

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2021/1963**z dnia 8 listopada 2021 r.****w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 w zakresie systemów zarządzania bezpieczeństwem w organizacjach obsługi technicznej i 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 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 17 ust. 1 lit. g), art. 62 ust. 14 i 15 oraz art. 72 ust. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 ⁽²⁾ ustanawia wymagania dotyczące ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych, w tym wymagania dotyczące organizacji obsługi technicznej.
- (2) Zgodnie z pkt 3.1 lit. b) załącznika II do rozporządzenia (UE) 2018/1139 zatwierdzone organizacje obsługi technicznej muszą, stosownie do rodzaju działalności i wielkości organizacji, wdrożyć i utrzymywać system zarządzania zapewniający zgodność z zasadniczymi wymogami określonymi w tym załączniku, zarządzać ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa oraz stale dążyć do doskonalenia tego systemu.
- (3) Zgodnie z załącznikiem 19 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisanej w Chicago w dniu 7 grudnia 1944 r. („konwencja chicagowska”) właściwe organy mogą żądać od zatwierdzonych organizacji obsługi technicznej świadczących usługi dla operatorów samolotów lub śmigłowców uczestniczących w międzynarodowym zarobkowym transporcie lotniczym wdrożenia systemu zarządzania bezpieczeństwem.
- (4) Należy zatem wprowadzić system zarządzania dla wszystkich organizacji obsługi technicznej objętych zakresem załącznika II do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 (część 145 organizacje obsługi technicznej) w celu spełnienia wymagań międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) ustanowionych w załączniku 19 do konwencji chicagowskiej.
- (5) Wszystkie organizacje obsługi technicznej objęte zakresem części 145 są zobowiązane do ustanowienia systemu zgłaszania zdarzeń. Należy zatem zmienić przepisy załącznika II do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 w celu zapewnienia, aby system zgłaszania zdarzeń został ustanowiony jako część systemu zarządzania organizacją oraz aby wymagania były spójne z wymaganiami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 ⁽³⁾.
- (6) W celu uwzględnienia organizacji obsługi technicznej objętych zakresem części 145, które zostały też zatwierdzone jako organizacje objęte zakresem części CAMO, należy zharmonizować przepisy ogólne, a także wymogi odnoszące się do właściwych organów określone w załączniku II (część 145) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 z określonymi w załączniku Vc (część CAMO) do tego rozporządzenia.

⁽¹⁾ Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

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

⁽³⁾ 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).

- (7) Należy zapewnić wystarczający okres przejściowy w celu umożliwienia organizacjom obsługi technicznej uzyskania zgodności z nowymi przepisami i procedurami wprowadzonymi na mocy niniejszego rozporządzenia.
- (8) W rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1178/2011 (*) nie zawarto przepisów dotyczących wydawania licencji dla inżynierów pokładowych. Należy zatem zmienić pkt 145.A.30 lit. j) ppkt 3 i 4 załącznika II do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 w celu usunięcia odniesienia do licencji inżynierów pokładowych. Obowiązujące na czas określony upoważnienia odnośnie do poświadczeń w zakresie obsługi technicznej wydawanych takim inżynierom pokładowym na podstawie tych przepisów powinny jednak zachować ważność do czasu ich wygaśnięcia lub cofnięcia. Należy zatem odpowiednio zmienić art. 5.
- (9) Należy zatem zmienić rozporządzenie (UE) nr 1321/2014.
- (10) Pkt M.A.403 lit. b) załącznika I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 oraz dodatek VII do załącznika I (część M) do tego rozporządzenia zawierają odniesienia do różnych elementów pkt M.A.801. Ponieważ pkt M.A.801 został uchylony rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/1383 (°), należy odpowiednio zmienić pkt M.A.403 lit. b) oraz dodatek VII.
- (11) Pkt M.A.904 załącznika I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 został zmieniony rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2019/1383 w celu rozszerzenia przepisów dotyczących importu na statki powietrzne z systemu regulacyjnego, w którym nie ma zastosowania rozporządzenie (UE) 2018/1139. Zmianę tę należy również wprowadzić w pkt ML.A.906 załącznika Vb (część ML) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014, w celu harmonizacji zakresu przepisów dotyczących importu w załączniku Vb (część ML) z przepisami załącznika I (część M). Należy zatem zmienić rozporządzenie (UE) nr 1321/2014.
- (12) Pkt M.A.502 lit. c) załącznika I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 odnosi się do organizacji z uprawnieniami kategorii B. Ponieważ w załączniku Vd (część CAO) nie występują organizacje z uprawnieniami kategorii B, pkt M.A.502 lit. c) powinien się odnosić do „organizacji obsługi technicznej silnika”. Należy zatem sprostować pkt M.A.502 lit. c) załącznika I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014.
- (13) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu opierają się na opinii nr 04/2020 (°) Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego na podstawie art. 75 ust. 2 lit. b) oraz art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (14) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego zgodnie z art. 127 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

- 1) w art. 4 dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. Na zasadzie odstępstwa od pkt 145.B.350 lit. d) ppkt 1 i 2 załącznika II (część 145), organizacja obsługi technicznej, która posiada ważny certyfikat zatwierdzenia wydany zgodnie z załącznikiem II (część 145) może do dnia 2 grudnia 2024 r. skorygować wszelkie stwierdzone niezgodności z wymaganiami określonymi w załączniku II wprowadzonymi rozporządzeniem Komisji (UE) 2021/1963 (*).

Jeżeli po dniu 2 grudnia 2024 r. niezgodności te nie zostaną przez organizację usunięte, certyfikat zatwierdzenia zostaje całkowicie lub częściowo cofnięty, ograniczony lub zawieszony.

(*) Dz.U. L 400 z 12.11.2021, s. 18.”;

(*) 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).

(°) 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 zdatością do lotu oraz złagodzenia wymagań dotyczących obsługi technicznej i zarządzania ciągłą zdatością do lotu w stosunku do statków powietrznych lotnictwa ogólnego (Dz.U. L 228 z 4.9.2019, s. 1).

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

2) w art. 5 dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. Ograniczone upoważnienia personelu poświadczającego wydane posiadaczom licencji inżyniera pokładowego na podstawie pkt 145.A.30 lit. j) ppkt 3 lub 4 załącznika II (część 145) przed dniem 2 grudnia 2022 r. zachowują ważność do zakończenia okresu ważności lub do momentu ich cofnięcia przez organizację obsługi technicznej.”;

- 3) w załączniku I (część M) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia;
- 4) w załączniku II (część 145) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia;
- 5) w załączniku Vb (część ML) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem III do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Załącznik I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 zostaje sprostowany zgodnie z załącznikiem IV 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 2 grudnia 2022 r.

Następujące przepisy stosuje się jednak od dnia 2 grudnia 2021 r.:

- a) art. 2;
- b) załącznik I pkt 2 i 4;
- c) załącznik III.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 8 listopada 2021 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca

ZAŁĄCZNIK I

W załączniku I (część M) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w spisie treści tytuł dodatku IV otrzymuje brzmienie:
„Dodatek IV – System klas i kategorii dla zakresu zatwierdzania organizacji obsługi technicznej, o których mowa w załączniku I (część M) podsekcja F”;
- 2) pkt M.A.403 lit. b) otrzymuje brzmienie:
„b) Wyłącznie personel poświadczający, o którym mowa w pkt M.A.801 lit. b) ppkt 1 lub w podsekcji F niniejszego załącznika, lub w załączniku II (część 145), lub w załączniku Vd (część CAO), lub osoba upoważniona zgodnie z pkt M.A.801 lit. c) niniejszego załącznika, może zdecydować, wykorzystując dane obsługowe, o których mowa w pkt M.A.401 niniejszego załącznika, czy usterka statku powietrznego poważnie zagraża bezpieczeństwu lotu i w związku z tym decyduje, kiedy i jakie naprawy należy podjąć przed kolejnym lotem, a jakie mogą zostać odłożone na później. Jednakże nie ma to zastosowania, w przypadku gdy pilot lub personel poświadczający wykorzystuje wykaz wyposażenia minimalnego (MEL).”;
- 3) w dodatku IV wprowadza się następujące zmiany:
 - a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Dodatek IV

System klas i kategorii dla zakresu zatwierdzania organizacji obsługi technicznej, o których mowa w załączniku I (część M) podsekcja F”;

- b) pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:
 - „1. Z wyjątkiem przypadków, gdy postanowiono inaczej w odniesieniu do najmniejszych organizacji, o których mowa w pkt 11, tabela w pkt 12 przedstawia standardowy system zatwierdzeń dla organizacji obsługi technicznej, o której mowa w załączniku I (część M) podsekcja F. Organizacji przyznaje się zatwierdzenie, którego zakres obejmuje od jednej klasy i kategorii z ograniczeniami do wszystkich klas i kategorii z ograniczeniami.
 2. W uzupełnieniu do tabeli, o której mowa w ust. 12, od zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej wymaga się wskazania zakresu prac w podręczniku organizacji obsługowej.”;
- c) pkt 8–12 otrzymują brzmienie:
 - „8. Sekcja *ograniczenia* ma umożliwiać właściwym organom elastyczne dostosowywanie zatwierdzeń do poszczególnych organizacji. Uprawnienia wskazuje się na zatwierdzeniu wyłącznie po wprowadzeniu stosownych ograniczeń. W tabeli, o której mowa w pkt 12 wyszczególnione są możliwe rodzaje ograniczeń. Chociaż prace obsługi technicznej są wymienione na końcu każdej klasy zaszeregowania, należy przyjąć, że jeżeli bardziej odpowiada to organizacji, nacisk kładzie się właśnie na zadanie obsługi technicznej, a nie na typ statku powietrznego lub silnika, czy też ich producenta (przykładem mogą być zabudowa i obsługa techniczna systemów elektroniki lotniczej). Taka wzmianka w sekcji »ograniczenia« wskazuje na to, że organizacja obsługi technicznej posiada zatwierdzenie do przeprowadzania obsługi technicznej obejmujące ten konkretny typ/zadanie.
 9. W przypadku odniesienia do *serii, typu i grupy* w sekcji »ograniczenia« klasy A i B, seria oznacza serię określonego typu, taką jak Cessna 150 lub Cessna 172 bądź seria Beech 55 czy Continental O-200 itd.; typ oznacza określony typ lub model, taki jak typ Cessna 172RG; można podać dowolną liczbę serii lub typów; grupa oznacza na przykład statki powietrzne Cessna z jednym silnikiem tłokowym lub silnikami tłokowymi bez doładowania Lycoming itd.
 10. W przypadku wykorzystywania *szczegółowego wykazu uprawnień*, który może ulegać częstym zmianom, zmiany takie mogą być dokonywane zgodnie z procedurą pośredniego zatwierdzenia, o której mowa w pkt M.A.604 lit. c) i M.B.606 lit. c).

11. Zatwierdzenie dla organizacji obsługi technicznej, która zatrudnia tylko jedną osobę do planowania i wykonywania wszystkich czynności obsługi technicznej, może obejmować jedynie ograniczony zakres kategorii. Poniżej wymienione są maksymalne dopuszczalne granice:

KLASA	KATEGORIA	OGRANICZENIA
KLASA STATKI POWIETRZNE	KATEGORIA A2 SAMOLOTY DO 5 700 KG	Z SILNIKIEM TŁOKOWYM DO 5 700 KG
KLASA STATKI POWIETRZNE	KATEGORIA A3 ŚMIGŁOWCE	Z JEDNYM SILNIKIEM TŁOKOWYM DO 3 175 KG
KLASA STATKI POWIETRZNE	KATEGORIA A4 STATKI POWIETRZNE INNE NIŻ A1, A2 I A3	BEZ OGRANICZEŃ
KLASA SILNIKI	KATEGORIA B2 TŁOKOWE	PONIŻEJ 450 KM
PODZESPOŁY DANEJ KLASY INNE NIŻ KOMPLETNE SILNIKI LUB POMOCNICZE ŹRÓDŁA ZASILANIA.	OD C1 DO C22	ZGODNIE Z WYKAZEM UPRAWNIENI
KLASA SPECJALISTYCZNA	D1 BADANIA NIENISZCZĄCE	NALEŻY OKREŚLIĆ METODY BADAŃ NIENISZCZĄCYCH.

Należy zauważyć, że właściwe organy mogą nałożyć na taką organizację dalsze ograniczenia, uzależniając wydanie zatwierdzenia od możliwości danej organizacji.

12. Tabela

KLASA	KATEGORIA	OGRANICZENIA	HANGAROWA	LINIOWA
STATKI POWIETRZNE	A2 Samoloty do 5 700 kg	[Należy określić 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 zdatności do lotu.	[TAK/NIE] (*)	[TAK/NIE] (*)
	A3 Śmigłowce	[Należy określić producenta śmigłowca lub jego grupę lub serię lub typ, lub zadania obsługi technicznej] <i>Przykład: Robinson R44</i>	[TAK/NIE] (*)	[TAK/NIE] (*)
	A4 Statki powietrzne inne niż A1, A2 i A3	[Należy określić 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 zdatności do lotu	[TAK/NIE] (*)	[TAK/NIE] (*)

SILNIKI	B1 turbinowe	[Należy określić serię lub typ silnika lub zadania obsługi technicznej] <i>Przykład: Seria PT6A</i>
	B2 tłokowe	[Należy określić producenta silnika lub jego grupę lub serię lub typ lub zadania obsługi technicznej]
	B3 Pomocnicze źródła zasilania	[Należy określić producenta silnika lub serię lub typ silnika lub zadania obsługi technicznej]
PODZESPOŁY INNE NIŻ KOMPLETNE SILNIKI LUB POMOCNICZE ŹRÓDŁA ZASILANIA	C1 Układy klimatyzacji i ciśnieniowe	[Należy określić typ statku powietrznego lub jego producenta, względnie producenta podzespołów lub konkretny podzespół lub odniesienie do wykazu uprawnień zawartego w opisie lub zadania obsługi technicznej.] <i>Przykład: Układ sterowania paliwem PT6A</i>
	C2 Układy autopilota	
	C3 Układ łączności i nawigacji	
	C4 Drzwi — Luki	
	C5 Układy elektryczne i oświetleniowe	
	C6 Wyposażenie	
	C7 Silnik — Pomocnicze źródło zasilania	
	C8 Układ sterowania lotem	
	C9 Układ paliwowy	
	C10 Śmigłowiec — Wirniki	
	C11 Śmigłowiec – Przekładnie	
	C12 Układ hydrauliczny	
	C13 Przyrządy pokładowe	
	C14 Układ podwozia	
	C15 Układ tlenowy	
	C16 Śmigła	
	C17 Układ pneumatyczny i podciśnieniowy	
	C18 Ochrona przeciwbłodzeniowa / przeciwdeszczowa / przeciwpożarowa	
	C19 Okna	
	C20 Struktura	
C21 Balast wodny		
C22 Wspomaganie napędu		

USŁUGI SPECJALIS- TYCZNE	D1 Badania nieniszczące	[Należy określić konkretną metodę(-y) badań nieniszczących]
--------------------------------	----------------------------	---

(*) Niepotrzebne skreślić.

- d) uchyla się pkt 13;
- 4) w dodatku VII formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:
„Następujące elementy składają się na złożone zadania obsługi technicznej, o których mowa w pkt M.A.801 lit. b):”.

ZAŁĄCZNIK II

W załączniku II (część 145) wprowadza się następujące zmiany:

1) spis treści otrzymuje brzmienie:

„SPIS TREŚCI

145.1 Właściwy organ

SEKCJA A – WYMAGANIA TECHNICZNE I ORGANIZACYJNE

145.A.10 Zakres

145.A.15 Wniosek o wydanie certyfikatu organizacji

145.A.20 Zakres zatwierdzenia i zakres prac

145.A.25 Wymagania dotyczące zaplecza

145.A.30 Wymagania dotyczące personelu

145.A.35 Personel poświadczający oraz personel wspomagający

145.A.37 Personel ds. przeglądu zdatowności do lotu

145.A.40 Wyposażenie i narzędzia

145.A.42 Podzespoły

145.A.45 Dane obsługowe

145.A.47 Przygotowywanie obsługi technicznej

145.A.48 Wykonanie obsługi technicznej

145.A.50 Poświadczenie obsługi technicznej

145.A.55 Prowadzenie dokumentacji

145.A.60 Zgłaszanie zdarzeń lotniczych

145.A.65 Procedury obsługi technicznej

145.A.70 Charakterystyka organizacji obsługi technicznej (MOE)

145.A.75 Uprawnienia organizacji

145.A.85 Zmiany w organizacji

145.A.90 Ciągłość ważności zatwierdzenia

145.A.95 Niezgodności

145.A.120 Sposoby spełnienia wymagań

145.A.140 Dostęp

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

145.A.200 System zarządzania

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

145.A.205 Wykonawstwo i podwykonawstwo

SEKCJA B – WYMAGANIA W STOSUNKU DO ORGANU

145.B.005 Zakres

145.B.115 Dokumentacja nadzoru

145.B.120 Sposoby spełnienia wymagań

145.B.125 Informowanie Agencji

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

- 145.B.200 System zarządzania
- 145.B.205 Przydział zadań kwalifikowanym jednostkom
- 145.B.210 Zmiany w systemie zarządzania
- 145.B.220 Prowadzenie dokumentacji
- 145.B.300 Zasady nadzoru
- 145.B.305 Program sprawowania nadzoru
- 145.B.310 Procedura certyfikacji początkowej
- 145.B.330 Zmiany – organizacje
- 145.B.350 Niezgodności i działania naprawcze; uwagi
- 145.B.355 Zawieszenie, ograniczenie i cofnięcie
- Dodatek I – Autoryzowane poświadczenie produkcji/obsługi – formularz nr 1 EASA
- Dodatek II – System klas i kategorii zatwierdzenia na potrzeby zakresu zatwierdzania organizacji obsługi technicznej określonych w części 145
- Dodatek III — Certyfikat organizacji obsługi technicznej – formularz nr 3-145 EASA
- Dodatek IV — Warunki wykorzystania personelu nieposiadającego kwalifikacji zgodnie z załącznikiem III (część 66), o których mowa w pkt 145.A.30 lit. j) ppkt 1 i 2”;

- 2) pkt 145.1 otrzymuje brzmienie:

„145.1. Właściwy organ

Do celów niniejszego załącznika za właściwy organ uważa się:

- 1) w przypadku organizacji, których główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się na terytorium, za które odpowiedzialne jest państwo członkowskie na mocy Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. („konwencja chicagowska”), organ wyznaczony przez to państwo członkowskie lub inne państwo członkowskie zgodnie z art. 64 rozporządzenia (UE) 2018/1139 lub Agencja, jeżeli odpowiedzialność została przeniesiona na Agencję zgodnie z art. 64 lub 65 rozporządzenia (UE) 2018/1139; lub
 - 2) w przypadku organizacji, których główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się poza terytorium, za które państwo członkowskie jest odpowiedzialne na mocy konwencji chicagowskiej – Agencję.”;
- 3) tytuł sekcji A otrzymuje brzmienie:

„SEKCJA A

WYMAGANIA TECHNICZNE I ORGANIZACYJNE”;

- 4) pkt 145.A.10 otrzymuje brzmienie:

„145.A.10. Zakres

W niniejszej sekcji ustanawia się wymagania, jakie musi spełnić organizacja, aby kwalifikować się do wydania lub przedłużenia certyfikatu zatwierdzenia na obsługę techniczną statków powietrznych i podzespołów.”;

- 5) pkt 145.A.15 otrzymuje brzmienie:

„145.A.15. Wniosek o wydanie certyfikatu organizacji

- a) Wniosek o wydanie certyfikatu lub zmianę istniejącego certyfikatu zgodnie z niniejszym załącznikiem składa się w formie i na zasadach ustanowionych przez właściwy organ, z uwzględnieniem mających zastosowanie wymogów załącznika I (część M), załącznika Vb (część ML) i niniejszego załącznika.
 - b) Wnioskodawcy ubiegający się o wydanie pierwszego certyfikatu na podstawie niniejszego załącznika przedkładają właściwemu organowi:
 1. wyniki wstępnego audytu przeprowadzonego przez organizację pod kątem stosownych wymagań określonych w załączniku I (część M), w załączniku Vb (część ML) i w niniejszym załączniku;
 2. dokumentację wykazującą, w jaki sposób spełnią wymagania ustanowione w niniejszym rozporządzeniu.”;
- 6) pkt 145.A.20 otrzymuje brzmienie:

„145.A.20. Warunki zatwierdzenia i zakres prac

- a) Zakres prac organizacji jest określony w charakterystyce organizacji obsługi technicznej (MOE) zgodnie z pkt 145.A.70.
 - b) Organizacja musi przestrzegać zakresu zatwierdzenia załączonego do certyfikatu organizacji wydanego przez właściwy organ oraz zakresu prac określonego w MOE.”;
- 7) w pkt 145.A.30 wprowadza się następujące zmiany:

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

„a) Organizacja wyznacza kierownika odpowiedzialnego, posiadającego uprawnienia służbowe w celu zapewnienia możliwości finansowania i prowadzenia wszystkich czynności obsługi technicznej organizacji zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego. Kierownik odpowiedzialny:

1. zapewnia dostępność wszelkich zasobów do realizacji obsługi technicznej zgodnie z niniejszym załącznikiem, załącznikiem I (część M) i załącznikiem Vb (część ML), stosownie do przypadku, aby pomóc w stosowaniu certyfikatu organizacji;

2. ustanawia i promuje politykę bezpieczeństwa określoną w pkt 145.A.200 lit. a) ppkt 2;
 3. jest w stanie wykazać się wiedzą na temat niniejszego rozporządzenia.
- b) Kierownik odpowiedzialny wyznacza osobę lub grupę osób reprezentujących strukturę zarządzającą w odniesieniu do funkcji obsługi technicznej i odpowiedzialnych za zapewnienie działania organizacji zgodnie z MOE i zatwierdzonymi procedurami. W procedurach wyraźnie określa się, kto zastępuje daną osobę w przypadku jej długotrwałej nieobecności.
- c) Kierownik odpowiedzialny wyznacza osobę lub grupę osób odpowiedzialnych za zarządzanie funkcją monitorowania zgodności z przepisami w ramach systemu zarządzania.”;
- b) dodaje się pkt ca), cb) i cc)w brzmieniu:
- „ca) Kierownik odpowiedzialny wyznacza osobę lub grupę osób odpowiedzialnych za zarządzanie opracowywaniem, utrzymywaniem skutecznych procesów zarządzania bezpieczeństwem i administrowaniem nimi w ramach systemu zarządzania.
- cb) Osoba lub grupa osób wyznaczonych zgodnie z lit. b), c) i ca) jest odpowiedzialna przed kierownikiem odpowiedzialnym i ma do niego bezpośredni dostęp w celu właściwego informowania go o kwestiach zgodności i bezpieczeństwa.
- cc) Osoba lub osoby wyznaczone zgodnie z lit. b), c) i ca) muszą być w stanie wykazać się odpowiednią wiedzą, wykształceniem i zadowalającym doświadczeniem w zakresie obsługi technicznej statku powietrznego lub podzespołu oraz wykazać się praktyczną znajomością niniejszego rozporządzenia.”;
- c) lit. d) i e) otrzymują brzmienie:
- „d) Organizacja posiada plan pracochłonności w zakresie obsługi technicznej gwarantujący, że posiada ona wystarczający personel do planowania, wykonywania, nadzorowania, kontrolowania i monitorowania działalności organizacji zgodnie z zakresem zatwierdzenia. Organizacja musi ponadto posiadać procedurę dokonania ponownej oceny prac do wykonania, w przypadku mniejszej faktycznej dostępności personelu w porównaniu z planowaną w danym okresie lub na danej zmianie.
- e) Organizacja ustanawia i kontroluje kompetencje personelu zaangażowanego we wszelkie czynności związane z obsługą techniczną, przeglądami zdatowności do lotu, zarządzaniem bezpieczeństwem lub kontrolą jakości zgodnie z procedurą i standardami uzgodnionymi z właściwym organem. Oprócz fachowości niezbędnej do wykonywania określonej funkcji, kompetencje personelu muszą obejmować, odpowiednią do funkcji i zakresów odpowiedzialności w organizacji, praktyczną znajomość stosowania zasad dotyczących zarządzania bezpieczeństwem, z uwzględnieniem czynnika ludzkiego i kwestii związanych z wydolnością ludzką.”;
- d) w lit. j) wprowadza się następujące zmiany:
- a) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:
- „j) Na zasadzie odstępstwa od lit. g) i h), w odniesieniu do wymagania zgodności z załącznikiem III (część 66), organizacja może wykorzystać personel poświadczający i personel wspomagający, którego kwalifikacje są zgodne z następującymi przepisami”;
- b) pkt 1–4 otrzymują brzmienie:
- „1. W przypadku hangarowej obsługi technicznej przeprowadzanej w lokalizacji poza terytorium, za które państwo członkowskie jest odpowiedzialne na mocy konwencji chicagowskiej, kwalifikacje personelu poświadczającego i personelu wspomagającego mogą być zgodne z krajowymi uregulowaniami w zakresie lotnictwa w państwie, w którym znajduje się obiekt hangarowej obsługi technicznej, z zastrzeżeniem warunków określonych w dodatku IV do niniejszego załącznika.
2. W przypadku liniowej obsługi technicznej przeprowadzanej w stacji liniowej obsługi technicznej usytuowanej poza terytorium, za które państwo członkowskie jest odpowiedzialne na mocy konwencji chicagowskiej, kwalifikacje personelu poświadczającego można uznać za zgodne, z zastrzeżeniem warunków określonych w dodatku IV do niniejszego załącznika, na podstawie warunków alternatywnych:
- krajowe przepisy lotnicze państwa, w którym znajduje się stacja obsługi liniowej;
 - krajowe przepisy lotnicze państwa, w którym znajduje się główne miejsce prowadzenia działalności danej organizacji.

3. W przypadku powtarzalnych dyrektyw zdatności do lotu wykonywanych przed lotem, które stanowią wyraźnie, że członkowie załogi statków powietrznych mogą wykonać daną dyrektywę zdatności do lotu, organizacja może wydawać ograniczone upoważnienia do poświadczenia obsługi dla pilota na podstawie posiadanej przez niego licencji załogi lotniczej. W takim przypadku organizacja upewnia się, że pilot odbył wystarczające szkolenie praktyczne, aby móc wykonać dyrektywę zdatności do lotu.
 4. Jeżeli statek powietrzny jest eksploatowany poza miejscem z dostępnym wsparciem obsługowym, organizacja może wydawać ograniczone upoważnienia do poświadczenia obsługi dla pilota na podstawie posiadanej licencji załogi lotniczej, z zastrzeżeniem pewności, że pilot odbył wystarczające szkolenie praktyczne, aby móc wykonać określone zadanie.”;
- e) lit. k) otrzymuje brzmienie:
- „k) Jeżeli organizacja przeprowadza przegląd zdatności do lotu i wydaje odpowiednie poświadczenie przeglądu zdatności do lotu zgodnie z pkt ML.A.903 załącznika Vb (część ML), personel ds. przeglądu zdatności do lotu tej organizacji musi posiadać kwalifikacje i upoważnienia określone w pkt 145.A.37.”;
- 8) w pkt 145.A.35 wprowadza się następujące zmiany:
- a) lit. d), e) i f) otrzymują brzmienie:
- „d) Organizacja zapewnia objęcie wszystkich członków personelu poświadczającego oraz personelu wspomagającego szkoleniem okresowym w każdym okresie dwóch lat w stopniu wystarczającym do zagwarantowania, że mają aktualną wiedzę z zakresu odpowiednich technologii, procedur organizacji oraz zarządzania bezpieczeństwem, z uwzględnieniem kwestii związanych z czynnikiem ludzkim.
- e) Organizacja ustanawia program okresowych szkoleń dla personelu poświadczającego oraz personelu wspomagającego, włącznie z procedurą zapewniającą zgodność z odpowiednimi przepisami niniejszej litery oraz procedurą zapewniającą zgodność z załącznikiem III (część 66).
- f) Z wyjątkiem zaistnienia nieprzewidzianych przypadków określonych w pkt 145.A.30 lit. j) ppkt 5, organizacja dokonuje oceny wszystkich członków personelu poświadczającego w odniesieniu do ich kompetencji, kwalifikacji oraz zdolności wykonywania potencjalnych obowiązków związanych z poświadczaniem obsługi zgodnie z procedurą określoną w MOE przed wydaniem lub ponownym wydaniem takim członkom personelu upoważnienia do poświadczenia obsługi na mocy niniejszego załącznika.”;
- b) lit. i)–n) otrzymują brzmienie:
- „i) Osoba lub osoby, o których mowa w pkt 145.A.30 lit. c), odpowiedzialne za funkcję monitorowania zgodności są również odpowiedzialne za wydawanie upoważnień do poświadczenia obsługi personelowi poświadczającemu. Personel ten może mianować inne osoby do fizycznego wydawania lub cofania upoważnień do poświadczenia obsługi zgodnie z procedurą określoną w MOE.
- j) Organizacja wydaje członkom personelu poświadczającego kopie ich upoważnień do poświadczenia obsługi w formie papierowej lub elektronicznej.
- k) Personel poświadczający okazuje upoważnienie do poświadczenia obsługi każdej upoważnionej osobie w ciągu 24 godzin.
- l) Minimalny wiek personelu poświadczającego i personelu wspomagającego wynosi 21 lat.
- m) Posiadacz licencji na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii A może korzystać ze swoich przywilejów związanych z poświadczaniem obsługi wyłącznie na konkretnym typie statku powietrznego po pozytywnym zaliczeniu odpowiedniego szkolenia zadaniowego kategorii A prowadzonego przez organizację odpowiedzialnie zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem II (część 145) lub załącznikiem IV (część 147). Szkolenie obejmuje szkolenie praktyczne i teoretyczne właściwe dla każdego zadania objętego upoważnieniem. Pozytywne zaliczenie szkolenia wykazuje się na podstawie przeprowadzonego przez organizację egzaminu lub oceny na stanowisku pracy przeprowadzone.
- ”

- n) Posiadacz licencji na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii B2 może korzystać z przywilejów związanych z poświadczaniem obsługi opisanych w pkt 66.A.20 lit. a) ppkt 3(ii) załącznika III (część 66) tylko po pozytywnym zaliczeniu:
- (i) odpowiedniego szkolenia zadaniowego kategorii A; oraz
 - (ii) udokumentowaniu sześciomiesięcznego doświadczenia praktycznego obejmującego zakres upoważnienia, które zostanie wydane.

Szkolenie zadaniowe obejmuje szkolenie praktyczne i szkolenie teoretyczne, odpowiednio dla każdego zadania objętego upoważnieniem. Pozytywne zaliczenie szkolenia wykazuje się poprzez egzamin lub ocenę na stanowisku pracy. Szkolenie zadaniowe i egzamin/ocenę przeprowadza organizacja obsługi technicznej wydająca personelowi poświadczającemu upoważnienie. Doświadczenie praktyczne również uzyskuje się w takiej organizacji obsługi technicznej.”;

- c) uchyla się lit. o);
- 9) uchyla się pkt 145.A.36;
- 10) dodaje się pkt 145.A.37 w brzmieniu:

„145.A.37. Personel ds. przeglądu zdatności do lotu

- a) Aby uzyskać zatwierdzenie do przeprowadzania przeglądów zdatności do lotu i wydawania odpowiednich poświadczeń przeglądu zdatności do lotu (ARC) dla statków powietrznych objętych załącznikiem Vb (część ML), organizacja musi dysponować personelem ds. przeglądu zdatności do lotu spełniający wszystkie poniższe wymagania:
- 1) posiadanie co najmniej 1 roku doświadczenia w zapewnianiu ciągłej zdatności do lotu w przypadku szybowców i balonów oraz co najmniej 3 lata w przypadku wszystkich pozostałych statków powietrznych;
 - 2) posiadanie upoważnienia dla personelu poświadczającego w odniesieniu do danego statku powietrznego;
 - 3) nabycie wiedzy w zakresie załącznika I (część M) podsekcja C lub załącznika Vb (część ML) podsekcja C;
 - 4) nabycie wiedzy na temat procedur organizacji obsługi technicznej istotnych dla przeglądu zdatności do lotu i wydawania poświadczenia przeglądu zdatności do lotu.
- b) Zanim organizacja wyda kandydatowi upoważnienie w zakresie przeglądu zdatności do lotu, przeprowadza on przegląd zdatności do lotu pod nadzorem właściwego organu lub pod nadzorem osoby już upoważnionej przez organizację jako personel ds. przeglądu zdatności do lotu. Jeżeli przegląd zdatności do lotu pod nadzorem jest zadowalający, właściwy organ formalnie uznaje daną osobę jako członka personelu ds. przeglądu zdatności do lotu.
- c) Organizacja zapewnia, aby personel ds. przeglądu zdatności do lotu mógł wykazać się odpowiednim, niedawno zdobytym doświadczeniem w zakresie zapewniania ciągłej zdatności do lotu.”;
- 11) w pkt 145.A.45 wprowadza się następujące zmiany:
- a) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Organizacja posiada i wykorzystuje mające zastosowanie aktualne dane obsługowe, które są niezbędne do wykonywania czynności związanych z obsługą techniczną, włącznie z modyfikacjami i naprawami. „Mające zastosowanie” oznacza odpowiednie dla każdego statku powietrznego, podzespołu lub procesu określonych w zakresie zatwierdzenia organizacji i ujętych w związanym z nią wykazie uprawnień.

W przypadku danych obsługowych dostarczonych przez osobę lub organizację występującą o obsługę techniczną organizacja przechowuje takie dane przez okres wykonywania prac, z wyjątkiem konieczności spełnienia wymogów zawartych w pkt 145.A.55 lit. a) ppkt 3.”;

- b) lit. c), d) i e) otrzymują brzmienie:

„c) Organizacja ustanawia procedury zapewniające odnotowanie w wewnętrznym systemie zgłaszania kwestii związanych z bezpieczeństwem, o którym mowa w pkt 145.A.202, i zgłoszenie autorowi wszelkich nieprecyzyjnych, niekompletnych lub niejasnych procedur, praktyk, informacji lub instrukcji w zakresie obsługi technicznej zawartych w danych dotyczących obsługi technicznej, używanych przez personel zajmujący się obsługą techniczną.

- d) Organizacja może dokonać zmian instrukcji obsługi technicznej wyłącznie zgodnie z procedurą określoną w MOE. Jeżeli chodzi o zmiany instrukcji obsługi technicznej, organizacja wykazuje, że ich skutkiem są równoważne lub ulepszone standardy obsługi technicznej oraz informuje o nich autora instrukcji obsługi technicznej. Do celów niniejszego punktu „instrukcje obsługi technicznej” oznaczają instrukcje dotyczące sposobu wykonywania poszczególnych zadań obsługi technicznej; nie obejmują one projektów technicznych napraw i modyfikacji.
- e) Organizacja ustanawia jednolity system kart zadaniowych lub arkuszy zadaniowych, które mają być stosowane we wszystkich działach organizacji. Ponadto organizacja dokonuje dokładnego rozpisania danych obsługowych, o których mowa w lit. b) i d), na takie karty zadaniowe lub arkusze zadaniowe lub zamieszcza precyzyjne odniesienie do poszczególnych zadań obsługi technicznej, zawartych w danych obsługowych. Karty zadaniowe lub arkusze zadaniowe mogą być sporządzane przy pomocy komputera oraz przechowywane w elektronicznej bazie danych odpowiednio chronionej przed niedozwolonym wprowadzaniem zmian i której zapasowa kopia jest aktualizowana w ciągu 24 godzin od każdego wpisu do głównej elektronicznej bazy danych. Złożone lub długie zadania obsługi technicznej są rozpisywane na kartach zadaniowych lub arkuszach zadaniowych i dzielone na wyraźne etapy w celu zapewnienia zapisu całości wykonanych zadań obsługi technicznej.

Gdy organizacja świadczy usługi w zakresie obsługi technicznej dla operatora statku powietrznego, który wymaga używania własnego systemu kart zadaniowych lub arkuszy zadaniowych, taki system kart zadaniowych lub arkuszy zadaniowych może być używany. W takim przypadku organizacja ustanawia procedurę zapewniającą prawidłowe wypełnianie takich kart zadaniowych lub arkuszy zadaniowych.”;

12) w pkt 145.A.47 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) W ramach systemu zarządzania przy planowaniu zadań obsługi technicznej oraz przy organizowaniu zmian uwzględnia się ograniczenia w zakresie wydolności ludzkiej, w tym zagrożenie zmęczeniem personelu obsługi technicznej.”;

b) dodaje się lit. d) w brzmieniu:

„d) Organizacja zapewnia uwzględnienie w systemie zarządzania organizacji zagrożeń dla bezpieczeństwa lotniczego związanych z zewnętrznymi zespołami roboczymi przeprowadzającymi obsługę techniczną w obiektach organizacji.”;

13) pkt 145.A.48 otrzymuje brzmienie:

„145.A.48. Wykonywanie obsługi technicznej

- a) Organizacja wykonuje obsługę techniczną statku powietrznego lub podzespołu, na obsługę których otrzymała zatwierdzenie, wyłącznie jeżeli posiada personel i dostęp do wszystkich niezbędnych pomieszczeń, wyposażenia, narzędzi, materiałów i danych obsługowych.
- b) Organizacja jest odpowiedzialna za obsługę techniczną wykonywaną w zakresie jej zatwierdzenia.
- c) Organizacja zapewnia, że:
 - 1) po zakończeniu całości obsługi technicznej zostanie przeprowadzona ogólna weryfikacja w celu zagwarantowania, że ze statku powietrznego lub podzespołu usunięto wszystkie narzędzia, wyposażenie i obce części oraz materiały, a wszystkie osłony, które zdjęto, zostały ponownie zainstalowane;
 - 2) stosowanie metody wykrywania błędów po wykonaniu każdego krytycznego zadania obsługi technicznej;
 - 3) zminimalizowano ryzyko popełnienia błędów podczas obsługi technicznej oraz ryzyko powtórzenia błędów przy wykonywaniu identycznych zadań obsługi technicznej;
 - 4) 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);
 - 5) ocenę usterek statku powietrznego przeprowadza się zgodnie z, odpowiednio, pkt M.A.403 lit. b) załącznika I (część M) lub pkt ML.A.403 lit. b) załącznika Vb (część ML).”;

14) w pkt 145.A.50 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Poświadczenie obsługi jest wystawiane przez właściwie upoważniony personel poświadczający w imieniu organizacji, po dokonaniu przez ten personel poświadczający weryfikacji właściwego wykonania przez organizację wszystkich zleconych czynności związanych z obsługą, zgodnie z procedurami określonymi w pkt 145.A.70, przy uwzględnieniu dostępności i użycia danych obsługowych określonych w pkt 145.A.45 oraz po stwierdzeniu braku znanych niezgodności, które zagrażają bezpieczeństwu lotu.”;

b) lit. c) i d) otrzymują brzmienie:

„c) Nowe usterki lub niekompletne zlecenia prac związanych z obsługą techniczną odkryte w trakcie obsługi technicznej należy zgłaszać do osoby lub organizacji odpowiedzialnej za ciągłą zdatność do lotu statku powietrznego w celu uzyskania zgody na przeprowadzenie napraw takich usterek lub uzupełnienia brakujących elementów zlecenia prac związanych z obsługą techniczną. W przypadku gdy taka osoba lub organizacja odmawia zlecenia wykonania takich prac zgodnie z niniejszą literą, stosuje się lit. e).

d) Poświadczenie obsługi jest wystawiane przez właściwie upoważniony personel poświadczający w imieniu organizacji po przeprowadzeniu zleconej obsługi technicznej na podzespole wymontowanym ze statku powietrznego. Autoryzowane poświadczenie obsługi na „formularzu 1 EASA”, o którym mowa w dodatku II do załącznika I (część M), stanowi poświadczenie obsługi podzespołu, chyba że odpowiednio pkt M.A.502 załącznika I (część M) lub pkt ML.A.502 załącznika Vb (część ML) stanowią inaczej. Jeżeli organizacja zajmuje się obsługą techniczną podzespołu na potrzeby własne, formularz 1 EASA może nie być potrzebny, jeżeli stanowią tak wewnętrzne procedury organizacji (jej MOE).”;

c) lit. f) otrzymuje brzmienie:

„f) Na zasadzie odstępstwa od pkt 145.A.50 lit. a) i pkt 145.A.42, jeżeli statek powietrzny jest uziemiony w miejscu innym niż główna stacja obsługi liniowej lub główna baza obsługi technicznej ze względu na brak dostępności podzespołu mającego właściwe poświadczenie obsługi, organizacja, której zlecono obsługę techniczną danego statku powietrznego może czasowo zamontować podzespół bez właściwego poświadczenia obsługi na maksymalnie 30 godzin lotu lub do czasu powrotu statku powietrznego do głównej stacji obsługi liniowej lub głównej bazy obsługi technicznej, w zależności od tego, która z okoliczności nastąpi szybciej, pod warunkiem że osoba lub organizacja odpowiedzialna za ciągłą zdatność do lotu statku powietrznego wyrazi na to zgodę, a podzespół ma odpowiednie poświadczenie obsługi, oraz pod warunkiem spełnienia wszystkich mających zastosowanie wymagań operacyjnych i wymagań w zakresie obsługi technicznej. Podzespół należy usunąć przed upływem terminu określonego w zdaniu pierwszym niniejszej litery, o ile w międzyczasie nie otrzymano właściwego poświadczenia na mocy pkt 145.A.50 lit. a) i pkt 145.A.42.”;

15) pkt 145.A.55 otrzymuje brzmienie:

„145.A.55. **Prowadzenie dokumentacji**

a) Dokumentacja obsługi technicznej

1) Organizacja rejestruje szczegółowe informacje dotyczące prac związanych z obsługą techniczną, które są wykonywane w zakresie jej zatwierdzenia. Organizacja zachowuje co najmniej wszystkie zapisy niezbędne do wykazania, że wszystkie wymagania zostały spełnione w odniesieniu do wydania poświadczenia obsługi, włącznie z dokumentami poświadczającymi podwykonawców, jeżeli takie istnieją.

2) Organizacja dostarcza kopię każdego poświadczenia obsługi operatorowi lub klientowi, wraz z kopiami wszelkich szczegółowych danych dokumentacji obsługi technicznej, związanych z wykonanymi pracami, które są niezbędne do wykazania zgodności odpowiednio z pkt M.A.305 załącznika I (część M) lub z pkt ML.A.305 załącznika Vb (część ML).

3) Organizacja przechowuje kopię całej szczegółowej dokumentacji obsługi technicznej (z uwzględnieniem poświadczeń obsługi) i wszelkich danych dotyczących obsługi technicznej przez 3 lata od daty wydania poświadczenia obsługi statku powietrznego lub podzespołu, którego dotyczą prace.

- 4) W przypadku zamknięcia działalności organizacja przekazuje całą zachowaną dokumentację obsługi technicznej obejmującą ostatnie 3 lata ostatniemu klientowi lub właścicielowi danego statku powietrznego lub podzespołu, lub przechowuje ją w sposób określony przez właściwy organ.
- b) Dokumentacja przeglądów zdatności do lotu
- 1) Jeżeli organizacja posiada uprawnienie, o którym mowa w pkt 145.A.75 lit. f), przechowuje ona kopię każdego wydanego przez siebie poświadczenia przeglądu zdatności do lotu wraz ze wszystkimi dokumentami uzupełniającymi i udostępnia tę dokumentację właścicielowi statku powietrznego na żądanie.
 - 2) Organizacja przechowuje kopię całej dokumentacji, o której mowa w ppkt 1, przez okres 3 lat od wydania poświadczenia przeglądu zdatności do lotu.
 - 3) W przypadku zamknięcia działalności organizacja przekazuje całą zachowaną dokumentację przeglądów zdatności do lotu obejmującą ostatnie 3 lata ostatniemu właścicielowi lub operatorowi danego statku powietrznego, lub przechowuje ją w sposób określony przez właściwy organ.
- c) Dokumentacja systemu zarządzania, wykonawstwa i podwykonawstwa
- Organizacja zapewnia przechowywanie następującej dokumentacji przez okres co najmniej 5 lat:
- (i) zapisy dotyczące kluczowych procesów systemu zarządzania, o których mowa w pkt 145.A.200;
 - (ii) umowy dotyczące wykonawstwa i podwykonawstwa, o których mowa w pkt 145.A.205.
- d) Akta osobowe
- 1) Organizacja musi zapewnić przechowywanie następującej dokumentacji:
 - (i) zapisów dotyczących kwalifikacji, szkoleń i doświadczenia personelu zaangażowanego w obsługę techniczną, monitorowania zgodności z przepisami i zarządzania bezpieczeństwem;
 - (ii) zapisów dotyczących kwalifikacji, szkoleń i doświadczenia całego personelu ds. przeglądu zdatności do lotu.
 - 2) Akta każdego członka personelu ds. przeglądu zdatności do lotu zawierają szczegółowe informacje dotyczące wszelkich posiadanych odpowiednich kwalifikacji, wraz z podsumowaniem stosownego doświadczenia i przeszkolenia w zakresie ciągłej zdatności do lotu, a także kopię upoważnienia w zakresie przeglądu zdatności do lotu wydanego temu członkowi personelowi przez organizację.
 - 3) Akta każdego członka personelu poświadczającego i personelu wspomagającego obejmują:
 - (i) szczegóły dotyczące wszelkich posiadanych na mocy przepisów załącznika III (część 66) licencji na obsługę techniczną statków powietrznych lub licencji równoważnych;
 - (ii) w stosownych przypadkach zakres wydanych upoważnień do poświadczania obsługi wydanych temu personelowi;
 - (iii) dane szczegółowe członków personelu posiadających ograniczone lub jednorazowe upoważnienia do poświadczania obsługi, o których mowa w pkt 145.A.30 lit. j).
 - 4) Akta personelu są przechowywane tak długo, jak długo dana osoba pracuje dla organizacji i zachowuje się je przez co najmniej 3 lata po opuszczeniu organizacji przez daną osobę lub do chwili wycofania upoważnienia wydanego danej osobie.
 - 5) Na żądanie członków personelu, o których mowa w ppkt 2 i 3, organizacja zapewnia im dostęp do akt osobowych wymienionych w przedmiotowych podpunktach. Ponadto, na żądanie, organizacja obsługi technicznej wydaje każdemu członkowi personelu kopię jego akt osobowych w momencie ustania stosunku pracy z organizacją.
- e) Organizacja ustanawia system prowadzenia dokumentacji umożliwiający odpowiednie przechowywanie danych dotyczących wszystkich jej działań i ich wiarygodną identyfikowalność.
- f) Format dokumentacji musi być określony w procedurach organizacji.
- g) Dokumentacja jest przechowywana w sposób, który zapewnia jej ochronę przed zniszczeniem, kradzieżą oraz wprowadzeniem w niej zmian.”;

16) pkt 145.A.60 otrzymuje brzmienie:

„145.A.60. **Zgłaszanie zdarzeń**

- a) W ramach swojego systemu zarządzania organizacja ustanawia i utrzymuje system zgłaszania zdarzeń, w tym system obowiązkowego zgłaszania zdarzeń i system dobrowolnego zgłaszania zdarzeń. W przypadku organizacji, których główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w państwie członkowskim, można ustanowić jeden system w celu spełnienia wymogów rozporządzenia (UE) nr 376/2014 i aktów wykonawczych do niego oraz rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do niego.
- b) Organizacja zgłasza swojemu właściwemu organowi oraz posiadaczowi zatwierdzenia projektu statku powietrznego lub podzespołu wszelkie zdarzenia lub stany związane z bezpieczeństwem statku powietrznego lub podzespołu zidentyfikowane przez organizację, które stanowią zagrożenie lub – jeżeli nie zostaną skorygowane lub nie zostaną podjęte działania naprawcze – mogą stanowić zagrożenie dla statku powietrznego, osób znajdujących się na jego pokładzie lub jakiegokolwiek innej osoby, w szczególności wypadki lub poważne incydenty.
- c) Organizacja zgłasza również, stosownie do przypadku osobie lub organizacji odpowiedzialnej za ciągłą zdadność do lotu danego statku powietrznego zgodnie z pkt M.A.201 załącznika I (część M) lub pkt ML.A.201 załącznika Vb (część ML) wszelkie takie zdarzenia lub stany, które mają wpływ na statek powietrzny. W przypadku zdarzeń lub stanów mających wpływ na podzespoły statku powietrznego organizacja zgłasza je osobie lub organizacji, która zwróciła się o obsługę techniczną.
- d) W przypadku organizacji, których głównym miejscem prowadzenia działalności nie jest państwo członkowskie:
 - 1) wstępne obowiązkowe zgłoszenia muszą:
 - (i) odpowiednio chronić poufność tożsamości zgłaszającego i osób wymienionych w zgłoszeniu;
 - (ii) być przekazywane jak najszybciej, a w każdym razie w ciągu 72 godzin od momentu, kiedy organizacja dowie się o danym zdarzeniu, chyba że uniemożliwią to wyjątkowe okoliczności;
 - (iii) być sporządzane w formie i w sposób określony przez właściwy organ;
 - (iv) zawierać wszystkie istotne informacje na temat znanego organizacji stanu;
 - 2) w stosownych przypadkach sprawozdanie uzupełniające, które zawiera szczegółowe informacje na temat działań, jakie organizacja zamierza podjąć, aby zapobiec podobnym zdarzeniom w przyszłości, jest sporządzane niezwłocznie po zidentyfikowaniu tych działań; Przedmiotowe sprawozdania uzupełniające:
 - (i) przesyła się podmiotom, o których mowa w lit. b) i c), do których przesłano wstępne sprawozdanie;
 - (ii) sporządza się w formie i w sposób określony przez właściwy organ.”;

17) pkt 145.A.65 otrzymuje brzmienie:

„145.A.65. **Procedury obsługi technicznej**

- a) Organizacja ustanawia procedury zapewniające uwzględnianie czynnika ludzkiego i prawidłowych zasad postępowania obsługowego podczas obsługi technicznej, w tym czynności zleczanych podwykonawcom, które są zgodne ze stosownymi wymaganiami niniejszego załącznika, załącznika I (część M) i załącznika Vb (część ML). Procedury takie uzgadnia się z właściwym organem.
- b) Procedury obsługi technicznej ustanowione na podstawie niniejszej litery:
 - 1) zapewniają uzgodnienie wyraźnego zlecenia lub umowy na prace związane z obsługą techniczną między organizacją a osobą lub organizacją zwracającą się o wykonanie obsługi technicznej w celu wyraźnego określenia jako obsługa techniczna ma zostać wykonana, aby statek powietrzny i podzespoły mogły uzyskać poświadczenie obsługi technicznej zgodnie z pkt 145.A.50;
 - 2) obejmują wszystkie aspekty wykonania obsługi technicznej, włącznie ze świadczeniem i kontrolą usług specjalistycznych, oraz ustanawiają standardy, zgodnie z którymi organizacja zamierza pracować.”;

18) pkt 145.A.70 otrzymuje brzmienie:

„145.A.70. Charakterystyka organizacji obsługi technicznej (MOE)

- a) Organizacja sporządza i prowadzi charakterystykę organizacji obsługi technicznej (MOE), która zawiera, bezpośrednio lub poprzez odniesienie, wszystkie poniższe elementy:
- 1) deklarację podpisywaną przez kierownika odpowiedzialnego, potwierdzającą, że organizacja obsługi technicznej będzie zawsze działać zgodnie z niniejszym załącznikiem, załącznikiem I (część M) i załącznikiem Vb (część ML), stosownie do przypadku, oraz z zatwierdzoną MOE. Jeżeli kierownik odpowiedzialny nie jest dyrektorem naczelnym organizacji, dyrektor naczelny kontrasygnuje deklarację;
 - 2) politykę bezpieczeństwa organizacji i związane z nią cele w zakresie bezpieczeństwa, o których mowa w pkt 145.A.200 lit. a) ppkt 2;
 - 3) stanowiska i nazwiska osób mianowanych na mocy pkt 145.A.30 lit. b), c) i ca);
 - 4) zadania i obowiązki osób mianowanych na mocy pkt 145.A.30 lit. b), c) i ca) włącznie z kwestiami, które mogą bezpośrednio ustalać z właściwym organem w imieniu organizacji;
 - 5) schemat organizacyjny przedstawiający zakresy obowiązków i odpowiedzialności, ustanowione zgodnie z pkt 145.A.200 lit. a) ppkt 1, wszystkich osób, o których mowa w pkt 145.A.30 lit. a), b), c) i ca);
 - 6) wykaz personelu poświadczającego oraz, w stosownych przypadkach, personelu pomocniczego i personelu wspomagającego oraz personelu ds. przeglądu zdatości do lotu wraz z zakresami uprawnień;
 - 7) ogólny opis zasobów ludzkich i wprowadzonego systemu umożliwiającego planowanie dostępności personelu zgodnie z wymogami pkt 145.A.30 lit. d);
 - 8) ogólny opis obiektów w każdej zatwierdzonej lokalizacji;
 - 9) specyfikację zakresu prac organizacji, który jest istotny dla warunków zatwierdzenia zgodnie z wymogami pkt 145.A.20;
 - 10) procedurę określającą zakres zmian niewymagających uprzedniego zatwierdzenia oraz opisującą sposób zarządzania takimi zmianami i powiadamiania o nich właściwego organu, zgodnie z wymogami pkt 145.A.85 lit. c);
 - 11) procedurę zmiany MOE;
 - 12) procedury określające sposób zapewniania przez organizację zgodności z przepisami niniejszego załącznika;
 - 13) wykaz operatorów wykonujących przewozy zarobkowe, na rzecz których organizacja świadczy regularne usługi w zakresie obsługi technicznej statku powietrznego, oraz związane z tym procedury;
 - 14) w stosownych przypadkach, wykaz organizacji będących podwykonawcami, o których mowa w pkt 145.A.75 lit. b);
 - 15) wykaz zatwierdzonych lokalizacji, w tym, w stosownych przypadkach, miejsc przeprowadzania liniowej obsługi technicznej, o których mowa w pkt 145.A.75 lit. d);
 - 16) wykaz organizacji związanych umową;
 - 17) wykaz aktualnie zatwierdzonych alternatywnych sposobów spełnienia wymagań stosowanych przez organizację.
- b) Pierwsza wersja MOE jest zatwierdzana przez właściwy organ. Zmienia się ją tak, by stale odzwierciedlała charakterystykę organizacji.
- c) Zmianami w MOE zarządza się zgodnie z procedurami, o których mowa w lit. a) ppkt 10 i 11. Wszelkie zmiany nieobjęte zakresem procedury, o której mowa w lit. a) ppkt 10, jak również wszelkie zmiany związane ze zmianami wymienionymi w pkt 145.A.85 lit. a), podlegają zatwierdzeniu przez właściwy organ.”;

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

- a) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

„Zgodnie z MOE organizacja jest upoważniona do wykonywania następujących zadań.”;

b) lit. a) i b) otrzymują brzmienie:

- „a) obsługa techniczna wszelkich statków powietrznych i podzespołów, na którą organizacja otrzymała zatwierdzenie, w miejscach określonych w certyfikacie oraz w MOE;
- b) wykonywanie czynności związanych z obsługą techniczną wszelkich statków powietrznych lub podzespołów, do wykonywania których organizacja została zatwierdzona u innej organizacji będącej podwykonawcą, która podlega systemowi zarządzania danej organizacji. Powyższe ogranicza się do prac dozwolonych na mocy procedur ustanowionych zgodnie z pkt 145.A.65 i nie może obejmować przeglądu statku powietrznego w ramach obsługi hangarowej lub kompletnego przeglądu silnika lub modułu silnika.”;

c) lit. f) otrzymuje brzmienie:

- „f) jeżeli jest do tego specjalnie zatwierdzona w odniesieniu do statków powietrznych objętych załącznikiem Vb (część ML) oraz jeżeli jej główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w jednym z państw członkowskich, organizacja może przeprowadzać przeglądy zdadności do lotu i wydawać odpowiednie poświadczenia przeglądu zdadności do lotu zgodnie z warunkami określonymi w pkt ML.A.903 załącznika Vb (część ML).”;

20) uchyla się pkt 145.A.80;

21) pkt 145.A.85 otrzymuje brzmienie:

„145.A.85. Zmiany w organizacji

a) Następujące zmiany w organizacji wymagają uprzedniego zatwierdzenia przez właściwy organ:

- 1) zmiany certyfikatu, w tym warunków zatwierdzenia organizacji;
- 2) zmiany dotyczące osób, o których mowa w pkt 145.A.30 lit. a), b), c) i ca);
- 3) zmiany dotyczące struktury hierarchii służbowej między personelem wyznaczonym zgodnie z pkt 145.A.30 lit. b), c) i ca) a kierownikiem odpowiedzialnym;
- 4) procedura związana ze zmianami niewymagającymi uprzedniego zatwierdzenia, o których mowa w lit. c);
- 5) dodatkowe lokalizacje organizacji inne niż te, które są objęte pkt 145.A.75 lit. c).

b) W przypadku zmian, o których mowa w lit. a), oraz wszelkich innych zmian wymagających uprzedniego zatwierdzenia zgodnie z niniejszym załącznikiem, organizacja składa wniosek o zatwierdzenie i uzyskuje zatwierdzenie wydane przez właściwy organ. Wniosek składa się przed wprowadzeniem takich zmian w celu umożliwienia właściwemu organowi stwierdzenia, że nadal istnieje zgodność z niniejszym załącznikiem, oraz – jeśli zajdzie taka potrzeba – zmiany certyfikatu organizacji i powiązanych warunków zatwierdzania dołączonych do certyfikatu.

Organizacja przekazuje właściwemu organowi odpowiednią dokumentację.

Zmianę można wprowadzić wyłącznie po otrzymaniu od właściwego organu formalnego zatwierdzenia zgodnie z pkt 145.B.330.

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

c) Zarządzanie wszelkimi zmianami niewymagającymi uprzedniego zatwierdzenia oraz powiadamianie o nich właściwego organu odbywa się, jak określono w procedurze zatwierdzonej przez właściwy organ zgodnie z pkt 145.B.310 lit. h).”;

22) pkt 145.A.90 otrzymuje brzmienie:

„145.A.90. Ciągłość ważności

a) Certyfikat organizacji pozostaje ważny pod warunkiem spełnienia wszystkich następujących warunków:

- 1) organizacja stale przestrzega przepisów rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do niego, z uwzględnieniem przepisów pkt 145.B.350 niniejszego załącznika dotyczących postępowania w przypadku niezgodności;

- 2) właściwy organ ma dostęp do organizacji zgodnie z pkt 145.A.140;
- 3) organizacja nie zrzekła się certyfikatu ani nie został on zawieszony lub cofnięty przez właściwy organ na podstawie pkt 145.B.355.

b) Po zrzeczeniu się lub cofnięciu certyfikatu należy go niezwłocznie zwrócić właściwemu organowi.”;

23) pkt 145.A.95 otrzymuje brzmienie:

„145.A.95. **Niezgodności i uwagi**

- a) Po otrzymaniu powiadomienia o niezgodnościach zgodnie z pkt 145.B.350 organizacja:
 - 1) identyfikuje przyczynę lub przyczyny niezgodności oraz czynnik lub czynniki sprzyjające jej wystąpieniu;
 - 2) określa plan działań naprawczych;
 - 3) wykazuje wdrożenie działań naprawczych w sposób zadowalający właściwy organ.
- b) Działania, o których mowa w lit. a), przeprowadza się w okresie uzgodnionym z właściwym organem zgodnie z pkt 145.B.350.
- c) Organizacja należycie uwzględnia uwagi otrzymane zgodnie z pkt 145.B.350 lit. f). Organizacja prowadzi rejestrację decyzji podjętych w odniesieniu do tych uwag.”;

24) dodaje się pkt 145.A.120 w brzmieniu:

„145.A.120. **Sposoby spełnienia wymagań**

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

Organizacja może stosować te alternatywne sposoby spełnienia wymagań z zastrzeżeniem ich uprzedniego zatwierdzenia przez właściwy organ.”;

25) dodaje się pkt 145.A.140 w brzmieniu:

„145.A.140. **Dostęp**

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

- a) właściwy organ określony w pkt 145.1;
- b) organ wykonujący zadania w zakresie nadzoru zgodnie z pkt 145.B.300 lit. d).”;

26) dodaje się pkt 145.A.155 w brzmieniu:

„145.A.155. **Niezwłoczne reagowanie na problem w zakresie bezpieczeństwa**

Organizacja wdraża:

- a) wszelkie środki bezpieczeństwa nakazane przez właściwy organ zgodnie z pkt 145.B.135;
- b) odpowiednio wszelkie obowiązkowe działania informacyjne dotyczące bezpieczeństwa zalecane przez Agencję.”;

27) dodaje się pkt 145.A.200 w brzmieniu:

„145.A.200. System zarządzania

- a) Organizacja opracowuje, wdraża i utrzymuje system zarządzania, który obejmuje:
- 1) wyraźnie zdefiniowane odpowiedzialności i zakres obowiązków w całej organizacji, z uwzględnieniem bezpośredniej odpowiedzialności kierownika odpowiedzialnego za bezpieczeństwo;
 - 2) opis ogólnych zasad i reguł rządzących organizacją w odniesieniu do bezpieczeństwa («polityka bezpieczeństwa») i związanych z nimi celów w zakresie bezpieczeństwa;
 - 3) identyfikację zagrożeń dla bezpieczeństwa lotniczego związanych w działalnością organizacji, ich ocenę i zarządzanie powiązaniem ryzykiem, w tym podejmowanie działań ograniczających ryzyko i weryfikację ich skuteczności;
 - 4) utrzymywanie odpowiedniego poziomu przeszkolenia i kompetencji członków personelu do wykonywanych przez nich zadań;
 - 5) dokumentację wszystkich najważniejszych procesów objętych systemem zarządzania, w tym procesu przekazywania personelowi wiedzy o jego obowiązkach, oraz procedurę zmiany tej dokumentacji;
 - 6) funkcję monitorowania zgodności organizacji z odpowiednimi wymaganiami. Monitorowanie zgodności obejmuje system zwrotnego informowania kierownika odpowiedzialnego o niezgodnościach, aby w razie potrzeby zapewnić skuteczne podjęcie działań naprawczych;
- b) System zarządzania jest dostosowany do wielkości organizacji oraz charakteru i złożoności prowadzonej działalności, a także uwzględnia zagrożenia i ryzyko nieodłącznie związane z tą działalnością.
- c) W przypadku gdy organizacja posiada co najmniej jeden dodatkowy certyfikat organizacji w ramach rozporządzenia (UE) 2018/11139, system zarządzania może zostać zintegrowany z systemem wymaganym na mocy takich dodatkowych posiadanych certyfikatów.”;

28) dodaje się pkt 145.A.202 w brzmieniu:

„145.A.202. Wewnętrzny system zgłaszania kwestii związanych z bezpieczeństwem

- a) W ramach swojego systemu zarządzania organizacja ustanawia wewnętrzny system zgłaszania kwestii związanych z bezpieczeństwem w celu umożliwienia gromadzenia i oceny zdarzeń, które należy zgłaszać zgodnie z pkt 145.A.60.
- b) System ten umożliwia również gromadzenie i ocenę tych zgłaszanych wewnętrznie błędów, zdarzeń potencjalnie wypadkowych oraz zagrożeń, które nie są objęte zakresem lit. a).
- c) Za pomocą tego systemu organizacja:
- 1) identyfikuje przyczyny i czynniki sprzyjające wystąpieniu zgłoszonych błędów, zdarzeń potencjalnie wypadkowych oraz zagrożeń i zajmuje się nimi w ramach swojego procesu zarządzania ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa zgodnie z pkt 145.A.200 lit. a) ppkt 3;
 - 2) zapewnia ocenę wszystkich znanych i istotnych informacji dotyczących błędów, zdarzeń potencjalnie wypadkowych, zagrożeń i niemożności stosowania procedur, a także metodę przekazywania informacji, w zależności od potrzeb.
- d) Organizacja organizuje gromadzenie informacji w zakresie bezpieczeństwa związanych z czynnościami objętymi podwykonawstwem.”;

29) dodaje się pkt 145.A.205 w brzmieniu:

„145.A.205. Udzielanie zamówień i podwykonawstwo

- a) Organizacja zapewnia, aby w przypadku zakontraktowania obsługi technicznej lub zlecenia podwykonawstwa dowolnej części czynności obsługi technicznej:
- 1) obsługa techniczna była zgodna ze stosownymi wymaganiami;
 - 2) system zarządzania organizacji uwzględniał wszelkie zagrożenia dla bezpieczeństwa lotniczego związane z udzielaniem zamówień lub podwykonawstwem.
- b) W przypadku gdy organizacja zleca podwykonawstwo dowolnej części czynności obsługi technicznej innej organizacji, podwykonawca działa w zakresie zatwierdzenia organizacji zlecającej podwykonawstwo.”;

30) sekcja B otrzymuje brzmienie:

„SEKCJA B

WYMAGANIA DOTYCZĄCE ORGANU

145.B.005. Zakres

W niniejszej sekcji określono warunki wykonywania zadań w zakresie certyfikacji, nadzoru i egzekwowania przepisów, a także wymogi dotyczące systemu administracji i zarządzania, których ma przestrzegać właściwy organ odpowiedzialny za wdrożenie i egzekwowanie przepisów sekcji A.

145.B.115. Dokumentacja nadzoru

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

145.B.120. Sposoby spełnienia wymagań

- a) Agencja opracowuje akceptowalne sposoby spełnienia wymagań (AMC), które można wykorzystywać do zapewnienia zgodności z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do niego.
- b) W celu zapewnienia zgodności z niniejszym rozporządzeniem można stosować alternatywne sposoby spełnienia wymagań.
- c) Właściwe organy informują Agencję o wszelkich alternatywnych sposobach spełnienia wymagań stosowanych przez organizacje podlegające ich nadzorowi lub przez nie same w celu zapewnienia zgodności z niniejszym rozporządzeniem.

145.B.125. Informowanie Agencji

- a) Właściwy organ państwa członkowskiego powiadamia Agencję o wszelkich istotnych problemach związanych z wykonaniem rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do niego w terminie 30 dni od dnia, w którym organ został powiadomiony o tych problemach.
- b) Nie naruszając przepisów rozporządzenia (UE) nr 376/2014 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do niego, właściwy organ jak najszybciej przekazuje Agencji wszelkie istotne dla bezpieczeństwa informacje pochodzące ze zgłoszeń zdarzeń przechowywanych w krajowej bazie danych zgodnie z art. 6 ust. 6 rozporządzenia (UE) nr 376/2014.

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

- a) Nie naruszając przepisów rozporządzenia (UE) nr 376/2014 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do niego, właściwy organ wdraża system służący do odpowiedniego gromadzenia, analizowania i rozpowszechniania informacji na temat bezpieczeństwa.
- b) Agencja wdraża system służący do odpowiedniego analizowania wszelkich otrzymanych istotnych informacji o bezpieczeństwie 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, urządzeń, osób lub organizacji, które podlegają rozporządzeniu (UE) 2018/1139 oraz aktom delegowanym i wykonawczym do niego, w tym zalecenia lub działania naprawcze, jakie należy podjąć.
- c) Po otrzymaniu informacji, o których mowa w lit. a) i b), właściwy organ stosuje odpowiednie środki, aby rozwiązać problem w zakresie bezpieczeństwa.
- d) Właściwy organ niezwłocznie informuje o środkach podjętych zgodnie z lit. c) wszystkie osoby lub organizacje, które są zobowiązane do zastosowania się do nich na mocy rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do niego. Właściwy organ powiadamia o tych środkach również Agencję oraz, w razie konieczności podjęcia wspólnych działań, inne zainteresowane państwa członkowskie.

145.B.200. System zarządzania

- a) Właściwy organ ustanawia i utrzymuje system zarządzania obejmujący co najmniej:
- 1) udokumentowane zasady i procedury opisujące jego strukturę organizacyjną oraz środki i metody zapewnienia zgodności z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego. Procedury muszą być aktualizowane i służą jako podstawowe dokumenty robocze na użytek wewnętrzny danego właściwego organu podczas wykonywania wszelkich powierzonych zadań;
 - 2) personel w liczbie wystarczającej do wykonywania swoich zadań i wywiązywania się ze swoich obowiązków. Należy wprowadzić system planowania dostępności personelu, umożliwiając odpowiednie wykonywanie wszystkich zadań;
 - 3) personel, który posiada kwalifikacje do wykonywania przydzielonych mu zadań oraz konieczną wiedzę i doświadczenie, a także odbył wstępne i okresowe przeszkolenie zapewniające stały poziom kompetencji;
 - 4) odpowiednie zaplecze i pomieszczenia biurowe dla personelu umożliwiające wykonanie przydzielonych zadań;
 - 5) funkcję monitorowania zgodności systemu zarządzania z odpowiednimi wymaganiami oraz adekwatności procedur, łącznie z ustanowieniem procesu audytu wewnętrznego i procesu zarządzania ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa. Monitorowanie zgodności musi obejmować system zwrotnego informowania wyższej kadry kierowniczej właściwego organu o wynikach audytu, aby w razie potrzeby zapewnić podjęcie działań naprawczych;
 - 6) osobę lub grupę osób ponoszących odpowiedzialność przed wyższą kadrą kierowniczą właściwego organu za proces monitorowania zgodności.
- b) W odniesieniu do poszczególnych obszarów działalności uwzględnionych w systemie zarządzania właściwy organ wyznacza co najmniej jedną osobę ponoszącą całkowitą odpowiedzialność za zarządzanie odpowiednim zadaniem (odpowiednimi zadaniami).
- c) Właściwy organ ustanawia procedury wzajemnej pomocy i wymiany wszelkich niezbędnych informacji z wszelkimi innymi zainteresowanymi właściwymi organami, niezależnie od tego, czy są to organy z tego samego państwa członkowskiego, czy z innych państw członkowskich, w tym:
- 1) informacje na temat wszystkich stwierdzonych niezgodności i wszelkich działań następczych podjętych w wyniku nadzoru nad osobami i organizacjami, które prowadzą działalność na terytorium danego państwa członkowskiego, ale są certyfikowane przez właściwy organ innego państwa członkowskiego lub Agencję;
 - 2) informacje związane z obowiązkowym i dobrowolnym zgłaszaniem zdarzeń zgodnie z wymogami pkt 145.A.60.
- d) Egzemplarz procedur dotyczących systemu zarządzania, wraz z późniejszymi zmianami, udostępnia się Agencji do celów standaryzacji.

145.B.205. Przydział zadań kwalifikowanym jednostkom

- a) Właściwy organ może przydzielić kwalifikowanym jednostkom zadania związane z certyfikacją początkową lub sprawowaniem ciągłego nadzoru na organizacjami podlegającymi rozporządzeniu (UE) 2018/1139 oraz aktom delegowanym i wykonawczym do niego. Przydzielając zadania, właściwy organ upewnia się, że:
- 1) wprowadził system wstępnej i ciągłej oceny, czy kwalifikowana jednostka spełnia wymagania załącznika VI do rozporządzenia (UE) 2018/1139. System ten oraz wyniki oceny muszą być dokumentowane;
 - 2) zawarł z kwalifikowaną jednostką pisemne porozumienie, zatwierdzone przez obie strony na odpowiednim szczeblu kadry kierowniczej, które określa:
 - (i) zadania, jakie należy wykonywać;
 - (ii) deklaracje, sprawozdania i rejestry, jakie należy przekazywać;
 - (iii) warunki techniczne, które należy spełnić podczas realizacji przedmiotowych zadań;
 - (iv) stosowne ubezpieczenie od odpowiedzialności;
 - (v) poziom ochrony informacji uzyskiwanych podczas wykonywania powierzonych zadań.

- b) Właściwy organ zapewnia, aby proces audytu wewnętrznego i proces zarządzania ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa ustanowiony zgodnie z pkt 145.B.200 lit. a) ppkt 5 obejmowały wszystkie zadania w zakresie certyfikacji i ciągłego nadzoru wykonywane przez upoważniony podmiot w jego imieniu.

145.B.210. **Zmiany w systemie zarządzania**

- a) Właściwy organ musi mieć system służący do identyfikacji zmian wpływających na jego zdolność do wykonywania zadań oraz wywiązywania się z obowiązków określonych w rozporządzeniu (UE) 2018/1139 oraz aktach delegowanych i wykonawczych do niego. System ten musi umożliwiać właściwemu organowi podejmowanie działań niezbędnych do utrzymania adekwatności i skuteczności systemu zarządzania.
- b) Właściwy organ aktualizuje terminowo swój system zarządzania, aby odzwierciedlał wszelkie zmiany w rozporządzeniu (UE) 2018/1139 oraz aktach delegowanych i wykonawczych do niego, zapewniając ich skuteczne wdrożenie.
- c) Właściwy organ powiadamia Agencję o wszelkich zmianach mających wpływ na jego zdolność wykonywania zadań i obowiązków przewidzianych w rozporządzeniu (UE) 2018/1139 oraz aktach delegowanych i wykonawczych do niego.

145.B.220. **Prowadzenie dokumentacji**

- a) Właściwy organ ustanawia system prowadzenia dokumentacji, umożliwiający odpowiednie przechowywanie, dostępność i rzetelne monitorowanie:
- 1) udokumentowanych strategii i procedur dotyczących systemu zarządzania;
 - 2) szkolenia, kwalifikacji i uprawnień jego personelu;
 - 3) powierzenia zadań, co obejmuje elementy wymagane zgodnie z pkt 145.B.205, a także szczegółowy opis powierzonych zadań;
 - 4) procesów certyfikacji oraz ciągłego nadzoru nad certyfikowanymi organizacjami, w tym:
 - (i) wniosku o wydanie certyfikatu organizacji;
 - (ii) programu ciągłego nadzoru przez właściwy organ, obejmującego całą dokumentację ocen, audytów i inspekcji;
 - (iii) certyfikatu organizacji wraz ze wszystkimi zmianami;
 - (iv) kopii programu nadzoru, z wykazem dat planowanych oraz przeprowadzonych audytów;
 - (v) kopii wszelkiej formalnej korespondencji;
 - (vi) zalecenia dotyczącego wydania lub przedłużenia certyfikatu, szczegółowych informacji na temat niezgodności i działań podjętych przez organizacje w celu ich usunięcia, w tym daty zamknięcia, działania w zakresie egzekwowania przepisów i uwag;
 - (vii) wszelkich sprawozdań z ocen, audytów i inspekcji wydanych przez inny właściwy organ zgodnie z pkt 145.B.300 lit. d);
 - (viii) kopii wszystkich MOE lub instrukcji organizacji oraz wszelkich zmian w tych dokumentach;
 - (ix) kopii wszelkich innych dokumentów zatwierdzanych przez właściwy organ.
 - 5) dokumentów potwierdzających stosowanie alternatywnych sposobów spełnienia wymagań;
 - 6) informacji dotyczących bezpieczeństwa przekazanych zgodnie z pkt 145.B.125 i środków następczych;
 - 7) stosowania przepisów dotyczących środków zabezpieczających i elastyczności zgodnie z art. 70, art. 71 ust. 1 i art. 76 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- b) Właściwy organ prowadzi wykaz wszystkich wydanych przez siebie certyfikatów dla organizacji.
- c) Całość dokumentacji, o której mowa w lit. a) i b), przechowuje się przez co najmniej 5 lat, z zastrzeżeniem mających zastosowanie przepisów o ochronie danych.
- d) Całość dokumentacji, o której mowa w lit. a) i b), udostępnia się na żądanie właściwemu organowi innego państwa członkowskiego lub Agencji.

145.B.300. Zasady nadzoru

- a) Właściwy organ weryfikuje:
- 1) spełnienie przez organizację stosownych wymagań przed wydaniem certyfikatu organizacji;
 - 2) ciągłe spełnianie przez certyfikowane przez siebie organizacje stosownych wymagań;
 - 3) wdrożenie odpowiednich środków bezpieczeństwa nakazanych przez właściwy organ zgodnie z pkt 145.B.135 lit. c) i d).
- b) Przedmiotowa weryfikacja:
- 1) jest prowadzona przy użyciu specjalnie przygotowanej dokumentacji ułatwiającej personelowi odpowiedzialnemu za nadzór wypełnianie zadań;
 - 2) obejmuje przekazanie zainteresowanym organizacjom ustaleń z przeprowadzonych czynności nadzorczych;
 - 3) opiera się na ocenach, audytach i inspekcjach, a w razie konieczności, niezapowiedzianych inspekcjach;
 - 4) obejmuje przekazanie właściwemu organowi dowodów potrzebnych na wypadek konieczności podjęcia dalszych działań, w tym środków przewidzianych w pkt 145.B.350.
- c) Właściwy organ ustanawia zakres nadzoru określonego w lit. a) i b) uwzględniający wyniki wcześniejszych czynności nadzorczych oraz priorytety bezpieczeństwa.
- d) W przypadku gdy obiekty organizacji znajdują się w więcej niż jednym państwie, właściwy organ określony w pkt 145.1 może wyrazić zgodę na wykonanie zadań z zakresu nadzoru przez właściwy organ (właściwe organy) państwa członkowskiego (państw członkowskich), w którym(-ych) znajdują się obiekty, lub przez Agencję w odniesieniu do obiektów znajdujących się poza terytorium, za które państwa członkowskie są odpowiedzialne na mocy konwencji chi-gawskiej. O istnieniu i zakresie takiej zgody informowane są wszystkie organizacje, których ona dotyczy.
- e) W przypadku wszelkich działań nadzorczych, które są wykonywane w obiektach znajdujących się w państwie członkowskim innym niż główne miejsce prowadzenia działalności danej organizacji, właściwy organ, zgodnie z definicją w pkt 145.1, informuje właściwy organ tego państwa członkowskiego przed przeprowadzeniem jakiegokolwiek audytu na miejscu lub inspekcji obiektów.
- f) Właściwy organ gromadzi i przetwarza wszelkie informacje uznane za użyteczne na potrzeby sprawowania nadzoru.

145.B.305. Program sprawowania nadzoru

- a) Właściwy organ ustanawia i utrzymuje program sprawowania nadzoru obejmujący czynności nadzorcze, których realizacja jest wymagana zgodnie z pkt 145.B.300.
- b) Program sprawowania nadzoru musi uwzględniać specyfikę danej organizacji, złożoność prowadzonej przez nią działalności, wyniki wcześniejszych działań certyfikacyjnych lub czynności nadzorczych i opierać się na ocenie powiązanego ryzyka. W ramach każdego cyklu planowania nadzoru program sprawowania nadzoru obejmuje:
- 1) oceny, audyty i inspekcje, w tym, w stosownych przypadkach:
 - (i) oceny systemu zarządzania i audyty procesów;
 - (ii) audyty wyrobu dla odpowiedniej próby obsługi technicznej przeprowadzonej przez organizację;
 - (iii) wrywkowe kontrole przeprowadzonych przeglądów zdatości do lotu;
 - (iv) niezapowiedziane inspekcje;
 - 2) spotkania z udziałem kierownika odpowiedzialnego i właściwego organu, których celem jest bieżące informowanie obu stron o wszystkich istotnych problemach.
- c) Cykl planowania nadzoru nie może przekraczać 24 miesięcy.
- d) Niezależnie od przepisów lit. c), cykl planowania nadzoru może zostać wydłużony do maksymalnie 36 miesięcy, jeśli właściwy organ stwierdzi, że w ciągu ostatnich 24 miesięcy:
- 1) organizacja wykazała, że skutecznie identyfikuje zagrożenia dla bezpieczeństwa lotniczego i zarządza towarzyszącym im ryzykiem;

- 2) organizacja niezmiennie wykazywała zgodność z pkt 145.A.85 i ma pełną kontrolę nad wszelkimi zmianami;
- 3) nie stwierdzono niezgodności poziomu 1;
- 4) wszystkie działania naprawcze zrealizowano w terminie zatwierdzonym lub wydłużonym przez właściwy organ, jak przewidziano w pkt 145.B.350.

Niezależnie od przepisów lit. c), cykl planowania nadzoru może zostać ponadto wydłużony do maksymalnie 48 miesięcy, jeśli oprócz warunków przewidzianych w lit. d) ppkt 1–4 organizacja opracuje, a właściwy organ zatwierdzi skuteczny, stały system zgłaszania właściwemu organowi wyników w zakresie bezpieczeństwa oraz przestrzegania przepisów przez samą organizację.

- e) Cykl planowania działań nadzorczych można skrócić w przypadku pojawienia się dowodów, że stan bezpieczeństwa organizacji uległ pogorszeniu.
- f) Program sprawowania nadzoru musi obejmować dokumentację dat planowanych i przeprowadzonych ocen, audytów, inspekcji i spotkań.
- g) Po zakończeniu każdego cyklu planowania nadzoru właściwy organ wydaje zalecenie w sprawie przedłużenia ważności zatwierdzenia odzwierciedlające wyniki nadzoru.

145.B.310. Procedura certyfikacji początkowej

- a) Po otrzymaniu od organizacji wniosku o pierwsze wydanie certyfikatu, właściwy organ sprawdza, czy organizacja ta spełnia stosowne wymagania.
- b) Podczas badania na potrzeby certyfikacji początkowej zwoływane jest co najmniej jedno spotkanie z kierownikiem odpowiedzialnym organizacji, aby upewnić się, że osoba ta rozumie swoją rolę i odpowiedzialność.
- c) Właściwy organ rejestruje wszelkie stwierdzone niezgodności, działania korygujące oraz zalecenia dotyczące wydania certyfikatu.
- d) Właściwy organ potwierdza organizacji w formie pisemnej wszystkie niezgodności stwierdzone podczas weryfikacji. W przypadku certyfikacji początkowej wszystkie niezgodności muszą zostać skorygowane w sposób zadowalający właściwy organ przed wydaniem certyfikatu.
- e) Po stwierdzeniu, że organizacja spełnia stosowne wymagania, właściwy organ:
 - 1) wydaje certyfikat określony w dodatku III „formularz 3-145 EASA” zgodnie z systemem klas i kategorii przewidzianym w dodatku II;
 - 2) oficjalnie zatwierdza MOE.
- f) Na certyfikacie wydanym na formularzu 3–145 EASA umieszczany jest numer referencyjny certyfikatu w sposób określony przez Agencję.
- g) Certyfikat jest wydawany na czas nieokreślony. Przywileje i zakres działań, jakie organizacja może wykonywać na mocy zatwierdzenia, w tym wszelkie mające zastosowanie ograniczenia, określa się w zakresie zatwierdzenia dołączanym do certyfikatu.
- h) Aby umożliwić organizacji wprowadzanie zmian bez konieczności wydawania przez właściwy organ uprzedniego zatwierdzenia zgodnie z pkt 145.A.85 lit. c), właściwy organ zatwierdza odpowiednią procedurę ujętą w MOE, określającą zakres tych zmian i opisującą sposób zarządzania nimi oraz ich zgłaszania właściwemu organowi.

145.B.330. Zmiany – organizacje

- a) Po otrzymaniu wniosku o wprowadzenie zmiany wymagającej uprzedniego zatwierdzenia, właściwy organ sprawdza przed wydaniem zatwierdzenia, czy organizacja spełnia stosowne wymagania.
- b) Właściwy organ określa warunki, według których organizacja może prowadzić działalność w okresie wprowadzania zmiany, o ile nie uzna, że należy zawiesić jej certyfikat.

- c) Po stwierdzeniu, że organizacja spełnia stosowne wymagania, właściwy organ zatwierdza zmianę.
- d) Bez uszczerbku dla dodatkowych środków egzekucyjnych, w przypadku gdy organizacja wprowadzi – bez uzyskania uprzedniego zatwierdzenia ze strony właściwego organu – zmiany, które wymagają takiego zatwierdzenia zgodnie z lit. c), właściwy organ rozważa konieczność zawieszenia, ograniczenia lub cofnięcia certyfikatu organizacji.
- e) W przypadku zmian niewymagających uprzedniego zatwierdzenia właściwy organ uwzględnia przegląd takich zmian w ramach ciągłego nadzoru zgodnie z zasadami określonymi w pkt 145.B.300. W przypadku stwierdzenia jakiegokolwiek niezgodności właściwy organ powiadamia organizację, żąda dodatkowych zmian i działa zgodnie z pkt 145.B.350.

145.B.350. **Niezgodności i działania naprawcze; uwagi**

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

Niezgodności poziomu 1 obejmują również:

- 1) jakiegokolwiek nieudzielenie właściwemu organowi dostępu do obiektów organizacji, o których mowa w pkt 145.A.140 podczas zwykłych godzin pracy po dwóch pisemnych żądaniach;
 - 2) uzyskanie lub utrzymanie ważności certyfikatu organizacji poprzez sfałszowanie przedkładanej dokumentacji;
 - 3) wszelkie dowody nadużyć lub nieuprawnionego użycia certyfikatu organizacji;
 - 4) brak kierownika odpowiedzialnego.
- c) Właściwy organ stwierdza niezgodność poziomu 2 w przypadku wykrycia znaczącej niezgodności ze stosownymi wymaganiami rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do niego, z procedurami i instrukcjami organizacji, bądź z certyfikatem organizacji, z uwzględnieniem zakresu zatwierdzenia, która nie jest sklasyfikowana jako niezgodność poziomu 1.
 - d) Jeżeli w wyniku prowadzonych działań nadzorczych lub w jakikolwiek inny sposób wykryte zostaną niezgodności, właściwy organ, bez uszczerbku dla dodatkowych działań wymaganych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego, informuje organizację o tych niezgodnościach na piśmie i żąda podjęcia odpowiednich działań naprawczych, aby im zaradzić. Jeżeli niezgodność poziomu 1 dotyczy bezpośrednio statku powietrznego, właściwy organ informuje właściwy organ państwa członkowskiego, w którym dany statek powietrzny jest zarejestrowany.
 - 1) W przypadku jakichkolwiek niezgodności poziomu 1, właściwy organ niezwłocznie podejmuje odpowiednie działania zmierzające do zakazania lub ograniczenia działalności przedmiotowej organizacji albo, stosownie do sytuacji, do całkowitego lub częściowego cofnięcia, ograniczenia lub zawieszenia certyfikatu, zależnie od zakresu stwierdzonych niezgodności poziomu 1, do czasu przeprowadzenia przez organizację skutecznych działań naprawczych.
 - 2) W przypadku stwierdzenia jakichkolwiek niezgodności poziomu 2 właściwy organ:
 - (i) wyznacza organizacji termin wdrożenia działań naprawczych, odpowiedni do istoty stwierdzonej niezgodności, który w żadnym przypadku nie przekracza początkowo 3 miesięcy. Bieg terminu rozpoczyna się z dniem pisemnego powiadomienia organizacji o niezgodności, w którym żąda się podjęcia działań naprawczych w celu usunięcia stwierdzonej niezgodności. Na koniec tego terminu, w zależności od istoty stwierdzonej niezgodności, właściwy organ może wydłużyć trzymiesięczny okres z zastrzeżeniem uzgodnienia z nim planu naprawczego;
 - (ii) ocenia zaproponowany przez organizację plan naprawczy i plan wdrożenia oraz przyjmuje je, jeżeli w wyniku tej oceny stwierdzi, że są one wystarczające do usunięcia stwierdzonej/stwierdzonych niezgodności.
 - 3) W przypadku gdy organizacja szkoleniowa nie przedłoży możliwego do zaakceptowania planu naprawczego lub nie przeprowadzi działań naprawczych w terminie zaakceptowanym lub przedłużonym przez właściwy organ zwiększa się kwalifikację niezgodności do poziomu 1 i podejmuje się działania określone w lit. d) ppkt 1.

- 4) Właściwy organ prowadzi rejestr wszystkich stwierdzonych przez siebie lub zgłoszonych mu zgodnie z lit. e) nieprawidłowości oraz, w stosownych przypadkach, zastosowanych przez siebie środków egzekwujących, a także wszystkich podjętych działań naprawczych i terminów zakończenia działań dotyczących niezgodności.
- e) Bez uszczerbku dla dodatkowych środków egzekucyjnych, w przypadku gdy organ wykonujący zadania w zakresie nadzoru na podstawie pkt 145.B.300 lit. d) stwierdzi niezgodność ze stosownymi wymaganiami rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do niego po stronie organizacji certyfikowanej przez właściwy organ innego państwa członkowskiego lub Agencję, zawiadamia on ten właściwy organ i wskazuje poziom niezgodności.
- f) Właściwy organ może wydać uwagi w odniesieniu do któregośkolwiek z następujących przypadków niekwalifikujących się jako niezgodności poziomu 1 ani 2:
- 1) w odniesieniu do jakiegokolwiek elementu, którego działanie oceniono jako nieefektywne;
 - 2) w przypadku stwierdzenia, że dany element może być przyczyną niezgodności na podstawie lit. b) lub c);
 - 3) w przypadku gdy sugestie lub usprawnienia leżą w interesie ogólnego poziomu bezpieczeństwa organizacji.
- Uwagi wydane na podstawie niniejszego punktu są przekazywane organizacji na piśmie i rejestrowane przez właściwy organ.

145.B.355. Zawieszenie, ograniczenie i cofnięcie

Właściwy organ:

- a) zawiesza certyfikat, jeżeli uzna, że istnieją uzasadnione podstawy, aby uznać, że jest to konieczne do zapobieżenia realnemu zagrożeniu dla bezpieczeństwa statku powietrznego;
 - b) zawiesza, cofa lub ogranicza certyfikat, jeżeli takie działanie jest wymagane na podstawie pkt 145.B.350;
 - c) całkowicie lub częściowo zawiesza lub ogranicza certyfikat, jeżeli nieprzewidziane okoliczności pozostające poza kontrolą właściwego organu uniemożliwiają jego inspektorom wywiązanie się z obowiązków w zakresie nadzoru w ramach cyklu planowania nadzoru.”;
- 31) dodatek II otrzymuje brzmienie:

„Dodatek II

System klas i kategorii zatwierdzenia na potrzeby zakresu zatwierdzania organizacji obsługi technicznej określonego w części 145

- a) O ile w odniesieniu do najmniejszych organizacji, o których mowa w lit. m), nie określono inaczej, w tabeli, o której mowa w lit. l), przedstawiono możliwe klasy i kategorie, które należy stosować w celu ustalenia zakresu zatwierdzenia certyfikatu organizacji zatwierdzonego zgodnie z załącznikiem II (część 145). Organizacji przyznaje się zakres zatwierdzenia, począwszy od pojedynczych klas i kategorii z ograniczeniami, a skończywszy na wszystkich klasach i kategoriach z ograniczeniami.
- b) W uzupełnieniu do tabeli, o której mowa w lit l) od każdej organizacji obsługi technicznej wymaga się wskazania zakresu prac w jej MOE.
- c) W ramach klas i kategorii ustanowionych przez właściwy organ zakres prac określony w MOE definiuje dokładne granice zatwierdzenia organizacji. Dlatego niezbędne jest, aby klasy i kategorie wskazane w zatwierdzeniu oraz zakres prac organizacji były ze sobą zgodne.
- d) Zaszeregowanie w *klasie należącej do kategorii A* oznacza, że organizacja obsługi technicznej może prowadzić obsługę techniczną statku powietrznego, a także podzespołów (w tym silników lub pomocniczych źródeł zasilania), zgodnie z danymi obsługowymi statku powietrznego, lub — za zgodą właściwego organu — zgodnie z danymi obsługowymi podzespołu, jednak wyłącznie wtedy, gdy takie podzespoły są zainstalowane w statku powietrznym. Niemniej jednak organizacja obsługi technicznej posiadająca kategorię klasy A może czasowo wymontować dany podzespół w celu przeprowadzenia czynności obsługi technicznej, aby ułatwić dostęp do tego podzespołu, chyba że jego demontaż spowoduje potrzebę przeprowadzenia dodatkowych czynności obsługi technicznej, do wykonania których organizacja nie posiada zatwierdzenia. Takie wymontowanie podzespołu w celu obsługi technicznej przez organizację obsługi technicznej kategorii A podlega odpowiedniej procedurze kontrolnej przewidzianej w MOE.

Kolumna dotycząca ograniczeń musi określać zakres takiej obsługi technicznej, wskazując tym samym zakres zatwierdzenia.

- e) Klasy należące do kategorii A dzieli się na podkategorie obsługi technicznej »hangarowej« i »liniowej«. Takie organizacje mogą uzyskać zatwierdzenie na obsługę techniczną »hangarową« lub »liniową« bądź jedno i drugie. Należy zauważyć, że zaplecze obsługi »liniowej« zlokalizowane w zapleczu bazy głównej wymaga zatwierdzenia na obsługę techniczną »liniową«.
- f) Zaszeregowanie w klasie należącej do kategorii B oznacza, że organizacja obsługi technicznej może prowadzić obsługę techniczną niezamontowanego silnika lub pomocniczych źródeł zasilania i silników, lub podzespołów pomocniczego źródła zasilania zgodnie z danymi obsługi technicznej silnika lub pomocniczego źródła zasilania, lub – za zgodą właściwego organu – zgodnie z danymi obsługi technicznej podzespołu, jednak wyłącznie wtedy, gdy takie podzespoły są zainstalowane w silniku lub pomocniczym źródle zasilania. Niemniej jednak zatwierdzona organizacja obsługi technicznej posiadająca uprawnienie kategorii B może czasowo wymontować dany podzespół w celu przeprowadzenia czynności obsługi technicznej, aby ułatwić dostęp do tego podzespołu, chyba że jego demontaż spowoduje potrzebę przeprowadzenia dodatkowych czynności obsługi technicznej, do wykonania których organizacja nie posiada zatwierdzenia.

Kolumna dotycząca ograniczeń musi określać zakres takiej obsługi technicznej, wskazując tym samym zakres zatwierdzenia.

Zatwierdzona organizacja obsługi technicznej posiadająca kategorię klasy B może także wykonywać obsługę techniczną zamontowanego silnika w trakcie obsługi technicznej »hangarowej« i »liniowej«, pod warunkiem że odpowiednia procedura kontrolna ujęta w MOE została zatwierdzona przez właściwy organ. Zakres prac w MOE musi odzwierciedlać te czynności, jeżeli właściwy organ wydał na nie zezwolenie.

- g) Zaszeregowanie w klasie należącej do kategorii C oznacza, że organizacja obsługi technicznej może wykonywać obsługę techniczną podzespołów niewymontowanych (z wyjątkiem kompletnych silników i pomocniczych źródeł zasilania) przeznaczonych do instalacji w statku powietrznym lub silniku/ pomocniczym źródle zasilania.

Kolumna dotycząca ograniczeń musi określać zakres takiej obsługi technicznej, wskazując tym samym zakres zatwierdzenia.

Zatwierdzona organizacja obsługi technicznej posiadająca kategorię klasy C może także wykonywać obsługę techniczną zainstalowanego podzespołu (z wyjątkiem kompletnego silnika / pomocniczego źródła zasilania) w trakcie obsługi technicznej »hangarowej« i »liniowej« statku powietrznego, pod warunkiem że odpowiednia procedura kontrolna ujęta w MOE została zatwierdzona przez właściwy organ. Zakres prac w MOE musi odzwierciedlać te czynności, jeżeli właściwy organ wydał na nie zezwolenie.

- h) Zaszeregowanie w klasie należącej do kategorii D jest samodzielną kategorią zaszeregowania, niekoniecznie odnoszącą się do określonego statku powietrznego, silnika lub innego podzespołu. Kategoria D1 — badania nieniszczące — jest niezbędna wyłącznie dla organizacji obsługi technicznej, która wykonuje badania nieniszczące jako zadanie szczególne na rzecz innej organizacji. Organizacja obsługi technicznej, która posiada zatwierdzenie zaszeregowane w kategorii A, B lub C, może wykonywać badania nieniszczące na produktach, których obsługę techniczną prowadzi bez konieczności zaszeregowania w klasie należącej do kategorii D1, pod warunkiem że MOE zawiera odpowiednie procedury badań nieniszczących.
- i) Kolumna dotycząca ograniczeń ma na celu umożliwienie właściwym organom elastycznego dostosowywania zatwierdzeń do potrzeb poszczególnych organizacji. Kategorie mogą być wymienione w zatwierdzeniu tylko wówczas, gdy są odpowiednio ograniczone. W tabeli w lit. l) określono możliwe rodzaje ograniczeń. Dopuszczalne jest podkreślenie w kolumnie ograniczeń zadania obsługi technicznej, a nie typu lub producenta statku powietrznego lub silnika, jeżeli jest to bardziej odpowiednie dla organizacji (przykładem mogą być instalacje systemów elektroniki lotniczej i związana z nimi obsługa techniczna). Jeżeli taka wzmianka występuje w kolumnie »ograniczenia«, wskazuje ona na to, że organizacja obsługi technicznej posiada zatwierdzenie na przeprowadzanie obsługi technicznej do tego konkretnego typu/zadania włącznie.
- j) W przypadku odniesienia do serii, typu i grupy w kolumnie ograniczenia dla klasy A i B, należy rozumieć, jak następuje:
- »seria« oznacza określoną serię typu, np. Airbus 300, 310 lub 319 lub serię Boeing 737-300, serię RB211-524, Cessna 150 lub Cessna 172, serię Beech 55, Continental O-200 itp.;
 - »typ« oznacza określony typ lub model, taki jak typ Airbus 310-240, typ RB 211-524 B4 lub typ Cessna 172RG.
- Można podać dowolną liczbę serii lub typów;
- grupa oznacza na przykład jednosilnikowe tłokowe statki powietrzne Cessna lub silniki tłokowe bez doładowania Lycoming itp.

k) Na zasadzie odstępstwa od pkt 145.A.85 lit. a) ppkt 1, jeżeli stosowany jest wykaz uprawnień na poszczególne podzespoły, który może podlegać częstym zmianom, organizacja może zaproponować włączenie takich zmian do procedury, o której mowa w pkt 145.A.85 lit. c), w przypadku zmian niewymagających uprzedniego zatwierdzenia.

l) Tabela

KLASA	KATEGORIA	OGRANICZENIA	HANGAROWA	LINIOWA
STATKI POWIETRZNE	A1 Samoloty o maksymalnej masie startowej (MTOM) powyżej 5 700 kg	[Należy określić producenta samolotu lub jego grupę lub serię lub typ lub zadania obsługi technicznej] <i>Przykład: Airbus serii A320</i>	[TAK/NIE] (*)	[TAK/NIE] (*)
	A2 Samoloty o maksymalnej masie startowej równej 5 700 kg i mniejszej	[Należy określić producenta samolotu lub jego grupę lub serię lub typ lub zadania obsługi technicznej] <i>Przykład: DHC-6 serii Twin Otter</i> Proszę wskazać, czy wydawanie poświadczeń przeglądu zdatności do lotu jest dozwolone (możliwe tylko w przypadku statków powietrznych objętych załącznikiem Vb (część ML))	[TAK/NIE] (*)	[TAK/NIE] (*)
	A3 Śmigłowce	[Należy określić producenta śmigłowca lub grupę, serię lub typ lub zadania obsługi technicznej] <i>Przykład: Robinson R44</i> Proszę wskazać, czy wydawanie poświadczeń przeglądu zdatności do lotu jest dozwolone (możliwe tylko w przypadku statków powietrznych objętych załącznikiem Vb (część ML))	[TAK/NIE] (*)	[TAK/NIE] (*)
	A4 Statki powietrzne inne niż A1, A2 i A3	[Należy określić kategorię statku powietrznego (szybowiec, balon, sterowiec itp.), producenta lub grupę lub serię lub typ lub zadania obsługi technicznej] Proszę wskazać, czy wydawanie poświadczeń przeglądu zdatności do lotu jest dozwolone (możliwe tylko w przypadku statków powietrznych objętych załącznikiem Vb (część ML))	[TAK/NIE] (*)	[TAK/NIE] (*)
SILNIKI	B1 turbinowe	[Należy określić serię lub typ silnika lub zadania obsługi technicznej] <i>Przykład: Seria PT6A</i>		
	B2 tłokowe	[Należy określić producenta silnika lub jego grupę lub serię lub typ lub zadania obsługi technicznej]		
	B3 Pomocnicze źródła zasilania	[Należy określić producenta silnika lub serię lub typ silnika lub zadania obsługi technicznej]		

PODZESPOŁY INNE NIŻ KOMPLETNE SILNIKI LUB POMOCNICZE ŹRÓDŁA ZASILANIA	C1 Układy klimatyzacji i ciśnieniowe	[Należy określić typ statku powietrznego lub jego producenta, względnie producenta podzespołów lub konkretny podzespół lub odniesienie do wykazu uprawnień zawartego w opisie lub zadania obsługi technicznej] <i>Przykład: Układ sterowania paliwem PT6A</i>
	C2 Układy autopilota	
	C3 Układ łączności i nawigacji	
	C4 Drzwi — Łuki	
	C5 Układy elektryczne i oświetleniowe	
	C6 Wyposażenie	
	C7 Silnik – Pomocnicze źródło zasilania	
	C8 Układ sterowania lotem	
	C9 Układ paliwowy	
	C10 Śmigłowiec — Wirniki	
	C11 Śmigłowiec – Przekładnie	
	C12 Układ hydrauliczny	
	C13 Przyrządy pokładowe	
	C14 Układ podwozia	
	C15 Układ tlenowy	
	C16 Śmigła	
	C17 Układ pneumatyczny i podciśnieniowy	
	C18 Ochrona przeciwoślodzeniowa / przeciwdeszczowa / przeciwpożarowa	
	C19 Okna	
	C20 Struktura	
	C21 Balast wodny	
	C22 Wspomaganie napędu	
USŁUGI SPECJALISTYCZNE	D1 Badania nieniszczące	[Należy określić konkretną metodę(-y) badań nieniszczących]

(*) Niepotrzebne skreślić

- m) Zatwierdzenie dla organizacji obsługi technicznej, która zatrudnia tylko jedną osobę do planowania i wykonywania wszystkich czynności obsługi technicznej, może obejmować jedynie ograniczony zakres. Poniżej wymienione są maksymalne dopuszczalne granice:

KLASA	KATEGORIA	OGRANICZENIA
STATKI POWIETRZNE	A2	SAMOLOT TŁOKOWY O MAKSYMALNEJ MASIE STARTOWEJ NIE WIĘKSZEJ NIŻ 5 700 KG
STATKI POWIETRZNE	A3	ŚMIGŁOWCE Z POJEDYNCZYM SILNIKIEM TŁOKOWYM O MAKSYMALNEJ MASIE STARTOWEJ NIE WIĘKSZEJ NIŻ 3 175 KG
STATKI POWIETRZNE	A4	BEZ OGRANICZEŃ
SILNIKI	B2	PONIŻEJ 450 KM
PODZESPOŁY INNE NIŻ KOMPLETNE SILNIKI LUB POMOCNICZE ŹRÓDŁA ZASILANIA	OD C1 DO C22	ZGODNIE Z WYKAZEM UPRAWNIENÍ
USŁUGI SPECJALISTYCZNE	D1 BADANIA NIENISZCZĄCE	NALEŻY OKREŚLIĆ METODĘ(-Y) BADAŃ NIENISZCZĄCYCH

Należy zauważyć, że właściwe organy mogą nałożyć na taką organizację dalsze ograniczenia, uzależniając wydanie zatwierdzenia od możliwości danej organizacji.”.

ZAŁĄCZNIK III

W załączniku Vb (część ML) pkt ML.A.906 lit. a) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:

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

ZAŁĄCZNIK IV

W załączniku I (część M) pkt M.A.502 lit. c) zdanie trzecie otrzymuje brzmienie:

„Taka organizacja obsługi technicznej silnika może tymczasowo wymontować dany podzespół na potrzeby obsługi technicznej, jeżeli jest to konieczne do uzyskania łatwiejszego dostępu do podzespołu, z wyjątkiem przypadków, gdy jego wymontowanie powoduje konieczność dodatkowej obsługi technicznej.”.
