

**ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2020/270****z dnia 25 lutego 2020 r.****w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 odnośnie do środków przejściowych dla organizacji zaangażowanych w zapewnianie ciągłej zdatności do lotu na potrzeby lotnictwa ogólnego i w zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu oraz w sprawie sprostowania tego rozporządzenia****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

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

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/1383 <sup>(2)</sup> wprowadzono bardziej elastyczne wymogi dotyczące obsługi technicznej lekkich statków powietrznych ustanowionej rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1321/2014 <sup>(3)</sup>. Dodano w nim również środki zarządzania ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa dla organizacji, które zarządzają ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych eksploatowanych przez posiadaczy certyfikatu przewoźnika lotniczego.
- (2) W celu osiągnięcia pełnej zgodności z nowymi zasadami i procedurami, które wprowadzono w rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2019/1383, przewidziano w nim środki przejściowe dla organizacji zaangażowanych w zapewnianie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych i podzespołów. W celu wyjaśnienia wymogów w zakresie nadzoru dotyczących tych organizacji należy zmienić środki przejściowe.
- (3) Należy również sprostować niektóre brakujące lub błędne odniesienia między załącznikami do rozporządzenia wykonawczego (UE) 2019/1383.
- (4) Ponieważ zamiarem Komisji nie jest dalsze przedłużenie okresu przejściowego, datę rozpoczęcia stosowania niniejszej zmiany należy dostosować do daty określonej w rozporządzeniu (UE) 2019/1383.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/1383 z dnia 8 lipca 2019 r. w sprawie zmiany i sprostowania rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 w zakresie systemów zarządzania bezpieczeństwem w organizacjach zarządzania ciągłą zdatnością do lotu oraz złagodzenia wymagań dotyczących obsługi technicznej i zarządzania ciągłą zdatnością do lotu w stosunku do statków powietrznych lotnictwa ogólnego (Dz.U. L 228 z 4.9.2019, s. 1).

<sup>(3)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz.U. L 362 z 17.12.2014, s. 1).

- (5) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu, o którym mowa w art. 127 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

### Artykuł 1

Art. 4 rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 4

#### Zatwierdzenia organizacji zaangażowanych w zapewnianie ciągłej zdatości do lotu [statków powietrznych]

1. Organizacje zaangażowane w zapewnianie ciągłej zdatości do lotu statków powietrznych oraz podzespołów w nich montowanych, w tym obsługi technicznej, są zatwierdzane, na ich wniosek, przez właściwy organ zgodnie z wymaganiami załącznika II (część 145), załącznika Vc (część CAMO) lub załącznika Vd (część CAO), stosownie do danej organizacji.
2. Na zasadzie odstępstwa od przepisów ust. 1 do dnia 24 września 2020 r. organizacje mogą, na własny wniosek, uzyskać zatwierdzenie wydawane przez właściwy organ zgodnie z podsekcją F i podsekcją G załącznika I (część M). Wszystkie zatwierdzenia wydane zgodnie z podsekcją F i podsekcją G załącznika I (część M) są ważne do dnia 24 września 2021 r.
3. Certyfikaty zatwierdzenia organizacji obsługi technicznej wydane lub uznane przez państwo członkowskie zgodnie ze specyfikacją certyfikacyjną JAR-145, o której mowa w załączniku II do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 (\*), i ważne przed dniem 29 listopada 2003 r. uznaje się za wydane zgodnie z wymaganiami załącznika II (część 145) do niniejszego rozporządzenia.
4. Na wniosek organizacji posiadających ważny certyfikat zatwierdzenia organizacji wydany zgodnie z podsekcją F lub podsekcją G załącznika I (część M) lub z załącznikiem II (część 145), właściwy organ wydaje formularz 3-CAO określony w dodatku I do załącznika Vd (część CAO) i obejmuje je od tego momentu nadzorem właściwego organu zgodnie z załącznikiem Vd (część CAO).

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

W drodze odstępstwa od pkt CAO.B.060 załącznika Vd (część CAO) do dnia 24 września 2021 r. organizacja może sprostować wszelkie ustalone niezgodności związane z wymaganiami wprowadzonymi załącznikiem Vd (część CAO), które nie są zawarte w podsekcji F lub podsekcji G załącznika I (część M) lub w załączniku II (część 145).

Jeżeli po dniu 24 września 2021 r. niezgodności nie będą przez organizację usunięte, certyfikat zatwierdzenia zostaje cofnięty, ograniczony lub zawieszony w całości lub w części.

5. Na wniosek organizacji posiadających ważny certyfikat zatwierdzenia organizacji zarządzania ciągłą zdatością do lotu wydany zgodnie z podsekcją G załącznika I (część M), właściwy organ wydaje im na formularzu 14 EASA certyfikat zatwierdzenia zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO) i obejmuje je od tego momentu nadzorem zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO).

Na zasadzie odstępstwa od pkt CAMO.B.350 załącznika Vc (część CAMO) do dnia 24 września 2021 r. organizacja może sprostować wszelkie ustalone niezgodności związane z wymaganiami wprowadzonymi załącznikiem Vc (część CAMO), których nie wymieniono w podsekcji G załącznika I (część M).

Jeżeli po dniu 24 września 2021 r. niezgodności nie zostaną usunięte przez organizację, certyfikat zatwierdzenia zostaje cofnięty, ograniczony lub zawieszony w całości lub w części.

6. Świadectwa i zatwierdzenia programów obsługi technicznej statków powietrznych wydane na podstawie rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 w brzmieniu obowiązującym przed dniem 24 marca 2020 r. uważa się za wydane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

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

#### Artykuł 2

Załączniki I, II, III, IV, Va, Vb, Vc oraz Vd do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 zostają sprostowane zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

#### Artykuł 3

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 24 marca 2020 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 25 lutego 2020 r.

W imieniu Komisji  
Ursula VON DER LEYEN  
Przewodnicząca

## ZAŁĄCZNIK

W załącznikach I, II, III, IV, Va, Vb, Vc i Vd do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 wprowadza się następujące sprostowania:

1) w załączniku I wprowadza się następujące sprostowania:

a) w pkt M.1 wprowadza się następujące sprostowania:

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

„b) Organ odpowiedzialny za nadzór nad organizacją zarządzającą ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego lub organ, z którym właściciel zawarł ograniczoną umowę zgodnie z pkt M.A.201 lit. i) ppkt 3.”;

(ii) dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4. W kwestii nadzoru nad organizacją zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, określoną w sekcji A podsekcja G niniejszego załącznika (część M):

(i) organ wyznaczony przez państwo członkowskie, w którym znajduje się główna siedziba organizacji, o ile certyfikat przewoźnika lotniczego nie obejmuje zatwierdzenia,

(ii) organ wyznaczony przez państwo członkowskie operatora, jeśli zatwierdzenie stanowi część certyfikatu przewoźnika lotniczego,

(iii) Agencja, jeśli organizacja mieści się w państwie trzecim.”;

b) w pkt M.A.201 wprowadza się następujące sprostowania:

(i) lit. e), f), g), h) oraz i) otrzymują brzmienie:

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

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

2) podejmuje niezbędne kroki w celu uzyskania zatwierdzenia jako organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu (CAMO) zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO) lub podsekcją G niniejszego załącznika (część M), w ramach posiadanego certyfikatu przewoźnika lotniczego w odniesieniu do statków powietrznych, które eksploatuje;

3) podejmuje niezbędne kroki w celu uzyskania zatwierdzenia zgodnie z załącznikiem II (część 145) lub zawiera pisemną umowę zgodnie z pkt CAMO.A.315 lit. c) załącznika Vc (część CAMO) lub z pkt M.A.708 lit. c) niniejszego załącznika (część M) z organizacją zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem II (część 145).

f) W przypadku skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym użytkowanych w zarobkowych operacjach specjalistycznych, w operacjach CAT innych niż wykonywane przez przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 lub przez zarobkowe zatwierdzone organizacje szkolenia (ATO) i zadeklarowane organizacje szkolenia (DTO), o których mowa w art. 10a rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 (\*\*), operator dopilnowuje, aby:

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

2) zadania związane z zapewnianiem ciągłej zdatności do lotu były wykonywane przez CAMO zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO) lub podsekcją G niniejszego załącznika (część M); jeżeli operator nie jest CAMO zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO) lub podsekcją G niniejszego załącznika (część M), zawiera pisemną umowę dotyczącą wykonywania tych zadań zgodnie z dodatkiem I do niniejszego załącznika z organizacją zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO) lub podsekcją G niniejszego załącznika (część M);

3) CAMO, o której mowa w ppkt 2, została zatwierdzona zgodnie z załącznikiem II (część 145) jako organizacja kwalifikująca się do uzyskania zatwierdzenia w zakresie obsługi technicznej statków powietrznych oraz podzespołów w nich montowanych lub zawarła pisemną umowę zgodnie z pkt CAMO.A.315 lit. c) załącznika Vc (część CAMO) lub z pkt M.A.708 lit. c) niniejszego załącznika (część M) z organizacjami zatwierdzonymi zgodnie z załącznikiem II (część 145).

- g) W przypadku skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym nieobjętych lit. e) i f) właściciel dopilnowuje, aby:
- 1) nie wykonywano żadnych lotów, jeżeli warunki określone w lit. a) nie są spełnione;
  - 2) zadania związane z zapewnianiem ciągłej zdadności do lotu były wykonywane przez CAMO zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO) lub podsekcją G niniejszego załącznika (część M); jeżeli właściciel nie jest CAMO zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO) lub podsekcją G niniejszego załącznika (część M), zawiera pisemną umowę dotyczącą wykonywania tych zadań zgodnie z dodatkiem I do niniejszego załącznika z organizacją zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO) lub podsekcją G niniejszego załącznika (część M);
  - 3) CAMO, o której mowa w ppkt 2, została zatwierdzona zgodnie z załącznikiem II (część 145) jako organizacja kwalifikująca się do uzyskania zatwierdzenia w zakresie obsługi technicznej statków powietrznych oraz podzespołów w nich montowanych lub zawarła pisemną umowę zgodnie z pkt CAMO. A.315 lit. c) załącznika Vc (część CAMO) lub z pkt M.A.708 lit. c) niniejszego załącznika (część M) z organizacjami zatwierdzonymi zgodnie z załącznikiem II (część 145).
- h) W przypadku skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym użytkowanych w zarobkowych operacjach specjalistycznych lub operacjach CAT innych niż wykonywane przez przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 lub przez zarobkowe ATO i zarobkowe DTO, o których mowa w art. 10a rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, operator dopilnowuje, aby:
- 1) nie wykonywano żadnych lotów, jeżeli warunki określone w lit. a) nie są spełnione;
  - 2) zadania związane z zapewnianiem ciągłej zdadności do lotu były wykonywane przez CAMO zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO) lub podsekcją G niniejszego załącznika (część M) lub przez organizację kompleksowej zdadności do lotu (CAO) zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vd (część CAO); jeżeli operator nie jest CAMO zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO) lub podsekcją G niniejszego załącznika (część M) lub CAO zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vd (część CAO), zawiera pisemną umowę zgodnie z dodatkiem I do niniejszego załącznika z CAMO zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO) lub z podsekcją G niniejszego załącznika (część M), lub z CAO zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vd (część CAO);
  - 3) CAMO lub CAO, o których mowa w ppkt 2, zostały zatwierdzone zgodnie z załącznikiem II (część 145) lub zgodnie z podsekcją F niniejszego załącznika (część M) lub jako CAO z przywilejami obsługowymi bądź dana CAMO zawarła pisemną umowę zgodnie z pkt CAMO.A.315 lit. c) załącznika Vc (część CAMO) lub z pkt M.A.708 lit. c) niniejszego załącznika (część M) z organizacjami z przywilejami obsługowymi zatwierdzonymi zgodnie z załącznikiem II (część 145) lub zgodnie z podsekcją F niniejszego załącznika (część M) lub z załącznikiem Vd (część CAO).
- (i) W przypadku statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym nieobjętych lit. e) i h) lub użytkowanych w ograniczonych operacjach właściciel dopilnowuje, aby loty były wykonywane wyłącznie, gdy spełnione są warunki określone w lit. a). W tym celu właściciel musi:
- 1) przydziela CAMO lub CAO zadania w zakresie ciągłej zdadności do lotu, o których mowa w pkt M.A.301, w drodze pisemnej umowy zawartej zgodnie z dodatkiem I; lub
  - 2) realizuje te zadania we własnym zakresie; lub
  - 3) realizuje te zadania we własnym zakresie, z wyjątkiem zadań związanych z opracowaniem i procesem zatwierdzania AMP wyłącznie wówczas, gdy zadania te wykonywane są przez CAMO lub CAO na podstawie ograniczonej umowy zawartej zgodnie z pkt M.A.302.

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

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

(ii) lit. k) otrzymuje brzmienie:

„k) Jeżeli statek powietrzny objęty certyfikatem przewoźnika lotniczego jest wykorzystywany do operacji niezarobkowych lub operacji specjalistycznych zgodnie z pkt ORO.GEN.310 załącznika III lub pkt NCO.GEN.104 załącznika VII do rozporządzenia (UE) nr 965/2012, operator zapewnia, aby zadania związane z ciągłą zdadnością do lotu były wykonywane, stosownie do przypadku, przez CAMO, zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO) lub podsekcją G niniejszego załącznika (część M), lub organizację kompleksowej zdadności do lotu (CAO), zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vd (część CAO), posiadacza certyfikatu przewoźnika lotniczego.”;

c) pkt M.A.302 lit. c) zdanie pierwsze i drugie otrzymuje brzmienie:

W przypadku gdy ciągłą zdadnością do lotu statków powietrznych zarządza CAMO lub CAO lub gdy między właścicielem a CAMO lub CAO zawarta została ograniczona umowa zgodnie z pkt M.A.201 lit. i) ppkt 3, AMP i jej zmiany można zatwierdzać w drodze procedury pośredniego zatwierdzenia.

W takim przypadku CAMO lub CAO ustanawia procedurę pośredniego zatwierdzenia jako część charakterystyki zarządzania ciągłą zdadnością do lotu (CAME), o której mowa w pkt CAMO.A.300 załącznika Vc bądź w pkt M.A.704 niniejszego załącznika, lub jako część charakterystyki kompleksowej zdadności do lotu (CAE), o której mowa w pkt CAO.A.025 załącznika Vd, a właściwy organ odpowiedzialny za CAMO lub CAO zatwierdza tę procedurę.”;

d) pkt M.A.306 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Pierwsza wersja pokładowego dziennika technicznego podlega zatwierdzeniu przez właściwy organ określony odpowiednio w pkt CAMO.A.105 załącznika Vc (część CAMO) lub w pkt M.1 niniejszego załącznika (część M) bądź w pkt CAO.1 ppkt 1 załącznika Vd (część CAO). Wszelkimi późniejszymi zmianami wprowadzanymi w tym dzienniku zarządza się zgodnie z pkt CAMO.A.300 lit. c) lub pkt M.A.704 lit. b) i c) bądź pkt CAO.A.025 lit. c).”;

e) w pkt M.A.502 wprowadza się następujące sprostowania:

(i) lit. b) zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Na zasadzie odstępstwa od lit. a), jeżeli dany podzespół jest zainstalowany w statku powietrznym, obsługa techniczna takiego podzespołu może być wykonywana przez organizację obsługi technicznej statku powietrznego zatwierdzoną zgodnie z podsekcją F niniejszego załącznika lub z załącznikiem I (część 145) lub z załącznikiem Vd (część CAO) lub przez personel poświadczający, o którym mowa w pkt M.A.801. lit. b) ppkt 1.”

(ii) lit. d) zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

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

f) pkt M.A.503 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Nie można przekraczać zatwierdzonych limitów czasu, określonych w AMP i dyrektywach zdadności dla zainstalowanych części o ograniczonym czasie użytkowania i podzespołów kontrolowanych okresowo, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w pkt M.A.504 lit. b).”;

g) pkt M.A.604 lit. a) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

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

h) w pkt M.A.606 wprowadza się następujące sprostowania:

(i) lit. e) otrzymuje brzmienie:

„e) Wykazuje się i rejestruje kwalifikacje całego personelu zaangażowanego w obsługę techniczną i przeglądy zdadności do lotu.”;

(ii) lit. i) otrzymuje brzmienie:

„i) Jeżeli organizacja dokonuje przeglądu zdatności do lotu i wydaje odpowiednie poświadczenie przeglądu zdatności do lotu dla statku powietrznego ELA1 niewykonywającego operacji zarobkowych, zgodnie z pkt ML.A.903 załącznika Vb (część ML), powinna dysponować personelem ds. przeglądu zdatności do lotu spełniającym wszystkie poniższe wymogi w zakresie kwalifikacji:

1. posiadać upoważnienie dla personelu poświadczającego w odniesieniu do danego statku powietrznego;
2. posiadać co najmniej trzyletnie doświadczenie jako personel poświadczający;
3. działać niezależnie od procesu zarządzania ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego poddawaneemu przeglądowi lub ma ogólne uprawnienia w zakresie procesu zarządzania ciągłą zdatnością do lotu całego statku powietrznego poddawaneemu przeglądowi;
4. posiadać wiedzę na temat podsekcji C niniejszego załącznika (część M) lub podsekcji C załącznika Vb (część ML);
5. posiadać udokumentowaną znajomość procedur organizacji obsługi technicznej istotnych dla przeglądu zdatności do lotu i wystawiania poświadczenia przeglądu zdatności do lotu;
6. zostać formalnie zatwierdzonym przez właściwy organ po przeprowadzeniu przeglądu zdatności do lotu pod nadzorem właściwego organu lub pod nadzorem personelu ds. przeglądu zdatności do lotu organizacji, zgodnie z procedurą zatwierdzoną przez właściwy organ;
7. przeprowadzić co najmniej jeden przegląd zdatności do lotu w ciągu ostatnich dwunastu miesięcy.”;

i) pkt M.A.614 lit. a) i b) otrzymuje brzmienie:

„a) Zatwierdzona organizacja obsługi technicznej rejestruje szczegółowo wszystkie informacje dotyczące przeprowadzanych prac. Zachowywana jest dokumentacja niezbędna do wykazania, że zostały spełnione wszystkie wymagania konieczne do wystawienia poświadczenia obsługi, łącznie z dokumentami podwykonawcy dotyczącymi poświadczenia oraz do wystawienia poświadczenia przeglądu zdatności do lotu.

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

j) pkt M.A.614 lit. c) zdanie drugie otrzymuje brzmienie:

„Ponadto organizacja ta przechowuje kopię całej dokumentacji w zakresie wystawiania poświadczeń przeglądu zdatności do lotu przez trzy lata od daty wystawienia oraz przekazuje ich kopię właścicielowi statku powietrznego.”;

k) w pkt M.A.618 lit. a) zdania wprowadzające otrzymują brzmienie:

„a) Zatwierdzenie zachowuje ważność do dnia 24 września 2021 r., pod warunkiem że”;

l) w pkt M.A.704 lit. a) wprowadza się następujące sprostowania:

(i) ppkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1. deklarację podpisywaną przez kierownika odpowiedzialnego, potwierdzającą, że organizacja będzie zawsze działać odpowiednio zgodnie z niniejszym załącznikiem (część M) i załącznikiem Vb (część ML).”;

(ii) ppkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7. procedury określające sposób zapewnienia przez organizację zgodności odpowiednio z niniejszym załącznikiem (część M) i załącznikiem Vb (część ML), stosownie do przypadku; oraz”;

m) w pkt M.A.706 wprowadza się następujące sprostowania:

(i) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Organizacja wyznacza kierownika odpowiedzialnego, mającego uprawnienia służbowe do zagwarantowania finansowania i realizacji wszystkich działań związanych z zarządzaniem ciągłą zdadnością do lotu zgodnie odpowiednio z niniejszym załącznikiem (część M) i załącznikiem Vb (część ML).”;

(ii) lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) wyznacza osobę lub grupę osób odpowiedzialnych za dopilnowanie przestrzegania przez organizację przez cały czas stosownych wymagań dotyczących zarządzania ciągłą zdadnością do lotu, poświadczania przeglądów zdadności do lotu oraz zezwoleń na lot, określonych w niniejszym załączniku (część M) i załączniku Vb (część ML). Takie osoby ponoszą ostateczną odpowiedzialność przed kierownikiem odpowiedzialnym.”;

(iii) lit. i) otrzymuje brzmienie:

„i) W przypadku organizacji przedłużających poświadczenia przeglądu zdadności do lotu zgodnie odpowiednio z pkt M.A.711 lit. a) ppkt (4) i pkt M.A.901 niniejszego załącznika (część M) lub pkt ML.A.901 lit. c) załącznika Vb (część ML) organizacja mianuje osoby upoważnione do tego, z zastrzeżeniem zatwierdzenia przez właściwy organ.”;

n) pkt M.A.707 lit. a) zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„a) Aby uzyskać zatwierdzenie na wykonywanie przeglądów zdadności do lotu oraz, ewentualnie, na wydawanie zezwoleń na lot, zatwierdzona organizacja zarządzania ciągłą zdadnością do lotu musi posiadać odpowiedni personel ds. przeglądu zdadności do lotu w celu wydawania poświadczeń przeglądu zdadności do lotu lub zaleceń, o których mowa w sekcji A podsekcja I załącznika I (część M) lub w sekcji A podsekcja I załącznika Vb (część ML) oraz, w stosownych przypadkach, wydawania zezwoleń na lot zgodnie z pkt M.A.711 lit. c).”;

o) w pkt M.A.708 wprowadza się następujące sprostowania:

(i) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Organizacja dopilnowuje, aby całość zarządzania ciągłą zdadnością do lotu była realizowana zgodnie z odpowiednio sekcją A podsekcja C niniejszego załącznika (część M) oraz sekcją A podsekcja C załącznika Vb (część ML).”;

(ii) w lit. b) wprowadza się następujące sprostowania:

— pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:

„1. dopilnowuje, aby opracowano i sprawdzono program obsługi technicznej statku powietrznego, obejmujący dowolny stosowny program niezawodności, zgodnie odpowiednio z wymaganiami pkt M. A.302 niniejszego załącznika (część M) lub pkt ML.A.302 załącznika Vb (część ML);

2. w przypadku statków powietrznych nieużytkowanych przez przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, dostarcza kopię programu obsługi technicznej statku powietrznego właścicielowi lub operatorowi odpowiedzialnemu zgodnie odpowiednio z pkt M.A.201 niniejszego załącznika (część M) lub z pkt ML.A.201 załącznika Vb (część ML).”;

— ppkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4. dopilnowuje, aby całość obsługi technicznej była wykonywana zgodnie z zatwierdzonym programem obsługi technicznej i poświadczana zgodnie odpowiednio z sekcją A podsekcja H niniejszego załącznika (część M) lub sekcją A podsekcja H załącznika Vb (część ML).”;

(iii) lit. c) i d) otrzymują brzmienie:

„c) w przypadku skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym lub statków powietrznych użytkowanych w operacjach CAT, lub statków powietrznych użytkowanych w zarobkowych operacjach specjalistycznych lub w operacjach zarobkowych ATO bądź w zarobkowych operacjach DTO, jeżeli CAMO nie ma odpowiednich zatwierdzeń zgodnie z załącznikiem II (część 145) lub podsekcją F niniejszego załącznika (część M) lub załącznika Vd (część CAO), organizacja zawiera, w porozumieniu z operatorem, pisemną umowę na obsługę techniczną z organizacją zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem II (część 145) lub z podsekcją F niniejszego załącznika (część M) lub z załącznikiem Vd (część CAO), lub z innym operatorem; umowa ta opisuje szczegółowo funkcje określone w pkt M.A.301 lit. b), c), f) i g) niniejszego załącznika (część M) lub pkt ML.A.301 lit. b)–e) załącznika Vb (część ML), zapewnia, by całość



obsługi technicznej była ostatecznie prowadzona przez organizację obsługi technicznej zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem II (część 145) lub podsekcją F niniejszego załącznika (część M) lub załącznikiem Vd (część CAO), a także określa wsparcie funkcji zapewniania jakości, o których mowa w pkt M.A.712 lit. b) niniejszego załącznika (część M).

d) Niezależnie od przepisów lit. c), umowa może mieć formę indywidualnych zleceń dla organizacji obsługi technicznej zatwierdzonej zgodnie z załącznikiem II (część 145) lub z podsekcją F niniejszego załącznika (część M) lub z załącznikiem Vd (część CAO) w przypadku:

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

p) pkt M.A.709 otrzymuje brzmienie:

**„M.A.709 Dokumentacja**

a) Zatwierdzona organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu musi posiadać i wykorzystywać stosowne aktualne dane obsługowe zgodnie odpowiednio z pkt M.A.401 niniejszego załącznika (część M) lub z pkt ML.A.401 załącznika Vb (część ML) na potrzeby wykonywania zadań w zakresie ciągłej zdatności do lotu, o których mowa w pkt M.A.708 niniejszego załącznika (część M). Dane te może dostarczyć właściciel lub operator, pod warunkiem zawarcia odpowiedniej umowy z takim właścicielem lub operatorem. W takim przypadku organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu musi przechowywać te dane jedynie przez okres obowiązywania umowy, z wyjątkiem przypadków określonych w pkt M.A.714 niniejszego załącznika (część M).

b) W przypadku statków powietrznych nieużytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, aby umożliwić początkowe zatwierdzenie lub rozszerzenie zakresu zatwierdzenia bez zawierania umów, o których mowa, odpowiednio, w dodatku I do niniejszego załącznika (część M) lub w dodatku I do załącznika Vb (część ML), zatwierdzona organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu może opracować „bazowe” lub „rodzajowe” programy obsługi technicznej. Takie „bazowe” i „rodzajowe” programy obsługi technicznej nie wykluczają jednak konieczności ustanowienia odpowiedniego programu obsługi technicznej statków powietrznych zgodnie odpowiednio z pkt M.A.302 niniejszego załącznika (część M) lub pkt ML.A.302 załącznika Vb (część ML) w odpowiednim czasie przed skorzystaniem z przylotów, o których mowa w pkt M.A.711 niniejszego załącznika (część M).”;

q) pkt M.A.710 otrzymuje brzmienie:

**„M.A.710 Przegląd zdatności do lotu**

W przypadku gdy organizacja zatwierdzona zgodnie z pkt M.A.711 lit. b) niniejszego załącznika (część M) przeprowadza przeglądy zdatności do lotu, musi je przeprowadzać odpowiednio zgodnie z pkt M.A.901 niniejszego załącznika (część M) lub pkt ML.A.903 załącznika Vb (część ML).”;

r) w pkt M.A.711 wprowadza się następujące sprostowania:

(i) lit. a) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4. przedłużyć, na warunkach określonych odpowiednio w pkt M.A.901 lit. f) niniejszego załącznika (część M) lub w pkt ML.A.901 lit. c) załącznika Vb (część ML) ważność poświadczenia przeglądu zdatności do lotu wydanego przez właściwy organ lub inną organizację lub osobę, stosownie do przypadku;”;

(ii) w lit. a) dodaje się pkt 5:

„5. zatwierdzić AMP zgodnie z pkt ML.A.302 lit. b) ppkt 2, w odniesieniu do statków powietrznych zarządzanych zgodnie z załącznikiem Vb (część ML).”;

(iii) lit. b) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1. wystawiania związanego z tym poświadczenia przeglądu zdatności do lotu i przedłużania w odpowiednim czasie jego ważności zgodnie z warunkami określonymi odpowiednio w pkt M.A.901 lit. c) ppkt 2 lub w pkt M.A.901 lit. e) ppkt 2 niniejszego załącznika (część M) lub w pkt ML.A.901 lit. c) załącznika Vb (część ML); oraz”;

- s) pkt M.A.714 lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) Organizacja zarządzania ciągłą zdadnością do lotu rejestruje wszystkie szczegółowe informacje dotyczące przeprowadzanych prac. Przechowuje się dokumentację wymaganą odpowiednio w pkt M.A.305 niniejszego załącznika (część M) lub w pkt ML.A.305 załącznika Vb (część ML) oraz w razie potrzeby w pkt M.A.306 niniejszego załącznika (część M).”;
- t) pkt M.A.715 lit. a) zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:
- „a) Zatwierdzenie zachowuje ważność do dnia 24 września 2021 r., pod warunkiem że:”;
- u) pkt M.A.716 lit. a) i b) otrzymuje brzmienie:
- „a) Niezgodność poziomu 1 oznacza odpowiednio każdą znaczącą niezgodność z odpowiednimi wymaganiami niniejszego załącznika (część M) lub załącznika Vb (część ML), która obniża standard bezpieczeństwa i poważnie zagraża bezpieczeństwu lotu.
- b) Niezgodność poziomu 2 oznacza odpowiednio każdą niezgodność z wymaganiami niniejszego załącznika (część M) lub załącznika Vb (część ML), która może obniżać standard bezpieczeństwa i potencjalnie zagrażać bezpieczeństwu lotu.”;
- v) pkt M.A.802 lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) Z wyjątkiem podzespołów dopuszczonych do eksploatacji przez organizację obsługi technicznej zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem II (część 145), CRS wydawane jest po zakończeniu każdej obsługi technicznej podzespołu statku powietrznego zgodnie z pkt M.A.502 niniejszego załącznika (część M).”;
- w) w pkt M.A.901 wprowadza się następujące sprostowania:
- (i) w lit. c) zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:
- „W przypadku wszystkich statków powietrznych użytkowanych przez przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 oraz w przypadku statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 2 730 kg, które znajdują się w kontrolowanym środowisku, organizacja, o której mowa w lit. b) ppkt 1, zarządzająca ciągłą zdadnością do lotu statku powietrznego może, zgodnie z, odpowiednio, pkt CAMO.A.125 lit. e) załącznika Vc lub z pkt M.A.711 lit. b) niniejszego załącznika lub z pkt CAO.A.095 lit. c) ppkt 1 załącznika Vd oraz pod warunkiem zachowania zgodności z lit. j) może:”;
- (ii) w lit. e) zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:
- „W przypadku statków powietrznych nieużytkowanych przez przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 oraz statków powietrznych o maksymalnej masie startowej nie większej niż 2 730 kg, każda CAMO lub CAO wybrana przez właściciela lub operatora, odpowiednio zgodnie z, pkt CAMO.A.125 lit. e) załącznika Vc lub z pkt M.A.711 lit. b) niniejszego załącznika, lub z pkt CAO.A.095 lit. c) załącznika Vd oraz pod warunkiem zachowania zgodności z lit. j) może:”;
- x) pkt M.B.104 lit. d) ppkt 3 otrzymuje brzmienie:
- „3. zaleceń z przeglądu zdadności do lotu wydanych przez CAO lub CAMO;”;
- y) pkt M.B.105 lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) W celu przyczynienia się do poprawy bezpieczeństwa lotniczego właściwe organy uczestniczą w wymianie wszystkich niezbędnych informacji zgodnie z art. 72 rozporządzenia (UE) 2018/1139.”;
- z) pkt M.B.301 lit. c) otrzymuje brzmienie:
- „c) W przypadku pośredniego zatwierdzenia, o którym mowa w pkt M.A.302 lit. c), właściwy organ zatwierdza procedurę zatwierdzenia AMP przez CAO lub CAMO w ramach charakterystyki tej organizacji, o której mowa odpowiednio w pkt CAO.A.025 załącznika Vd, w pkt M.A.704 niniejszego załącznika lub w pkt CAMO.A.300 załącznika Vc.”;
- aa) pkt M.B.302 otrzymuje brzmienie:
- „M.B.302 **Zwolnienia**

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

bb) pkt M.B.305 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Aby umożliwić organizacji wprowadzenie zmian w pokładowym dzienniku technicznym bez uprzedniego zatwierdzenia przez właściwy organ, właściwy organ zatwierdza odpowiednią procedurę, o której mowa w pkt CAMO.A.300 lit. c) załącznika Vc lub w pkt M.A.704 lit. c) niniejszego załącznika, lub w pkt CAO.A.025 lit. c) załącznika Vd.”;

cc) pkt M.B.703 otrzymuje brzmienie:

„M.B.703 **Wydanie zatwierdzenia**

- a) W przypadku gdy organizacja zarządzania ciągłą zdadnością do lotu spełnia wymagania przepisów sekcji A podsekcji G niniejszego załącznika (część M), właściwy organ wydaje wnioskodawcy na formularzu 14-MG EASA (dodatek VI do niniejszego załącznika) certyfikat zatwierdzający, który obejmuje zakres zatwierdzenia.
- b) W certyfikacie zatwierdzającym wydanym na formularzu 14-MG EASA właściwy organ wskazuje okres ważności zatwierdzenia.
- c) Numer referencyjny jest umieszczany na certyfikacie zatwierdzenia na formularzu 14-MG w sposób określony przez Agencję.
- d) W przypadku przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 informacje zawarte w formularzu 14-MG EASA są włączane do certyfikatu przewoźnika lotniczego.”;

dd) pkt M.B.705 lit. a) zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

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

ee) pkt M.B.706 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) W przypadku każdej zmiany w charakterystyce zarządzania ciągłą zdadnością do lotu:

1. W przypadku bezpośredniego zatwierdzania zmian zgodnie z pkt M.A.704 lit. b) niniejszego załącznika (część M), właściwy organ sprawdza, czy procedury określone w charakterystyce są odpowiednio zgodne z przepisami niniejszego załącznika (część M) lub załącznika Vb (część ML), zanim zatwierdzona organizacja zostanie formalnie powiadomiona o zatwierdzeniu.
2. W przypadku procedury pośredniego zatwierdzania zmian zgodnie z pkt M.A.704 lit. c) niniejszego załącznika (część M) właściwy organ zapewnia spełnienie wszystkich poniższych warunków:
  - (i) niewielki zakres zmian;
  - (ii) odpowiednią kontrolę nad zatwierdzaniem zmian, aby zachować ich zgodność odpowiednio z wymaganiami niniejszego załącznika (część M) lub załącznika Vb (część ML).”;

ff) w dodatku III wprowadza się następujące sprostowania:

(i) formuła poświadczająca formularza 15b EASA otrzymuje brzmienie:

„Na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 poniższa organizacja, zatwierdzona zgodnie z sekcją A załącznika Vc (część CAMO) lub sekcją A podsekcji G załącznika I (część M) lub sekcją A załącznika Vb (część CAO) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014,

[NAZWA I ADRES ZATWIERDZONEJ ORGANIZACJI]

[NUMER ZATWIERDZENIA]

niniejszym poświadczam, że wykonała przegląd zdadności do lotu zgodnie z pkt M.A.901 załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 następującego statku powietrznego.”;

(ii) wydanie formularza 15b EASA otrzymuje brzmienie „wydanie 6”;

gg) w tabeli w pkt 13 w dodatku IV wprowadza się następujące sprostowania:

(i) pola dotyczące kategorii A2 otrzymują brzmienie:

„KLASA	KATEGORIA	OGRANICZENIE	OBŚLUGA HANGAROWA	OBŚLUGA LINIOWA
STATKI POWIETRZNE	A2 Samoloty do 5 700 kg	[Określa producenta samolotu lub jego grupę lub serię lub typ lub zadania obsługi technicznej] <i>Przykład: DHC-6 serii Twin Otter</i> Określić, czy uprawnia się do wydawania poświadczeń przeglądu zdatości do lotu.	[TAK/NIE] (*)	[TAK/NIE] (*)

(ii) pola dotyczące kategorii A4 otrzymują brzmienie:

„KLASA	KATEGORIA	OGRANICZENIE	OBŚLUGA HANGAROWA	OBŚLUGA LINIOWA
STATKI POWIETRZNE	A4 Statki powietrzne inne niż A1, A2 i A3	[Określa kategorię statku powietrznego (szybowiec, balon, sterowiec itp.), producenta lub grupę lub serię lub typ lub zadania obsługi technicznej] Określić, czy uprawnia się do wydawania poświadczeń przeglądu zdatości do lotu.	[TAK/NIE] (*)	[TAK/NIE] (*)

hh) dodatek V otrzymuje brzmienie:

## „Dodatek V

**Certyfikat organizacji obsługi technicznej, o której mowa w załączniku I (część M) podsekcja F – formularz 3-MF EASA**

Strona 1 z 2

[PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE (\*)]

Państwo członkowskie Unii Europejskiej (\*\*)

**CERTYFIKAT ORGANIZACJI OBSŁUGI TECHNICZNEJ [MAINTENANCE ORGANISATION CERTIFICATE]**

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

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

[NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

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

**WARUNKI:**

1. niniejszy certyfikat jest ograniczony do zakresu podanego w sekcji dotyczącej prac w podręczniku zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej, o którym mowa w sekcji A podsekcja F załącznika I (część M) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014; oraz
2. niniejszy certyfikat wymaga spełnienia wymagań procedur podanych w podręczniku zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej; oraz
3. niniejszy certyfikat jest ważny tak długo, jak długo zatwierdzona organizacja obsługi technicznej spełnia wymagania załącznika I (część M) oraz załącznika Vb (część ML) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014;
4. z zastrzeżeniem przestrzegania wyżej wymienionych warunków niniejszy certyfikat zachowuje ważność do dnia 24 września 2021 r., o ile przed tą datą nie dojdzie do zrzeczenia się, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia certyfikatu.

Data pierwotnego wydania: .....

Data niniejszej zmiany: .....

Zmiana nr: .....

Podpisano: .....

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

Formularz 3-MF EASA, wydanie 5

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

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

**ZAKRES ZATWIERDZENIA ORGANIZACJI OBSŁUGI TECHNICZNEJ**

Odniesienie: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (\*).MF.XXXX.

Organizacja: [NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

KLASA	KATEGORIA	OGRANICZENIE
<b>STATKI POWIETRZNE (**)</b>	(***)	(****)
	(***)	(****)
<b>SILNIKI (**)</b>	(***)	(***)
	(***)	(***)
<b>PODZESPOŁY INNE NIŻ KOM- PLETNE SILNIKI LUB POMOCNI- CZE ŹRÓDŁA ZASILANIA (**)</b>	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
<b>USŁUGI SPECJALISTYCZNE (**)</b>	(***)	(***)
	(***)	(***)

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

Numer referencyjny podręcznika organizacji obsługi technicznej: .....

Data pierwotnego wydania: .....

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

Podpisano: .....

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

Formularz 3-MF EASA, wydanie 5

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

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

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

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

ii) dodaje się dodatek VI w brzmieniu:

„Dodatek VI

**Certyfikat organizacji zarządzania ciągłą zdadnością do lotu, o którym mowa w załączniku I (część M) podsekcja G – formularz 14-MG EASA**

[PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE (\*)]

Państwo członkowskie Unii Europejskiej (\*\*)

**ORGANIZACJA ZARZĄDZANIA CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU CERTYFIKAT**

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

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

**[NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]**

jako organizację zarządzania ciągłą zdadnością do lotu spełniającą wymagania sekcji A podsekcja G załącznika I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014, zatwierdzoną do zarządzania ciągłą zdadnością do lotu statków powietrznych wymienionych w załączonych warunkach zatwierdzenia oraz, w stosownych przypadkach, do wydawania zaleceń i poświadczeń przeglądu zdadności do lotu po przeglądzie zdadności do lotu, zgodnie z pkt M.A.901 załącznika I (część M), lub ML.A.901 załącznika Vb (część ML), a także, w stosownych przypadkach, do wydawania zezwoleń na lot zgodnie z pkt M.A.711 lit. c) załącznika I (część M) do tego rozporządzenia.

**WARUNKI**

1. Niniejszy certyfikat jest ograniczony do zakresu podanego w sekcji dotyczącej zatwierdzonej charakterystyki zarządzania ciągłą zdadnością do lotu, zgodnie z sekcją A podsekcja G załącznika I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014.
2. Niniejszy certyfikat wymaga spełnienia wymagań procedur określonych w charakterystyce zarządzania ciągłą zdadnością do lotu zatwierdzonej zgodnie z podsekcją G załącznika I (część M) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014.
3. Niniejszy certyfikat jest ważny tak długo, jak długo zatwierdzona organizacja zarządzania ciągłą zdadnością do lotu spełnia wymagania załącznika I (część M) oraz, w stosownych przypadkach, załącznika Vb (część ML) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014.
4. Jeżeli organizacja zarządzania ciągłą zdadnością do lotu zleca w ramach swojego systemu jakości świadczenie usług innej organizacji lub organizacjom, niniejszy certyfikat zachowuje ważność, pod warunkiem że taka organizacja (takie organizacje) spełnia(-ją) mające zastosowanie warunki umowy.
5. Z zastrzeżeniem przestrzegania wyżej wymienionych warunków 1–4, niniejszy certyfikat zachowuje ważność do dnia 24 września 2021 r. lub do chwili jego zrzeczenia się, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia.  
Jeżeli niniejszy formularz jest stosowany także w odniesieniu do koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, wówczas numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) dodaje się do numeru zatwierdzenia obok numeru standardowego, a warunek 5 zastępuje się warunkami uzupełniającymi 6, 7 i 8:
6. Niniejszy certyfikat nie stanowi upoważnienia do użytkowania typów statków powietrznych, o których mowa w warunku 1. Upoważnieniem do użytkowania tych statków powietrznych jest AOC.
7. Wygaśnięcie, zawieszenie lub cofnięcie AOC automatycznie powoduje unieważnienie niniejszego certyfikatu w odniesieniu do statków powietrznych, których znaki rejestracyjne wskazano w AOC, chyba że właściwy organ jednoznacznie postanowi inaczej.
8. Z zastrzeżeniem przestrzegania warunków 1–4, 6 oraz 7 niniejszy certyfikat zachowuje ważność do dnia 24 września 2021 r. lub do chwili jego zrzeczenia się, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia.

Data pierwotnego wydania: .....

Podpisano: .....

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

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

Strona 1 z 2

Strona 2 z 2

**ORGANIZACJA ZARZĄDZANIA CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU****ZAKRES ZATWIERDZENIA**

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

(nr ref.: AOC XX.XXXX)

Organizacja: [NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

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

Zakres zatwierdzenia jest ograniczony do zakresu prac określonego w zatwierdzonej charakterystyki zarządzania ciągłą zdatnością do lotu w sekcji .....

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

Data pierwotnego wydania: .....

Podpisano: .....

Data niniejszej zmiany: ..... Numer zmiany: .....

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

Formularz 14-MG EASA, wydanie 5

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

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

(\*\*\*) Skreślić, jeżeli instytucja nie została zatwierdzona.”;

jj) w dodatku VIII lit. a) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Pilot-właściciel (lub CAMO bądź CAO, z którą zawarł umowę) odpowiada za ustalenie zadań pilota-właściciela zgodnie z tymi zasadami podstawowymi w zakresie programu obsługi technicznej oraz za zapewnienie, że dokument ten jest systematycznie aktualizowany.”;

2) w załączniku II wprowadza się następujące sprostowania:

a) w pkt 145.A.30 wprowadza się następujące sprostowania:

(i) lit. e) zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Organizacja ustanawia i kontroluje kompetencje personelu zaangażowanego w jakiegokolwiek czynności związane z obsługą techniczną, przeglądami zdatności do lotu, zarządzaniem lub kontrolą jakości zgodnie z procedurą i standardami uzgodnionymi z właściwym organem.”;



(ii) lit. k) otrzymuje brzmienie:

„k) Jeżeli organizacja dokonuje przeglądów zdatności do lotu i wydaje odpowiednie poświadczenie przeglądu zdatności do lotu zgodnie z pkt ML.A.903 załącznika Vb (część ML), personel ds. przeglądu zdatności do lotu tej organizacji musi posiadać kwalifikacje i upoważnienia spełniające wszystkie poniższe wymogi:

1. posiadać upoważnienie dla personelu poświadczającego w odniesieniu do danego statku powietrznego;
2. posiadać co najmniej trzyletnie doświadczenie jako personel poświadczający;
3. działać niezależnie od procesu zarządzania ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego poddawanego przeglądowi lub ma ogólne uprawnienia w zakresie procesu zarządzania ciągłą zdatnością do lotu całego statku powietrznego poddawanego przeglądowi;
4. posiadać wiedzę na temat podsekcji C niniejszego załącznika (część M) lub podsekcji C załącznika Vb (część ML);
5. posiadać udokumentowaną znajomość procedur organizacji obsługi technicznej istotnych dla przeglądu zdatności do lotu i wystawiania poświadczenia przeglądu zdatności do lotu;
6. zostać formalnie zatwierdzonym przez właściwy organ po przeprowadzeniu przeglądu zdatności do lotu pod nadzorem właściwego organu lub pod nadzorem personelu ds. przeglądu zdatności do lotu organizacji, zgodnie z procedurą zatwierdzoną przez właściwy organ;
7. przeprowadzić co najmniej jeden przegląd zdatności do lotu w ciągu ostatnich dwunastu miesięcy.”;

b) pkt 145.A.48 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) ocena uszkodzeń oraz modyfikacje i naprawy zostały wykonane przy zastosowaniu danych określonych odpowiednio w pkt M.A.304 załącznika I (część M) lub w pkt ML.A.304 załącznika Vb (część ML).”;

c) pkt 145.A.50 lit. d) drugie zdanie otrzymuje brzmienie:

„Autoryzowane poświadczenie obsługi na »formularzu 1 EASA«, o którym mowa w dodatku II do załącznika I (część M), stanowi poświadczenie obsługi podzespołu, chyba że odpowiednio pkt M.A.502 załącznika I (część M) lub pkt ML.A.502 załącznika Vb (część ML), stanowią inaczej.”;

d) w pkt 145.A.55 wprowadza się następujące sprostowania:

(i) lit. a) i b) otrzymują brzmienie:

- „a) Organizacja dokonuje zapisu wszystkich szczegółów dotyczących przeprowadzanych prac obsługi technicznej. Zachowywana jest co najmniej dokumentacja niezbędna do wykazania, że zostały spełnione wszystkie wymagania konieczne do wystawienia poświadczenia obsługi, włącznie z dokumentami poświadczającymi podwykonawcy, oraz do wystawienia poświadczenia przeglądu zdatności do lotu.
- b) Organizacja dostarcza kopię każdego poświadczenia obsługi właścicielowi lub operatorowi statku powietrznego, wraz z kopią wszelkich szczegółowych danych dotyczących obsługi technicznej związanych z wykonanymi pracami i niezbędnymi do wykazania zgodności odpowiednio z pkt M.A.305 załącznika I (część M) lub z pkt ML.A.305 załącznika Vb (część ML).

(ii) lit. c) zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Organizacja przechowuje kopię całej szczegółowej dokumentacji obsługi technicznej i wszelkich danych związanych z obsługą techniczną przez trzy lata od daty wydania poświadczenia obsługi statku powietrznego lub podzespołu statku powietrznego, którego dotyczą prace. Ponadto organizacja ta przechowuje kopię całej dokumentacji w zakresie wystawiania zaleceń i poświadczeń przeglądu zdatności do lotu przez trzy lata od daty wystawienia oraz przekazuje ich kopie właścicielowi statku powietrznego.”;

e) pkt 145.A.70 lit. a) pkt 12 otrzymuje brzmienie:

„12. procedury i system jakości ustanowione przez organizację na podstawie pkt 145.A.25–145.A.90 niniejszego załącznika (część 145) oraz wszelkie dodatkowe procedury stosowane zgodnie z załącznikiem I (część M) i załącznikiem Vb (część ML), stosownie do przypadku.”;

f) w dodatku III wprowadza się następujące sprostowania:

(i) na stronie 1 z 2 formularza EASA 3-145 formuła poświadczająca otrzymuje brzmienie:

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

**[NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]**

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

(ii) w tabeli na stronie 2 z 2 formularza 3-145 EASA w kolumnie „OGRANICZENIA”, treść wierszy „STATKI POWIETRZNE” otrzymuje brzmienie „(\*\*\*\*)”;

3) w dodatku I do załącznika III (część 66) pkt 2 moduł 10 otrzymuje brzmienie:

„MODUŁ 10. PRZEPISY DOTYCZĄCE LOTNICTWA”

	POZIOM			
	A	B1	B2 B2L	B3
10.1 <i>Ramy regulacyjne</i> Rola Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego; Rola Komisji Europejskiej; Rola EASA; Rola państw członkowskich i krajowych organów lotnictwa; Rozporządzenie (UE) 2018/1139, rozporządzenie (UE) nr 748/2012, rozporządzenie (UE) nr 1321/2014 i rozporządzenie (UE) nr 376/2014. Związek pomiędzy poszczególnymi załącznikami (częściami) rozporządzenia (UE) nr 748/2012, rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 i rozporządzenia (UE) nr 965/2012.	1	1	1	1
10.2 <i>Personel poświadczający — obsługa techniczna</i> Szczegółowe rozumienie części 66.	2	2	2	2
10.3 <i>Zatwierdzone organizacje obsługi technicznej</i> Szczegółowe rozumienie części 145 i części M podsekcja F.	2	2	2	2
10.4 <i>Operacje lotnicze</i> Ogólne rozumienie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 Certyfikaty przewoźników lotniczych; Obowiązki operatorów, w szczególności obowiązki dotyczące zapewnienia ciągłej zdatowności do lotu oraz obsługi technicznej; Program obsługi technicznej statków powietrznych MEL//CDL Dokumenty przewożone na pokładzie; Znakowanie statków powietrznych;	1	1	1	1
10.5 <i>Certyfikacja statków powietrznych, części i wyposażenia</i>  a) Ogólne Ogólne rozumienie części 21 i warunków certyfikowania EASA CS-23, 25, 27, 29.	—	1	1	1

	POZIOM			
	A	B1	B2 B2L	B3
b) Dokumenty Świadectwo zdatności do lotu; ograniczone świadectwo zdatności do lotu i zezwolenie na lot; Świadectwo rejestracji; Certyfikat hałasu; Rozkład wagi; Licencja na radiostację i zatwierdzenie.	—	2	2	2
10.6 Ciągła zdatność do lotu Szczegółowe rozumienie przepisów części 21 dotyczących ciągłej zdatności do lotu. Szczegółowe rozumienie części M.	2	2	2	2
10.7. Odpowiednie krajowe i międzynarodowe wymagania (jeżeli nie zostały zastąpione przez wymagania UE)				
a) Programy obsługi technicznej, kontrola i badanie obsługi technicznej; Dyrektywy zdatności do lotu; Biuletyny obsługi, informacje obsługi producenta; Zmiany i naprawy; Dokumentacja obsługi technicznej: podręcznik obsługi technicznej, podręcznik napraw konstrukcyjnych, ilustrowany katalog części zamiennych itd. Tylko dla licencji A do B2: Główny wykaz minimalnego wyposażenia, wykaz minimalnego wyposażenia, wykaz odchylenia wysyłki;	1	2	2	2
b) Ciągła zdatność do lotu; Minimalne wymagania dotyczące wyposażenia — loty próbne Tylko dla licencji B1 i B2: ETOPS, wymagania obsługi technicznej i wysyłki; Eksploatacja przy każdej pogodzie, eksploatacja kategorii 2/3.	—	1	1	1”

- 4) w dodatku II do załącznika IV (część 147), na stronie 2 z 2 formularza 11 EASA wydanie otrzymuje brzmienie „wydanie 6”;
- 5) w sekcji B spisu treści załącznika Va (część T) podsekcja A otrzymuje brzmienie:  
„Podsekcja A – Przepisy ogólne  
T.B.101 Zakres  
T.B.102 Właściwy organ  
T.B.104 Prowadzenie dokumentacji  
T.B.105 Wzajemna wymiana informacji”;
- 6) w załączniku Vb (część ML) wprowadza się następujące sprostowania:
- a) w pkt ML.A.201 wprowadza się następujące sprostowania:
- (i) pkt 1 lit. e) otrzymuje brzmienie:  
„1) uzyskać zatwierdzenie jako CAMO lub CAO na potrzeby zarządzania ciągłą zdatnością do lotu swoich statków powietrznych zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO) lub z podsekcją G załącznika I (część M) lub z załącznikiem Vd (część CAO) albo zakontraktować usługi takiej organizacji z zastosowaniem umowy określonej w dodatku I do niniejszego załącznika.”;
- (ii) lit. f) zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:  
„W przypadku statków powietrznych nieuwzględnionych w lit. e), w celu spełnienia wymagań określonych w lit. a), właściciel statku powietrznego może zlecić zadania związane z zarządzaniem ciągłą zdatnością do lotu organizacji zatwierdzonej jako CAMO lub CAO zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO), podsekcją G załącznika I lub załącznikiem Vd (część CAO).”;

(iii) lit. h) otrzymuje brzmienie:

„h) W przypadku gdy statek powietrzny objęty certyfikatem przewoźnika lotniczego jest wykorzystywany do operacji niezarobkowych lub specjalistycznych zgodnie z pkt ORO.GEN.310 załącznika III lub pkt NCO.GEN.104 załącznika VII do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 (\*), operator zapewnia, aby zadania związane z ciągłą zdadnością do lotu były wykonywane, stosownie do przypadku, przez CAMO, zatwierdzone zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO), lub podsekcją G załącznika I (część M), lub organizację kompleksowej zdadności do lotu (»CAO«), zatwierdzone zgodnie z załącznikiem Vd (część CAO), posiadacza certyfikatu przewoźnika lotniczego.

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

b) w pkt ML.A.901 lit. b) wprowadza się następujące sprostowania:

(i) ppkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) zatwierdzona organizacja obsługi technicznej podczas przeprowadzania ujętych w AMP inspekcji po 100 godzinach/rocznych.”;

(ii) formuła wprowadzająca w pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) w przypadku statków powietrznych eksploatowanych zgodnie z załącznikiem VII (część NCO) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 lub w przypadku balonów, nieeksploatowanych zgodnie z podsekcją ADD załącznika II (część BOP) do rozporządzenia (UE) 2018/395 (\*), lub w przypadku szybowców, nieeksploatowanych według podsekcji DEC załącznika II (część SAO) do rozporządzenia (UE) 2018/1976 (\*\*), niezależny personel poświadczający w trakcie przeprowadzania ujętych w AMP inspekcji po 100 godzinach/rocznych, jeżeli posiada:

(\*) Rozporządzenie Komisji (UE) 2018/395 z dnia 13 marca 2018 r. ustanawiające szczegółowe przepisy dotyczące eksploatacji balonów zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 71 z 14.3.2018, s. 10).

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

c) pkt ML.A.904 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Personel ds. przeglądu zdadności do lotu działający w imieniu organizacji, o której mowa w podsekcji F lub w podsekcji G załącznika I (część M), załączniku II (część 145), załączniku Vc (część CAMO) lub załączniku Vd (część CAO), musi posiadać kwalifikacje odpowiednio zgodne z podsekcją F lub podsekcją G załącznika I (część M), załącznikiem II (część 145), załącznikiem Vc (część CAMO) lub załącznikiem Vd (część CAO).”;

d) pkt ML.B.902 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) Podczas przeprowadzania przeglądu zdadności do lotu właściwy organ ma dostęp do stosownych danych określonych w punktach ML.A.305 i ML.A.401.”;

e) w dodatku III akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

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

7) w załączniku Vc (część CAMO) wprowadza się następujące sprostowania:

a) w spisie treści wprowadza się następujące sprostowania:

(i) tytuł pkt CAMO.A.125 otrzymuje brzmienie:

„Zakres zatwierdzenia i przywileje organizacji”;

(ii) tytuł pkt CAMO.A.300 otrzymuje brzmienie:

„Charakterystyka zarządzania ciągłą zdadnością do lotu (CAME)”;

- (iii) dodaje się pozycję w brzmieniu:  
„Dodatek I – Certyfikat organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu – formularz 14 EASA”;
- b) w pkt CAMO.A.125 wprowadza się następujące sprostowania:
- (i) lit. d) ppkt 4 otrzymuje brzmienie:  
„4) przedłużać ważność poświadczenia przeglądu zdatności do lotu na warunkach określonych w pkt M.A.901 lit. f) załącznika I (część M) lub pkt ML.A.901 lit. c) załącznika Vb (część ML), stosownie do przypadku.”;
- (ii) dodaje się lit. d) pkt 5 w brzmieniu:  
„5) zatwierdza AMP, zgodnie z pkt ML.A.302 lit. b) ppkt 2, w odniesieniu do statków powietrznych zarządzanych zgodnie z załącznikiem Vb (część ML).”;
- (iii) pkt 1 lit. e) otrzymuje brzmienie:  
„1) wystawiania związanego z tym poświadczenia przeglądu zdatności do lotu i przedłużania w odpowiednim czasie jego ważności zgodnie z warunkami określonymi odpowiednio w pkt M.A.901 lit. c) ppkt 2 i w pkt M.A.901 lit. e) ppkt 2 załącznika I (część M) lub w pkt ML.A.901 lit. c) załącznika Vb (część ML).”;
- c) pkt CAMO.A.300 lit. c) otrzymuje brzmienie:  
„c) Zmianami w CAME zarządza się zgodnie z procedurami, o których mowa w lit. a) pkt 11 ppkt (iv) i (v). Wszelkie zmiany nieobjęte zakresem procedury, o której mowa w lit. a) pkt 11 ppkt (iv), jak również zmiany związane ze zmianami wymienionymi w pkt CAMO.A.130 lit. a), podlegają zatwierdzeniu przez właściwy organ.”;
- d) pkt CAMO.A.315 lit. c) pkt 2 otrzymuje brzmienie:  
„2) funkcje wymagane odpowiednio zgodnie z pkt M.A.301 lit. b), c), f) i g) załącznika I (część M) lub pkt ML.A.301 załącznika Vb (część ML) zostały wyraźnie określone.”;
- e) pkt CAMO.A.325 otrzymuje brzmienie:  
„CAMO.A.325 **Dane dotyczące zarządzania ciągłą zdatnością do lotu**
- Organizacja musi posiadać i wykorzystywać stosowne aktualne dane obsługowe odpowiednio zgodnie z pkt M.A.401 załącznika I (część M) lub z pkt ML.A.401 załącznika Vb (część ML) na potrzeby wykonywania zadań dotyczących zdatności do lotu, o których mowa w pkt CAMO.A.315 niniejszego załącznika (część CAMO). Dane te może dostarczyć właściciel lub operator, pod warunkiem zawarcia odpowiedniej umowy z takim właścicielem lub operatorem. W takim przypadku organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu musi przechowywać te dane jedynie przez okres obowiązywania umowy, chyba że przepisy pkt CAMO.A.220 lit. a) określają inne wymagania.”;
- 8) w załączniku Vd (część CAO) wprowadza się następujące sprostowania:
- a) w spisie treści wprowadza się następujące sprostowania:
- (i) skreśla się wpis dotyczący pkt CAO.B.015;
- (ii) tytuł pkt CAO.B.045 otrzymuje brzmienie:  
„Procedura certyfikacji początkowej”;
- (iii) tytuł pkt CAO.B.050 otrzymuje brzmienie:  
„Wydanie pierwszego certyfikatu”;
- (iv) tytuł dodatku I otrzymuje brzmienie:  
„Certyfikat organizacji kompleksowej zdatności do lotu (CAO) – formularz 3-CAO EASA”;
- b) pkt CAO.A.017 lit. a) otrzymuje brzmienie:  
„a) Organizacja może wykorzystywać alternatywne sposoby spełnienia wymagań zamiast akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań przyjętych przez agencję, w celu wykazania zgodności z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego.”;

c) pkt CAO.A.080 otrzymuje brzmienie:

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

CAO musi posiadać i wykorzystywać stosowne aktualne dane obsługowe określone odpowiednio w pkt M.A.401 załącznika I (część M) lub w pkt ML.A.401 załącznika Vb (część ML), stosownie do przypadku, na potrzeby wykonywania zadań zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, o których mowa w pkt CAO.A.075 niniejszego załącznika (część CAO). Dane te może dostarczyć właściciel na podstawie umowy, o której mowa w pkt M.A.201 lit. h) ppkt 2 lub w pkt M.A.201 lit. i) ppkt 1 lub 3, załącznika I (część M), lub w pkt ML.A.201 lit. e) ppkt 1 lub w pkt ML.A.201 lit. f) załącznika Vb (część ML), w którym to przypadku CAO musi zachować te dane jedynie przez okres obowiązywania umowy, chyba że dane te mają być przechowywane zgodnie z pkt CAO.A.090 lit. b) niniejszego załącznika (część CAO).”;

d) pkt CAO.A.085 otrzymuje brzmienie:

„CAO.A.085 **Przegląd zdatności do lotu**

CAO przeprowadza przeglądy zdatności do lotu odpowiednio zgodnie z pkt M.A.901 załącznika I (część M) lub pkt ML.A.903 załącznika Vb (część ML).”;

e) pkt CAO.A.095 lit. b) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) przedłuża, zgodnie z pkt M.A.901 lit. f) ważność załącznika I (część M) lub pkt ML.A.901 lit. c) załącznika Vb (część ML), poświadczenia przeglądu zdatności do lotu, które zostało wydane odpowiednio przez właściwy organ, inną organizację lub osobę.”;

f) w pkt CAO.B.045 uchyla się lit. h);

g) pkt CAO.B.050 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Jeżeli właściwy organ stwierdzi, że wnioskodawca spełnia wymagania pkt CAO.B.045, wydaje certyfikat przy użyciu formularza 3-CAO EASA według wzoru podanego w dodatku I, określając zakres zatwierdzenia.”;

h) w dodatku I w tabeli na stronie 2 z 2 formularza 3-CAO EASA w kolumnie „PRZYWILEJE (\*\*\*)”, treść wiersza „USŁUGI SPECJALISTYCZNE (\*\*)” otrzymuje brzmienie „ NDT”.

---