażenie i warunki lokalowe pozwalające im spełnić wymogi ustanowione w odniesieniu do danego wyrobu, SBSP lub CMU w zakresie zdatności do lotu, danych dotyczących zgodności operacyjnej i ochrony środowiska;”;

52) pkt 21.A.247 otrzymuje brzmienie:

„21.A.247 Zmiany w systemie zarządzania projektowaniem

Po wydaniu zatwierdzenia organizacji projektującej każda zmiana w systemie zarządzania projektowaniem mająca istotny wpływ na wykazywanie zgodności wyrobu, części, akcesorium, SBSP, CMU lub podzespołu CMU ze stosowanymi wymaganiami lub ich zdatność do lotu, dane dotyczące zgodności operacyjnej oraz wymogi ochrony środowiska, podlega przed jej wdrożeniem zatwierdzeniu przez Agencję. Organizacja projektująca przedkłada Agencji wniosek o zatwierdzenie, wykazując, na podstawie proponowanych zmian w podręczniku, że będzie nadal spełniać wymogi niniejszego załącznika.”;

53) pkt 21.A.251 otrzymuje brzmienie:

„21.A.251 Warunki zatwierdzenia

W warunkach zatwierdzenia określa się rodzaje prac projektowych, kategorie wyrobów, części, akcesoriów, SBSP, CMU i podzespołów CMU, które wchodzi w zakres zatwierdzenia organizacji projektującej uzyskanego przez tę organizację, oraz zatwierdzone do wykonywania przez organizację funkcje i obowiązki w zakresie zdatności do lotu, danych dotyczących zgodności operacyjnej i właściwości środowiskowych wyrobów, SBSP lub CMU. W przypadku zatwierdzeń organizacji projektującej, które obejmują certyfikację typu lub autoryzację europejskiej normy technicznej (ETSO) na pomocnicze źródła zasilania (APU), warunki zatwierdzenia dodatkowo zawierają wykaz wyrobów, CMU lub APU. Warunki te zawiera się w treści zatwierdzenia organizacji projektującej.”;

54) pkt 21.A.259 lit. a) ppkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3. organizacja projektująca jest w stanie dostarczyć Agencji dowody wykazujące, że jej system zarządzania projektowaniem utrzymuje zadowalający poziom kontroli i nadzoru w zakresie projektowania wyrobów i CMU, napraw i zmian w projektach zgodnie z zatwierdzeniem.”;

55) w pkt 21.A.263 lit. c) wprowadza się następujące zmiany:

a) ppkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5. zatwierdzania niektórych projektów poważnej naprawy zgodnie z podczęścią M niniejszego załącznika w odniesieniu do wyrobów, CMU lub pomocniczych źródeł zasilania (APU);”;

b) ppkt 7 ppkt (i) otrzymuje brzmienie:

„(i) kontroluje konfigurację statku powietrznego, SBSP lub CMU, oraz”;

56) pkt 21.A.265 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) ustala, czy projekt wyrobu, SBSP lub CMU lub ich zmian lub napraw jest zgodny z właściwą podstawą certyfikacji typu, specyfikacjami technicznymi dotyczącymi składania deklaracji, podstawą zatwierdzenia danych dotyczących zgodności operacyjnej oraz wymogami ochrony środowiska i czy projekt ten nie ma cech niebezpiecznych.”;

57) w sekcji A tytuł podczęści K otrzymuje brzmienie:

„PODCZEŚĆ K – CZĘŚCI, AKCESORIA I PODZESPOŁY JEDNOSTKI STERUJĄCO-MONITORUJĄCEJ (CMU)”;

58) pkt 21.A.301 otrzymuje brzmienie:

„21.A.301 Zakres

Niniejsza podczęść ustanawia procedurę w odniesieniu do zatwierdzania części, akcesoriów i podzespołów CMU.”;

59) pkt 21.A.303 otrzymuje brzmienie:

„21.A.303 Spełnianie stosownych wymagań

Wykazania zgodności części, akcesoriów i podzespołów CMU, przeznaczonych do zainstalowania w wyrobie certyfikowanym jako typ lub w CMU, dokonuje się:

- a) w powiązaniu z procedurami certyfikacji typu według podczęści B, D lub E – dla wyrobu, SBSP lub CMU, w których mają być zainstalowane; lub
- b) w stosownych przypadkach – według procedur autoryzacji ETSO zgodnie z podczęścią O; lub
- c) w przypadku części znormalizowanych – zgodnie z oficjalnie uznawanymi normami.”;

60) pkt 21.A.305 otrzymuje brzmienie:

„21.A.305 Zatwierdzanie części, akcesoriów i podzespołów jednostki sterująco-monitorującej (CMU)

We wszystkich przypadkach, gdzie zatwierdzenie części, akcesorium lub podzespołu CMU jest wyraźnie wymagane przez prawo Unii⁽¹⁾ lub biorąc pod uwagę środki Agencji, o których mowa w art. 10 rozporządzenia (UE) nr 748/2012, część, akcesorium lub podzespół CMU muszą być zgodne z mającą zastosowanie ETSO lub specyfikacjami uznanymi przez Agencję w danym przypadku za równoważne.”;

61) dodaje się nowy pkt 21.A.308 w brzmieniu:

„21.A.308 Kwalifikowalność podzespołu do instalacji w jednostce sterująco-monitorującej (CMU)

- a) Podzespół CMU, który ma kluczowe znaczenie dla planowanej operacji z użyciem SBSP, według ustaleń posiadacza zatwierdzenia projektu i w uzgodnieniu z Agencją, kwalifikuje się do instalacji w CMU, pod warunkiem że jest w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację, jest oznaczony zgodnie z podczęścią Q i towarzyszy mu autoryzowane poświadczenie produkcji/obsługi (formularz 1 EASA).
- b) Podzespół CMU, który nie jest uważany za kluczowy dla planowanej operacji z użyciem SBSP, według ustaleń posiadacza zatwierdzenia projektu i w uzgodnieniu z Agencją, kwalifikuje się do instalacji w CMU, pod warunkiem że:
 - (1) podzespół CMU jest w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację, oraz
 - (2) instalator posiada dokument wydany przez osobę lub organizację, która wyprodukowała podzespół CMU, określający nazwę i oznakowanie podzespołu, zgodność podzespołu z jego danymi projektowymi oraz zawierający datę wydania.”;

62) w pkt 21.A.431A wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Niniejsza podczęść ustanawia procedurę zatwierdzania projektów napraw wyrobu, części, akcesorium, SBSP, CMU lub podzespołu CMU oraz prawa i obowiązki wnioskodawców ubiegających się o takie zatwierdzenia i ich posiadaczy.”;

b) lit. c) i d) otrzymują brzmienie:

„c) »Naprawa« oznacza usunięcie uszkodzenia lub przywrócenie stanu zdatności wyrobu, części, akcesorium, CMU lub podzespołu CMU po pierwotnym dopuszczeniu do użytkowania przez ich producenta.

d) Usunięcie uszkodzenia w drodze wymiany części, akcesoriów lub podzespołów CMU bez konieczności podejmowania działań projektowych jest uznawane za czynność obsługową i dlatego nie wymaga zatwierdzenia według niniejszego załącznika.”;

⁽¹⁾ [Wykaz mających zastosowanie aktów prawnych, które należy umieścić w przypisie]

63) pkt 21.A.431B lit. a) ppkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1. w odniesieniu do:

- (i) samolotów o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 5 700 kg;
- (ii) wiroplątów o MTOM nie większej niż 3 175 kg;
- (iii) szybowców, motoszybowców, balonów i sterowców, określonych w kategoriach ELA1 lub ELA2;
- (iv) statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL o MTOM nie większej niż 5 700 kg;”;

64) w pkt 21.A.432C lit. b) ppkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6. propozycję oceny istotnych grup czynności i danych służących wykazaniu zgodności w odniesieniu do prawdopodobieństwa wystąpienia niezidentyfikowanej niezgodności z podstawą certyfikacji typu, a także w odniesieniu do potencjalnego wpływu takiej niezgodności na bezpieczeństwo wyrobu, SBSP lub CMU. Proponowana ocena musi uwzględniać co najmniej elementy określone w pkt 21.B.100 lit. a) ppkt 1–4. W oparciu o tę ocenę we wniosku zawiera się propozycję dotyczącą zaangażowania Agencji w weryfikację czynności i danych służących wykazaniu zgodności; oraz”;

65) w pkt 21.A.433 lit. a) ppkt 3 i 4 otrzymują brzmienie:

- „3. jeśli nie stwierdzono żadnej cechy ani charakterystyki, które mogłyby uczynić wyrób, SBSP lub CMU niebezpiecznymi w użytkowaniu, do którego mają być one certyfikowane;
- 4. w przypadku gdy wnioskodawca wskazał, że podał dane certyfikacyjne na podstawie porozumienia z właścicielem danych certyfikacji typu zgodnie z pkt 21.A.432C lit. b) ppkt 7:
 - (i) gdy posiadacz poinformował, że nie ma zastrzeżeń natury technicznej do informacji przedłożonych na podstawie lit. a) ppkt 2 niniejszego punktu; oraz
 - (ii) gdy posiadacz zgodził się na współpracę z posiadaczem zatwierdzenia projektu naprawy celem zapewnienia wykonywania wszystkich obowiązków w zakresie ciągłej zdadności do lotu zmienionego wyrobu, zmienionego SBSP lub zmienionego CMU poprzez spełnienie wymagań pkt 21.A.451.”;

66) w pkt 21.A.439 zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„Części, akcesoria i podzespoły CMU przeznaczone do zastosowania w naprawie są wytwarzane zgodnie z danymi produkcyjnymi bazującymi na wszelkich niezbędnych danych projektowych dostarczonych przez posiadacza zatwierdzonego projektu naprawy.”;

67) pkt 21.A.441 otrzymuje brzmienie:

„21.A.441 **Realizacja naprawy**

- a) Realizacja naprawy jest dokonywana zgodnie z podczęścią C załącznika I (część M), podczęścią C załącznika Vb (część ML) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 lub podczęścią C załącznika I (część ML.UAS) do rozporządzenia delegowanego (UE) 2024/1107 lub przez organizację produkującą zatwierdzoną według podczęści G niniejszego załącznika, zgodnie z przywilejem przewidzianym w pkt 21.A.163 lit. d).
- b) Organizacja projektująca przekazuje organizacji wykonującej naprawę wszelkie niezbędne instrukcje instalacji.”;

68) w pkt 21.A.445 lit. a) zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„Kiedy wyrób, część, akcesorium, CMU lub podzespół CMU, które zostały uszkodzone, pozostają nienaprawione i nie obejmują ich dane uprzednio zatwierdzone, oszacowanie uszkodzenia pod kątem znaczenia dla zdadności do lotu może być dokonane tylko.”;

- 69) w pkt 21.A.708 wprowadza się następujące zmiany:
- a) lit. a) otrzymuje brzmienie:
 - „a) konfigurację(-e), dla której(-ych) występuje się o zezwolenie na lot, w tym, w przypadku bezzałogowych statków powietrznych, konfigurację CMU, która jest wykorzystywana do sterowania statkiem powietrznym;”;
 - b) w lit. b) wprowadza się następujące zmiany:
 - (i) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„wszelkie warunki lub ograniczenia niezbędne do bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego, w tym:”;
 - (ii) dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

„7. w przypadku bezzałogowych statków powietrznych – szczególne ustalenia i instrukcje dotyczące eksploatacji i ciągłej zdadności do lotu SBSP lub CMU;”;
 - c) lit. d) otrzymuje brzmienie:
 - „d) metodę wykorzystaną do kontroli konfiguracji statku powietrznego, w tym, w przypadku bezzałogowego statku powietrznego, konfigurację CMU, która jest stosowana do sterowania statkiem powietrznym, w celu zapewnienia zgodności z ustalonymi warunkami.”;
- 70) pkt 21.A.711 lit. d) otrzymuje brzmienie:
- „d) Zatwierdzona organizacja może wydać zezwolenie na lot (formularz 20b EASA, zob. dodatek IV) na mocy przywileju nadanego zgodnie z pkt CAMO.A.125 załącznika Vc (część CAMO) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 lub pkt CAO.A.095 załącznika Vd (część CAO) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 lub pkt CAO.UAS.095 załącznika II (część CAO.UAS) do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2024/1107, stosownie do przypadku, jeżeli warunki lotu, o których mowa w pkt 21.A.708 niniejszego załącznika, zostały zatwierdzone zgodnie z pkt 21.A.710 niniejszego załącznika.”;
- 71) tytuł podczęści Q otrzymuje brzmienie:
- „PODCZEŚĆ Q – ZNAKOWANIE WYROBÓW, CZĘŚCI, AKCESORIÓW, JEDNOSTEK STERUJĄCO-MONITORUJĄCYCH (CMU) I PODZESPOŁÓW CMU”;**
- 72) w pkt 21.A.801 wprowadza się następujące zmiany:
- a) nagłówek otrzymuje brzmienie:

„21.A.801 **Znakowanie wyrobów i jednostek sterująco-monitorujących (CMU)**”;
 - b) lit. a) otrzymuje brzmienie:
 - „a) znakowanie wyrobów i CMU produkowanych zgodnie z podczęścią F lub podczęścią G obejmuje następujące informacje:
 1. nazwa producenta;
 2. oznaczenie wyrobu i CMU;
 3. numer seryjny producenta;
 4. znak »EXEMPT« w przypadku silników, jeżeli właściwy organ przyznał zwolnienie z mających zastosowanie wymogów ochrony środowiska;
 5. wszelkie inne informacje, które Agencja uzna za właściwe.”;

c) dodaje się nową lit. e) w brzmieniu:

„e) Każda osoba fizyczna lub prawna produkująca CMU według podczęści G lub podczęści F nanosi na nią cechy identyfikacyjne w postaci ogniotrwałej tabliczki metodą wytrawiania, stemplowania, grawerowania lub inną zatwierdzoną metodą. Tabliczka ta przedstawia w sposób dostępny i czytelny informacje wyszczególnione w lit. a) i powinno być mało prawdopodobne jej zniszczenie lub usunięcie podczas normalnego eksploatacji bądź zagubienie albo zniszczenie w związku z wypadkiem.”;

73) w pkt 21.A.803 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Bez stosownego zatwierdzenia przez Agencję nie wolno usuwać, zmieniać ani umieszczać informacji identyfikacyjnych, o których mowa w pkt 21.A.801 lit. a), na statku powietrznym, silniku, śmigle, łopacie śmigła, piaście śmigła lub CMU ani informacji identyfikacyjnych, o których mowa w pkt 21.A.807 lit. a), na APU.”;

b) lit. c) i d) otrzymują brzmienie:

„c) W drodze odstępstwa od przepisów lit. a) i b), każda osoba fizyczna lub prawna wykonująca prace z zakresu obsługi technicznej, według mających zastosowanie przepisów, może zgodnie z metodami, technikami i praktykami ustanowionymi przez Agencję:

1. usuwać, zmieniać lub umieszczać informacje identyfikacyjne, o których mowa w pkt 21.A.801 lit. a), na statku powietrznym, silniku, śmigle, łopacie śmigła, piaście śmigła lub CMU lub informacje identyfikacyjne, o których mowa w pkt 21.A.807 lit. a), na APU; lub
2. zdejmować tabliczkę identyfikacyjną, o której mowa w pkt 21.A.801, bądź w pkt 21.A.807 w przypadku APU, kiedy jest to niezbędne w trakcie czynności z zakresu obsługi technicznej.

d) Nie wolno montować tabliczki identyfikacyjnej zdjętej zgodnie z lit. c) ppkt 2 na statku powietrznym, silniku, śmigle, łopacie śmigła, piaście śmigła lub CMU innych niż te, z których została ona zdjęta.”;

74) pkt 21.A.804 otrzymuje brzmienie:

„21.A.804 Znakowanie części, akcesoriów i podzespołów jednostki sterująco-monitorującej (CMU)

a) Każda część i każde akcesorium, które kwalifikują się do instalacji w wyrobie posiadającym certyfikat typu, oraz każdy podzespół CMU, który kwalifikuje się do instalacji w CMU certyfikowanym zgodnie z niniejszym załącznikiem I, muszą być oznakowane w sposób trwały i czytelny:

1. nazwą, znakiem fabrycznym lub symbolem identyfikującym producenta w sposób określony właściwymi danymi projektowymi;
2. numerem katalogowym, o którym mowa we właściwych danych projektowych; oraz
3. literami »EPA«;
 - (i) w przypadku części lub akcesoriów wyprodukowanych zgodnie z zatwierdzonymi danymi projektowymi nienależącymi do posiadacza certyfikatu typu na związany z nimi wyrób, z wyjątkiem artykułów ETSO oraz części i akcesoriów objętych pkt 21.A.307 lit b);
 - (ii) w przypadku podzespołów CMU wyprodukowanych zgodnie z zatwierdzonymi danymi projektowymi, które nie należą do posiadacza certyfikatu typu powiązanej CMU ani do posiadacza certyfikatu typu bezzałogowego statku powietrznego, jeżeli CMU jest certyfikowana jako część bezzałogowego statku powietrznego, z wyjątkiem podzespołów ETSO CMU i podzespołów CMU objętych pkt 21.A.308 lit. b).

b) W drodze odstępstwa od lit. a), jeżeli Agencja zgadza się, że część, akcesorium lub podzespół CMU są zbyt małe lub z innych powodów niepraktyczne jest znakowanie części, akcesorium lub podzespołu CMU jakąkolwiek informacją wymaganą w lit. a), to dokument autoryzowanego poświadczenia towarzyszący części, akcesorium lub podzespołowi CMU lub jej/jego pojemnik powinien zawierać informacje, którymi nie można było oznaczyć części lub akcesorium.”;

75) pkt 21.B.20 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Agencja wdraża system służący do odpowiedniego analizowania wszelkich otrzymanych informacji istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa i bez zbędnej zwłoki przekazuje właściwym organom państw członkowskich i Komisji wszelkie informacje, które są im niezbędne do zareagowania w odpowiednim czasie na problem w zakresie bezpieczeństwa dotyczący wyrobów, części, akcesoriów, SBSP, CMU lub podzespołów CMU, osób lub organizacji podlegających rozporządzeniu (UE) 2018/1139 oraz aktom delegowanym i wykonawczym do niego, w tym zalecenia lub działania naprawcze, jakie należy podjąć.”;

76) pkt 21.B.70 otrzymuje brzmienie:

„21.B.70 **Specyfikacje certyfikacyjne**

Zgodnie z art. 76 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2018/1139 Agencja wydaje specyfikacje certyfikacyjne i inne szczegółowe specyfikacje, w tym specyfikacje certyfikacyjne w zakresie zdatności do lotu, danych dotyczących zgodności operacyjnej i ochrony środowiska, które mogą być wykorzystywane przez właściwe organy, organizacje i personel do wykazania zgodności wyrobów, części, akcesoriów, SBSP, CMU i podzespołów CMU z odpowiednimi zasadniczymi wymogami załączników II, IV, V i IX do tego rozporządzenia, jak również z wymaganiami dotyczącymi ochrony środowiska określonymi w art. 9 ust. 2 i w załączniku III do tego rozporządzenia. Specyfikacje takie muszą być dostatecznie szczegółowe i konkretne, aby wskazać wnioskodawcy warunki, które mają być spełnione w celu wydania, zmiany lub uzupełnienia certyfikatu.”;

77) pkt 21.B.75 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Agencja ustanawia dla danego wyrobu, SBSP lub CMU specjalne, szczegółowe wymagania techniczne, zwane »warunkami specjalnymi«, jeżeli odnośne specyfikacje certyfikacyjne nie zawierają norm bezpieczeństwa adekwatnych lub właściwych dla wyrobu, SBSP lub CMU w następujących przypadkach:

1. wyrób, SBSP lub CMU wykazuje cechy konstrukcyjne nowatorskie lub nietypowe dla praktyk projektowych, w oparciu o które opracowano stosowne specyfikacje certyfikacyjne;
2. zamierzone użytkowanie wyrobu jest nietypowe; lub
3. doświadczenie wynikające z użytkowania podobnych wyrobów, SBSP lub CMU bądź wyrobów lub CMU posiadających podobne cechy konstrukcyjne lub nowo zidentyfikowane zagrożenia wskazują, że mogą zaistnieć sytuacje stanowiące zagrożenie bezpieczeństwa.”;

78) w pkt 21.B.80 wprowadza się następujące zmiany:

a) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„Agencja określa podstawę certyfikacji typu i powiadamia o niej wnioskodawcę ubiegającego się o certyfikat typu lub o ograniczony certyfikat typu. Podstawę certyfikacji typu stanowią.”;

b) w lit. a) wprowadza się następujące zmiany:

(i) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„specyfikacje certyfikacyjne w zakresie zdatności do lotu określone przez Agencję dla wyrobu, SBSP lub CMU, mające zastosowanie w dniu złożenia wniosku o wydanie tego certyfikatu, oraz wszelkie warunki specjalne określone przez Agencję zgodnie z pkt 21.B.75 lit. a), chyba że:”

(ii) pkt 3 ppkt (i) otrzymuje brzmienie:

„(i) w przypadku certyfikatu typu, wykazują zgodność z zasadniczymi wymogami załącznika II oraz, w stosownych przypadkach, załącznika IX do rozporządzenia (UE) 2018/1139; lub”;

c) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Zarezerwowane.”;

79) w pkt 21.B.82 lit. a) wprowadza się następujące zmiany:

a) ppkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Agencja akceptuje lub wyznacza alternatywne sposoby wykazania zgodności z odpowiednimi zasadniczymi wymogami załączników II, IV, V i IX do rozporządzenia (UE) 2018/1139;”;

80) w pkt 21.B.100 lit. a) zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„Agencja określa stopień swojego zaangażowania w weryfikację czynności i danych służących wykazaniu zgodności na potrzeby wniosku o certyfikat typu, ograniczony certyfikat typu, zatwierdzenie poważnej zmiany, uzupełniający certyfikat typu, zatwierdzenie projektu poważnej naprawy lub autoryzację ETSO na pomocnicze źródła zasilania (APU). Dokonuje tego na podstawie oceny istotnych grup czynności i danych służących wykazaniu zgodności w ramach programu certyfikacji. Ocena ta dotyczy:

— prawdopodobieństwa wystąpienia niezidentyfikowanej niezgodności z podstawą certyfikacji typu, podstawą zatwierdzenia danych dotyczących zgodności operacyjnej lub wymogami ochrony środowiska; oraz

— potencjalnego wpływu takiej niezgodności na bezpieczeństwo wyrobu, SBSP i CMU lub ochronę środowiska;

przy czym uwzględni co najmniej następujące elementy:”;

81) pkt 21.B.103 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Agencja wydaje certyfikat typu statku powietrznego, silnika, śmigła lub CMU bądź ograniczony certyfikat typu statku powietrznego, jeżeli spełnione są wszystkie następujące warunki:

1. wnioskodawca spełnia wymogi pkt 21.A.21;

2. w wyniku przeprowadzonej przez siebie, odpowiednio do stopnia zaangażowania określonego zgodnie z pkt 21.B.100, weryfikacji wykazania zgodności Agencja nie stwierdziła żadnych niezgodności z właściwą podstawą certyfikacji typu, podstawą zatwierdzenia danych dotyczących zgodności operacyjnej, w stosownych przypadkach, zgodnie z pkt 21.B.82, ani z mającymi zastosowanie wymogami ochrony środowiska;

3. nie stwierdzono żadnej cechy ani charakterystyki, które mogłyby uczynić wyrób, SBSP lub CMU niebezpiecznymi w użytkowaniu, do którego mają być one certyfikowane.”;

82) w pkt 21.B.107 wprowadza się następujące zmiany:

a) w lit. a) ppkt 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. w wyniku przeprowadzonej przez siebie, odpowiednio do stopnia zaangażowania określonego na podstawie pkt 21.B.100 lit. a) lub b), weryfikacji wykazania zgodności Agencja nie stwierdziła żadnych niezgodności z właściwą podstawą certyfikacji typu, podstawą zatwierdzenia danych dotyczących zgodności operacyjnej, w stosownych przypadkach, zgodnie z pkt 21.B.82, ani z mającymi zastosowanie wymogami ochrony środowiska; oraz

3. nie stwierdzono żadnej cechy ani charakterystyki, które mogłyby uczynić wyrób, SBSP lub CMU niebezpiecznymi w użytkowaniu, do którego mają być one certyfikowane.”;

b) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) W przypadku zmiany mającej wpływ na dane dotyczące zgodności operacyjnej, w drodze odstępstwa od lit. a) ppkt 1 i 2, na żądanie wnioskodawcy zawarte w oświadczeniu, o którym mowa w pkt 21.A.20 lit. d), Agencja może zatwierdzić zmianę w certyfikacie typu statku powietrznego przed wykazaniem zgodności z właściwą podstawą zatwierdzenia danych dotyczących zgodności operacyjnej, pod warunkiem że wnioskodawca wykaże taką zgodność przed datą, od której dane te mają być wykorzystywane w praktyce.”;

83) pkt 21.B.111 lit. a) i b) otrzymują brzmienie:

„a) Agencja wydaje uzupełniający certyfikat typu, jeżeli spełnione są wszystkie następujące warunki:

1. wnioskodawca spełnia wymogi pkt 21.A.115 lit. b);
2. w wyniku przeprowadzonej przez siebie, odpowiednio do stopnia zaangażowania określonego na podstawie pkt 21.B.100 lit. a), weryfikacji wykazania zgodności Agencja nie stwierdziła żadnych niezgodności z właściwą podstawą certyfikacji typu, podstawą zatwierdzenia danych dotyczących zgodności operacyjnej, w stosownych przypadkach, zgodnie z pkt 21.B.82, ani z mającymi zastosowanie wymogami ochrony środowiska;
3. nie stwierdzono żadnej cechy ani charakterystyki, które mogłyby uczynić wyrób, SBSP lub CMU niebezpiecznymi w użytkowaniu, do którego mają być one certyfikowane.

b) W przypadku uzupełniającego certyfikatu typu mającego wpływ na dane dotyczące zgodności operacyjnej, w drodze odstępstwa od lit. a) ppkt 1 i 2, na żądanie wnioskodawcy zawarte w oświadczeniu, o którym mowa w pkt 21.A.20 lit. d), Agencja może wydać uzupełniający certyfikat typu przed wykazaniem zgodności z właściwą podstawą zatwierdzenia danych dotyczących zgodności operacyjnej, pod warunkiem że wnioskodawca wykaże taką zgodność przed datą, od której dane te mają być wykorzystywane w praktyce.”;

84) w pkt 21.B.320 lit. b) ppkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5. przegląd statku powietrznego oraz, w przypadku bezzałogowych statków powietrznych, CMU;”;

85) pkt 21.B.325 otrzymuje brzmienie:

„21.B.325 **Wydawanie świadectw zdatności do lotu**

a) Po stwierdzeniu, że spełnione są wymogi pkt 21.B.326 oraz właściwe wymagania sekcji A podczęść H niniejszego załącznika, właściwy organ państwa członkowskiego rejestru bez nieuzasadnionej zwłoki wydaje lub zmienia świadectwo zdatności do lotu (formularz 25 EASA, zob. dodatek VI).

b) Po stwierdzeniu, że spełnione są wymogi pkt 21.B.327 oraz właściwe wymagania sekcji A podczęść H niniejszego załącznika, właściwy organ państwa członkowskiego rejestru bez nieuzasadnionej zwłoki wydaje lub zmienia ograniczone świadectwo zdatności do lotu (formularz 24 EASA, zob. dodatek V).

c) W przypadku nowego statku powietrznego oraz używanego statku powietrznego pochodzącego z państwa niebędącego członkiem UE, właściwy organ państwa członkowskiego rejestru, oprócz właściwego świadectwa zdatności do lotu, o którym mowa w lit. a) lub b), wydaje:

1. w przypadku statku powietrznego objętego załącznikiem I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 – początkowe poświadczenie przeglądu zdatności do lotu (formularz 15a EASA, zob. dodatek II);
2. w przypadku nowego statku powietrznego objętego załącznikiem Vb (część ML) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 – początkowe poświadczenie przeglądu zdatności do lotu (formularz 15c EASA, zob. dodatek II);
3. w przypadku używanego statku powietrznego pochodzącego z państwa niebędącego członkiem UE i objętego załącznikiem Vb (część-ML) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 – początkowe poświadczenie przeglądu zdatności do lotu (formularz 15c EASA, zob. dodatek II), jeżeli właściwy organ przeprowadził przegląd zdatności do lotu;
4. w przypadku nowego bezzałogowego statku powietrznego objętego załącznikiem I (część ML.UAS) do rozporządzenia delegowanego (UE) 2024/1107, początkowe poświadczenie przeglądu zdatności do lotu (formularz 15d EASA, zob. dodatek II);
5. w przypadku używanego bezzałogowego statku powietrznego pochodzącego z państwa niebędącego członkiem UE i objętego załącznikiem I (część ML.UAS) do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2024/1107, początkowe poświadczenie przeglądu zdatności do lotu (formularz 15d EASA, zob. dodatek II), jeżeli właściwy organ przeprowadził przegląd zdatności do lotu.”;

- 86) w pkt 21.B.326 wprowadza się następujące zmiany:
- a) lit. a) ppkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2. jeżeli właściwy organ państwa członkowskiego rejestru uzna, że statek powietrzny lub SBSB, stosownie do przypadku, odpowiada wymaganiom zatwierdzonego projektu i jest w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację; powyższe może obejmować przeglądy dokonywane przez właściwy organ państwa członkowskiego rejestru; oraz”;
- b) w lit. b) wprowadza się następujące zmiany:
- (i) w ppkt 1 wprowadza się następujące zmiany:
- ppkt (i) otrzymuje brzmienie:
- „(i) statek powietrzny lub SBSB, stosownie do przypadku, odpowiada wymaganiom projektu typu zatwierdzonego według certyfikatu typu i wszelkich uzupełniających certyfikatów typu, zmian lub napraw zatwierdzonych zgodnie z niniejszym załącznikiem; oraz”;
- ppkt (iii) otrzymuje brzmienie:
- „(iii) przegląd zdatości do lotu został przeprowadzony zgodnie z przepisami podczęści I załącznika I (część M) lub podczęści I załącznika Vb (część ML) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 lub podczęści I załącznika I (część ML.UAS) do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2024/1107, stosownie do przypadku;”;
- (ii) pkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2. jeżeli właściwy organ państwa członkowskiego rejestru uzna, że statek powietrzny lub SBSB, stosownie do przypadku, odpowiada wymaganiom zatwierdzonego projektu i jest w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację; powyższe może obejmować przeglądy dokonywane przez właściwy organ państwa członkowskiego rejestru; oraz”;
- 87) w pkt 21.B.327 lit. a) wprowadza się następujące zmiany:
- a) ppkt 1 ppkt (ii) otrzymuje brzmienie:
- „(ii) kiedy właściwy organ państwa członkowskiego rejestru uzna, że statek powietrzny lub SBSB, stosownie do przypadku, odpowiada wymaganiom projektu zatwierdzonego przez Agencję według ograniczonego certyfikatu typu lub zgodnie ze specyficznymi wymaganiami zdatości do lotu oraz że jest w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację. powyższe może obejmować przeglądy dokonywane przez właściwy organ państwa członkowskiego rejestru;”;
- b) w ppkt 2 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) ppkt (i) lit. A) otrzymuje brzmienie:
- „A) statek powietrzny lub SBSB, stosownie do przypadku, odpowiada wymaganiom projektu zatwierdzonego przez Agencję według ograniczonego certyfikatu typu lub zgodnie ze specyficznymi wymaganiami zdatości do lotu, a także wszelkich uzupełniających certyfikatów typu, zmian lub napraw zatwierdzonych zgodnie z niniejszym załącznikiem I (część 21); oraz”;
- (ii) ppkt (i) lit. C) otrzymuje brzmienie:
- „C) statek powietrzny poddano przeglądowi zgodnie z przepisami załącznika I (część M) lub załącznika Vb (część ML) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 lub załącznika I (część ML.UAS) do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2024/1107, stosownie do przypadku;”;
- (iii) ppkt (ii) otrzymuje brzmienie:
- „(ii) jeżeli właściwy organ państwa członkowskiego rejestru uzna, że statek powietrzny lub SBSB, stosownie do przypadku, odpowiada wymaganiom zatwierdzonego projektu i jest w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację; powyższe może obejmować przeglądy dokonywane przez właściwy organ państwa członkowskiego rejestru.”;

- 88) pkt 21.B.432 lit. b) ppkt 1 ppkt (ii) otrzymuje brzmienie:
- „(ii) audyty wyrobów, SBSP i CMU na odpowiedniej próbie projektu oraz certyfikację wyrobów, części, akcesoriów, SBSP, CMU i podzespołów CMU, które są objęte zakresem prac organizacji;”;
- 89) w sekcji B tytuł podczęści K otrzymuje brzmienie:
- „PODCZEŚĆ K – CZĘŚCI, AKCESORIA I PODZESPOŁY JEDNOSTKI STERUJĄCO-MONITORUJĄCEJ (CMU)”;**
- 90) pkt 21.B.453 lit. a) ppkt 4 otrzymuje brzmienie:
- „4. nie stwierdzono żadnej cechy ani charakterystyki, które mogłyby uczynić wyrób, SBSP lub CMU niebezpiecznymi w użytkowaniu, do którego mają być one certyfikowane.”;
- 91) w pkt 21.B.520 lit. b) ppkt 4 otrzymuje brzmienie:
- „4. przegląd statku powietrznego oraz, w przypadku bezzałogowych statków powietrznych, CMU;”;
- 92) w sekcji B tytuł podczęści Q otrzymuje brzmienie:
- „PODCZEŚĆ Q – ZNAKOWANIE WYROBÓW, CZĘŚCI, AKCESORIÓW, JEDNOSTEK STERUJĄCO-MONITORUJĄCYCH (CMU) I PODZESPOŁÓW CMU”;**
- 93) w wykazie dodatków (FORMULARZE EASA) wprowadza się następujące zmiany:
- „Dodatek I – formularz 1 EASA – Autoryzowane poświadczenie produkcji/obsługi
- Dodatek II – formularze 15a, 15c i 15d EASA – Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu
- Dodatek III – formularz 20a EASA – Zezwolenie na lot
- Dodatek IV – formularz 20b EASA – Zezwolenie na lot (wydawane przez zatwierdzone organizacje)
- Dodatek V – formularz 24 EASA – Ograniczone świadectwo zdatności do lotu
- Dodatek VI – formularz 25 EASA – Świadectwo zdatności do lotu
- Dodatek VII – formularz 45 EASA – Świadectwo zdatności w zakresie hałasu
- Dodatek VIII – formularz 52 EASA – Oświadczenie o zgodności statku powietrznego/systemu bezzałogowego statku powietrznego
- Dodatek IX – formularz 53 EASA – Poświadczenie obsługi
- Dodatek X – formularz 55 EASA – Certyfikat zatwierdzenia organizacji produkującej
- Dodatek XI – formularz 65 EASA – Zezwolenie na produkcję bez posiadania zatwierdzenia organizacji produkującej
- Dodatek XII – Kategorie prób w locie i odnośne kwalifikacje załogi uczestniczącej w próbach w locie”;
- 94) w dodatku I „Autoryzowane poświadczenie produkcji/obsługi – formularz 1 EASA, o którym mowa w załączniku I (część 21)”, w instrukcji wypełniania formularza 1 EASA wprowadza się następujące zmiany:
- a) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:
- „Niniejsza instrukcja dotyczy wypełniania formularza 1 EASA tylko w odniesieniu do produkcji. Należy zwrócić uwagę na dodatek II do załącznika I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 oraz dodatek III do załącznika I (część ML.UAS) do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2024/1107, który obejmuje wykorzystanie formularza 1 EASA do celów obsługi technicznej.”;

- b) w pkt 1 CEL I ZAKRES ZASTOSOWANIA wprowadza się następujące zmiany:
- (i) pkt 1.1 otrzymuje brzmienie:
„1.1. Zasadniczym celem tego dokumentu jest poświadczenie zdatności do lotu nowych silników lotniczych, śmigieł, części, akcesoriów, CMU i podzespołów CMU (»element(-y)«).”;
 - (ii) pkt 1.6 otrzymuje brzmienie:
„1.6. Poświadczenie nie stanowi zezwolenia na zainstalowanie elementu w danym statku powietrznym, silniku lub śmigle, ale pomaga użytkownikowi końcowemu w określeniu jego statusu co do zatwierdzenia zdatności do lotu.”;
- c) w pkt 5 „WYPEŁNIENIE POŚWIADCZENIA PRZEZ WYDAJĄCEGO” pole 8 otrzymuje brzmienie:
- „Pole 8 **Numer części**
- Wpisać numer części widniejący na elemencie lub przywieszce/opakowaniu. W przypadku silnika, śmigła lub CMU można zastosować oznaczenie typu.”;

95) w dodatku II wprowadza się następujące zmiany:

- a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Dodatek II

Formularze 15a, 15c i 15d EASA – Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu”;

- b) dodaje się nowy formularz 15d EASA w brzmieniu:

Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu – formularz 15d EASA

<p>„POŚWIADCZENIE PRZEGLĄDU ZDATNOŚCI DO LOTU (ARC) (dla bezzałogowych statków powietrznych spełniających wymogi części ML.UAS)</p> <p>Numer ARC:</p> <p align="center">Na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139,</p> <p align="center">[NAZWA WŁAŚCIWEGO ORGANU]</p> <p>niniejszym poświadcza, że:</p> <p><input type="checkbox"/> przeprowadził(-a) przegląd zdatności do lotu, zgodnie z załącznikiem I (część ML.UAS) do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2024/1107, następującego bezzałogowego statku powietrznego:</p> <p>[lub]</p> <p><input type="checkbox"/> następujący nowy bezzałogowy statek powietrzny:</p> <p>producent bezzałogowego statku powietrznego:oznaczenie producenta bezzałogowego statku powietrznego:</p> <p>rejestracja bezzałogowego statku powietrznego: numer seryjny bezzałogowego statku powietrznego: (i że ten statek powietrzny) w dniu wydania poświadczenia uznany jest za zdalny do lotu.</p> <p>Data wydania: Data ważności:</p> <p>Liczba godzin lotu (FH) bezzałogowego statku powietrznego w dniu przeglądu:</p> <p>Podpisano: Numer upoważnienia (jeżeli dotyczy):</p> <p align="center">[LUB]</p> <p align="center">[NAZWA ZATWIERDZONEJ ORGANIZACJI, ADRES i NUMER ZATWIERDZENIA] (*)</p> <p><input type="checkbox"/> niniejszym poświadcza, 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:</p> <p>producent bezzałogowego statku powietrznego:oznaczenie producenta bezzałogowego statku powietrznego:</p> <p>rejestracja bezzałogowego statku powietrznego: numer seryjny bezzałogowego statku powietrznego: i że ten statek powietrzny w dniu wydania poświadczenia uznany jest za zdalny do lotu.</p> <p>Data wydania: Data ważności:</p> <p>Liczba godzin lotu (FH) bezzałogowego statku powietrznego w dniu przeglądu:</p> <p>Podpisano: Numer upoważnienia (jeżeli dotyczy):</p> <p align="center">=====</p> <p>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</p> <p>Data wydania: Data 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 align="center">=====</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: Data 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>Formularz 15d EASA – wydanie 1</p> <p>(*) Wystawca formularza może dostosować go do swoich potrzeb, usuwając nazwę, poświadczenie, odniesienie do przedmiotowego statku powietrznego oraz szczegóły dotyczące wydania formularza, które nie są istotne w kontekście potrzeb wystawcy.”;</p>

96) dodatek III otrzymuje brzmienie:

„Dodatek III

Zezwolenie na lot – formularz 20a EASA

Logo właściwego organu	ZEZWOLENIE NA LOT	
(*)		
<p>Niniejsze zezwolenie na lot wydane jest na mocy rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz zaświadcza, że ten statek powietrzny jest zdolny do bezpiecznego lotu w podanym niżej celu i przy wymienionych niżej warunkach, i jest ważne we wszystkich państwach członkowskich.</p> <p>Niniejsze zezwolenie na lot jest również ważne dla wykonywania lotów do i wewnątrz państw niebędących członkami UE pod warunkiem uzyskania oddzielnego zatwierdzenia od właściwych organów tych państw:</p>	1. Przynależność państwowa i znaki rejestracyjne:	
2. Producent statku powietrznego/typ: [w przypadku bezzałogowych statków powietrznych proszę wstawić model i oznaczenie jednostki sterująco-monitorującej]	3. Numer seryjny:	
4. Zezwolenie na lot obejmuje: [cel, zgodnie z pkt 21.A.701 lit. a)]		
5. Posiadacz: [w przypadku zezwolenia na lot wydanego w celu jak w pkt 21.A.701 lit. a) ppkt 15): »zarejestrowany posiadacz«]		
6. Warunki/uwagi:		
7. Okres ważności:		
8. Miejsce i data wydania:	9. Podpis przedstawiciela właściwego organu:	
<p>Formularz 20 a EASA – wydanie 2 (*) Wypełnia państwo rejestru.”;</p>		

97) dodatek IV otrzymuje brzmienie:

„Dodatek IV

Zezwolenie na lot (wydawane przez zatwierdzone organizacje) – formularz 20b EASA

Państwo członkowskie właściwego organu wydającego zatwierdzenie organizacji, na podstawie którego wydano niniejsze zezwolenie; lub »EASA«, jeśli zatwierdzenie zostało wydane przez EASA	ZEZWOLENIE NA LOT	
Nazwa i adres organizacji wydającej niniejsze zezwolenie na lot.	(*)	
Niniejsze zezwolenie na lot wydane jest na mocy rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz zaświadcza, że ten statek powietrzny jest zdolny do bezpiecznego lotu w podanym niżej celu i przy wymienionych niżej warunkach, i jest ważne we wszystkich państwach członkowskich. Niniejsze zezwolenie jest również ważne dla wykonywania lotów do i wewnątrz państw niebędących członkami UE/państw trzecich pod warunkiem uzyskania oddzielnego zatwierdzenia od właściwych organów tych państw.	1. Przynależność państwowa i znaki rejestracyjne:	
2. Producent statku powietrznego/typ: [w przypadku bezzałogowych statków powietrznych proszę wstawić model i oznaczenie jednostki sterująco-monitorującej]	3. Numer seryjny:	
4. Zezwolenie na lot obejmuje: [cel, zgodnie z pkt 21.A.701 lit. a)]		
5. Posiadacz: [organizacja wydająca niniejsze zezwolenie na lot]		
6. Warunki/uwagi:		
7. Okres ważności:		
8. Miejsce i data wydania:	9. Podpis osoby upoważnionej: Imię i nazwisko: Numer referencyjny zatwierdzenia:	
Formularz 20b EASA – wydanie 2 (*) Wypełnia posiadacz zatwierdzenia organizacji.;		

98) Dodatek V otrzymuje brzmienie:

„Dodatek V

Ograniczone świadectwo zdatności do lotu – formularz 24 EASA

LOGO właściwego organu

OGRANICZONE ŚWIADECTWO ZDATNOŚCI DO LOTU

(*)	[Państwo członkowskie rejestru] [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO]	(*)
1. Przynależność państwowa i znaki rejestracyjne	2. Producent i oznaczenie fabryczne statku powietrznego	3. Numer seryjny statku powietrznego
4. Kategoria		
<p>5. Niniejsze ograniczone świadectwo zdatności do lotu wydane jest w oparciu o (**) [Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z dnia 7 grudnia 1944 r.] i [rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 w odniesieniu do ww. statku powietrznego, który uznawany jest za zdalny do lotu, jeżeli jest obsługiwany i użytkowany zgodnie z powyższymi i odnośnymi ograniczeniami użytkowymi.] Dodatkowo mają zastosowanie następujące ograniczenia:</p> <p>(5) (8) [Statek powietrzny może być użytkowany w żegludze międzynarodowej niezależnie od ww. ograniczeń].</p> <p>Uwagi: [w przypadku bezzałogowych statków powietrznych proszę wstawić model i oznaczenie jednostki sterująco-monitorującej]</p>		
Data wydania:	Podpis:	
6. Niniejsze ograniczone świadectwo zdatności do lotu pozostaje ważne do czasu jego cofnięcia przez właściwy organ państwa członkowskiego rejestru.		
Do niniejszego świadectwa dołącza się aktualne poświadczenie przeglądu zdatności do lotu.		
<p>Formularz 24 EASA – wydanie 3 (*) Wypełnia państwo rejestru. (**) Niepotrzebne skreślić.</p>		

Niniejsze ograniczone świadectwo zdatności do lotu musi znajdować się na pokładzie podczas wykonywania wszystkich lotów.”;

99) dodatek VI otrzymuje brzmienie:

„Dodatek VI

Świadectwo zdatności do lotu – formularz 25 EASA

LOGO właściwego organu

ŚWIADECTWO ZDATNOŚCI DO LOTU

(*)	[Państwo członkowskie rejestru] [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO]	(*)
1. Przynależność państwowa i znaki rejestracyjne	2. Producent i oznaczenie fabryczne statku powietrznego	3. Numer seryjny statku powietrznego
4. Kategoria		
5. Niniejsze świadectwo zdatności do lotu wydane jest w oparciu o Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z dnia 7 grudnia 1944 r. i rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 w odniesieniu do ww. statku powietrznego, który uznawany jest za zdatny do lotu, jeżeli jest obsługiwany i użytkowany zgodnie z powyższymi i odnośnymi ograniczeniami użytkowymi. Ograniczenia/uwagi: (7) [w przypadku bezzałogowych statków powietrznych proszę wstawić model i oznaczenie jednostki sterująco-monitorującej]		
Data wydania:		Podpis:
6. Niniejsze świadectwo zdatności do lotu pozostaje ważne do czasu jego cofnięcia przez właściwy organ państwa członkowskiego rejestru. Do niniejszego świadectwa dołącza się aktualne poświadczenie przeglądu zdatności do lotu.		
Formularz 25 EASA – wydanie 3 (*) (*) Wypełnia państwo rejestru.		

Niniejsze świadectwo zdatności do lotu musi znajdować się na pokładzie podczas wykonywania wszystkich lotów.”;

100) w dodatku VIII wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Oświadczenie o zgodności statku powietrznego/systemu bezzałogowego statku powietrznego – formularz 52 EASA”;

b) formularz „Oświadczenie o zgodności statku powietrznego” otrzymuje brzmienie:

„OŚWIADCZENIE O ZGODNOŚCI STATKU POWIETRZNEGO/SYSTEMU BEZZAŁOGOWEGO STATKU POWIETRZNEGO		
1. Państwo producenta	2. [PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE] (*) Członek Unii Europejskiej (**)	3. Numer oświadczenia:
4. Organizacja		
5. Typ statku powietrznego	6. Numer referencyjny certyfikatu typu	
7. Numer lub znak rejestracyjny statku powietrznego	8. Numer identyfikacyjny organizacji produkującej:	
9. Szczegółowe informacje dotyczące silnika/śmigła/jednostki sterująco-monitorującej (***)		
10. Modyfikacje lub biuletyny serwisowe (***)		
11. Dyrektywy zdadności do lotu		
12. Ulgi		
13. Wyłączenia, zwolnienia lub odstępstwa (***)		
14. Uwagi		
15. Świadectwo zdadności do lotu		
16. Dodatkowe wymagania		
17. Oświadczenie o zgodności Niniejszym stwierdza się, że statek powietrzny/system bezzałogowego statku powietrznego jest w pełni zgodny z projektem certyfikowanym jako typ i elementami wyszczególnionymi w polach 9, 10, 11, 12 i 13. Statek powietrzny jest w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację. Statek powietrzny poddany został próbom w locie z wynikiem pozytywnym.		
18. Podpisano	19. Imię i nazwisko	20. Data (dd/mm/rrrr)
21. Numer zatwierdzenia organizacji produkującej:		
Formularz 52 EASA – wydanie 4		
(*) Lub EASA, jeśli EASA jest właściwym organem.		
(**) Skreślić w przypadku państwa niebędącego członkiem UE lub EASA.		
(***) Niepotrzebne skreślić.”;		

c) W instrukcji wypełniania „Oświadczenia o zgodności statku powietrznego – formularz 52 EASA” wprowadza się następujące zmiany:

(i) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Instrukcja wypełniania »Oświadczenia o zgodności statku powietrznego/systemu bezzałogowego statku powietrznego – formularz 52 EASA«”;

(ii) ppkt 1 „CEL I ZAKRES” otrzymuje brzmienie:

„1. CEL I ZAKRES

1.1. Zastosowanie oświadczenia o zgodności statku powietrznego/systemu bezzałogowego statku powietrznego wydanego przez organizację produkującą, która produkuje według części 21 sekcja A podczęść F, zostało opisane w pkt 21.A.130 i odpowiednich akceptowalnych sposobach spełnienia wymagań (AMC).

- 1.2. Celem oświadczenia o zgodności statku powietrznego/systemu bezzałogowego statku powietrznego (formularz 52 EASA) wydanego na mocy części 21 sekcja A podczęść G jest umożliwienie posiadaczowi odpowiedniego certyfikatu zatwierdzenia organizacji produkującej korzystania z przywileju otrzymywania od właściwego organu państwa członkowskiego rejestru świadectw zdatności do lotu oraz, na wniosek, świadectw zdatności w zakresie hałasu dla poszczególnych statków powietrznych.”;
- (iii) pkt 3.2 otrzymuje brzmienie:
- „3.2. Oświadczenie o zgodności nie może być wydane właściwemu organowi państwa członkowskiego rejestru, jeżeli projekt statku powietrznego/systemu bezzałogowego statku powietrznego i zainstalowane w nim wyroby, a w przypadku bezzałogowego statku powietrznego CMU, nie są zatwierdzone.”;
- (iv) pkt 3.4 otrzymuje brzmienie:
- „3.4 Oświadczenie o zgodności z założenia nie obejmuje tych elementów wyposażenia, których zamontowanie może być wymagane z uwagi na mające zastosowanie zasady eksploatacyjne. Jednakże część z tych pojedynczych elementów może być uwzględniona w polu 10 lub w zatwierdzonym projekcie typu. Dlatego przypomina się użytkownikom o obowiązku zapewnienia zgodności z mającymi zastosowanie zasadami eksploatacyjnymi dla ich własnych, szczególnych operacji.”;
- (v) pole 9 otrzymuje brzmienie:
- „Pole 9 Pełna nazwa typu silnika i typu(-ów) śmigła zgodnie z odpowiednim certyfikatem typu i związanym z nim arkuszem danych. Należy również wskazać numer identyfikacyjny organizacji produkującej i jej adres. W przypadku systemów bezzałogowych statków powietrznych – pełny typ CMU, zgodnie z odpowiednim certyfikatem typu, powiązany z nim arkusz danych oraz numer identyfikacyjny organizacji produkującej.”;
- (vi) pole 11 otrzymuje brzmienie:
- „Pole 11 Wyszczególnienie wszystkich mających zastosowanie dyrektyw zdatności do lotu (lub równoważnych) oraz oświadczenie o zgodności wraz z opisem metody wykazania zgodności w odniesieniu do danego statku powietrznego lub systemu bezzałogowego statku powietrznego, w tym wyrobów oraz zainstalowanych części, akcesoriów i wyposażenia oraz, w przypadku bezzałogowego statku powietrznego, CMU i podzespołów CMU. Należy wskazać ewentualne przyszłe terminy związane z wymaganiami w zakresie zgodności.”;
- (vii) pole 17 otrzymuje brzmienie:
- „Pole 17 Ważność oświadczenia o zgodności jest uzależniona od wyczerpującego wypełnienia wszystkich pól formularza. Egzemplarz sprawozdania z prób w locie wraz ze wszelkimi odnotowanymi danymi dotyczącymi wad i korekt musi być zachowywany w aktach przez posiadacza zatwierdzenia organizacji produkującej. Sprawozdanie musi być podpisane jako zadowolające przez właściwy personel poświadczający oraz przez członka załogi latającej, np. pilota doświadczonego lub inżyniera prób w locie. Wykonane próby w locie to próby określone w ramach procedur kontrolnych elementu zarządzania jakością systemu produkcyjnego, ustanowionego zgodnie z pkt 21.A.139, a w szczególności lit. d) ppkt 2 ppkt (vi), celem zapewnienia, by statek powietrzny odpowiadał właściwym danym projektowym i był w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację.
- Wyszczególnienie elementów dostarczonych (lub udostępnionych) celem zaspokojenia tych aspektów oświadczenia, które dotyczą bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego, musi być zachowywane w aktach przez posiadacza certyfikatu zatwierdzenia organizacji produkującej.”;

101) w dodatku X pierwszy formularz (formularz 55a EASA – wydanie 3) otrzymuje brzmienie:

„[PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE] (*)
Członek Unii Europejskiej (**)

CERTYFIKAT ZATWIERDZENIA ORGANIZACJI PRODUKUJĄCEJ
Numer referencyjny: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO].21G.XXXX (*)

Na mocy aktualnie obowiązującego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 oraz rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 oraz na warunkach podanych poniżej, [WŁĄSCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO] niniejszym certyfikuje:

[NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

jako organizację produkującą zgodnie z sekcją A załącznika I (część 21) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012, upoważnioną do produkcji wyrobów, części, akcesoriów, jednostek sterująco-monitorujących oraz podzespołów jednostek sterująco-monitorujących wymienionych w załączonym wykazie zatwierdzenia i wydawania odpowiednich certyfikatów z wykorzystaniem powyższych numerów referencyjnych.

WARUNKI:

1. Zatwierdzenie jest ograniczone do załączonej specyfikacji warunków zatwierdzenia.
2. Niniejsze zatwierdzenie musi zachować zgodność z procedurami wyszczególnionymi w charakterystyce organizacji produkującej.
3. Niniejsze zatwierdzenie zachowuje ważność tak długo, jak długo zatwierdzona organizacja produkująca utrzymuje zgodność z przepisami załącznika I (część 21) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012.
4. Z zastrzeżeniem przestrzegania wyżej wymienionych warunków, niniejsze zatwierdzenie zachowuje ważność przez czas nieokreślony, o ile wcześniej nie dojdzie do jego zwrotu, zastąpienia, zawieszenia lub uchylecia.

Data pierwotnego wydania:

Data niniejszej zmiany:

Zmiana nr:

Podpisano:

W imieniu właściwego organu: [OKREŚLENIE WŁĄCZIWEGO ORGANU] (**)

Formularz 55a EASA – wydanie 4

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

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

102) dodatek XI otrzymuje brzmienie:

„Dodatek XI

Zezwolenie na produkcję bez zatwierdzenia organizacji produkującej – formularz 65 EASA

Zezwolenie, o którym mowa w podczęści F załącznika I (część 21)

[PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE] (*)
Członek Unii Europejskiej (**)
ZEZWOLENIE NA PRODUKCJĘ BEZ ZATWIERDZENIA ORGANIZACJI PRODUKUJĄCEJ

[NAZWA WNIOSKODAWCY]
[NAZWA HANDLOWA (jeżeli różni się od nazwy wnioskodawcy)]
[PEŁNY ADRES POCZTOWY WNIOSKODAWCY]
Data (dzień/miesiąc/rok)
Numer referencyjny: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (**)] .21F.XXXX

Szanowni Państwo!

Przeprowadzono ocenę funkcjonowania Waszego systemu inspekcji produkcji i stwierdzono, że spełnia on wymagania sekcji A, podczęść A i podczęść F, załącznika I (część 21) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012.

W związku z tym, z uwzględnieniem niżej wymienionych warunków, zezwalamy na wykazywanie zgodności z sekcją A podczęść F załącznika I (część 21) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 wyrobów, części, akcesoriów, jednostek sterująco-monitorujących oraz podzespołów jednostek sterująco-monitorujących, wymienionych poniżej.

Liczba jednostek Numer katalogowy Numer serii

STATEK POWIETRZNY

CZĘŚCI

Do niniejszego zezwolenia mają zastosowanie następujące warunki:

- (1) Zachowuje ono ważność tak długo, jak długo [nazwa przedsiębiorstwa] utrzymuje zgodność z sekcją A, podczęść A i podczęść F, załącznika I (część 21) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012.
- (2) Konieczne jest utrzymanie zgodności z procedurami wyszczególnionymi w podręczniku znak/data wydania [nazwa przedsiębiorstwa]
- (3) Traci ono ważność dnia
- (4) Oświadczenie o zgodności wydane przez [nazwa przedsiębiorstwa] w oparciu o przepisy pkt 21.A.130 rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 podlega potwierdzeniu przez organ wydający niniejsze zezwolenie zgodnie z procedurą ... zawartą w podręczniku, o którym mowa powyżej.
- (5) [Nazwa przedsiębiorstwa] natychmiast informuje organ wydający niniejsze zezwolenie o wszelkich zmianach w systemie inspekcji produkcji, które mogą mieć wpływ na inspekcję, zgodność lub zdolność do lotu wyrobów, części, akcesoriów, jednostek sterująco-monitorujących oraz podzespołów jednostek sterująco-monitorujących wyszczególnionych w tym zezwoleniu.

W imieniu właściwego organu: [OKREŚLENIE WŁAŚCIWEGO ORGANU (*) (**)]

Data i podpis

Formularz 65 EASA wydanie 4

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

(**) Skreślić w przypadku państwa niebędącego członkiem UE.”

ZAŁĄCZNIK II

W załączniku do rozporządzenia delegowanego (UE) 2019/945 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w CZĘŚCI 2 „Wymogi dotyczące systemów bezzałogowych statków powietrznych klasy C1” pkt 15 otrzymuje brzmienie:
 - „15) zapewnia wyraźne ostrzeżenie pilota bezzałogowego statku powietrznego, kiedy bateria bezzałogowego statku powietrznego lub jego CMU wyczerpie się, tak aby pilot bezzałogowego statku powietrznego miał wystarczająco dużo czasu na bezpieczne lądowanie;”;
- 2) w CZĘŚCI 3 „Wymogi dotyczące systemów bezzałogowych statków powietrznych klasy C2” pkt 17 otrzymuje brzmienie:
 - „17) zapewnia wyraźne ostrzeżenie pilota bezzałogowego statku powietrznego, kiedy bateria bezzałogowego statku powietrznego lub jego CMU wyczerpie się, tak aby pilot bezzałogowego statku powietrznego miał wystarczająco dużo czasu na bezpieczne lądowanie;”;
- 3) w CZĘŚCI 4 „Wymogi dotyczące systemów bezzałogowych statków powietrznych klasy C3” pkt 13 otrzymuje brzmienie:
 - „13) zapewnia wyraźne ostrzeżenie pilota bezzałogowego statku powietrznego, kiedy bateria bezzałogowego statku powietrznego lub jego CMU wyczerpie się, tak aby pilot bezzałogowego statku powietrznego miał wystarczająco dużo czasu na bezpieczne lądowanie;”.