

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2022/1360**z dnia 28 lipca 2022 r.****zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1321/2014 w odniesieniu do wdrożenia bardziej proporcjonalnych wymogów dotyczących statków powietrznych wykorzystywanych w lotnictwie sportowym i rekreacyjnym**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

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

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 ⁽²⁾ ustanawia wymagania dotyczące ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych, w tym wymagania dotyczące instalacji podzespołów w statkach powietrznych.
- (2) Rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2022/1358 ⁽³⁾ wprowadzono nowy załącznik Ib (część 21 Light) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 ⁽⁴⁾ w celu zwiększenia proporcjonalności w odniesieniu do statków powietrznych wykorzystywanych w lotnictwie sportowym i rekreacyjnym.
- (3) Niektóre dane i informacje wykorzystywane do działań w zakresie ciągłej zdatności do lotu na podstawie rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 mają być dostarczane przez podmiot odpowiedzialny zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012 za projektowanie. Należy zatem zmienić rozporządzenie (UE) nr 1321/2014 w celu uwzględnienia również odniesień do takich danych i informacji ustanowionych zgodnie z nowym załącznikiem Ib do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.
- (4) Rozporządzenie (UE) nr 1321/2014 odnosi się w szczególności do podmiotów odpowiedzialnych za projektowanie, jak określono zgodnie z załącznikiem I do rozporządzenia (UE) nr 748/2012. Nowy załącznik Ib do tego rozporządzenia wprowadza nową kategorię podmiotów, które mogą być odpowiedzialne za projektowanie, co należy również odzwierciedlić w rozporządzeniu (UE) nr 1321/2014.
- (5) Należy zatem zmienić rozporządzenie (UE) nr 1321/2014.

⁽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 delegowane Komisji (UE) 2022/1358 z dnia 2 czerwca 2022 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 748/2012 w odniesieniu do wdrożenia bardziej proporcjonalnych wymogów dotyczących statków powietrznych wykorzystywanych w lotnictwie sportowym i rekreacyjnym (Dz.U. L 205 z 5.8.2022, s. 7).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1).

- (6) Zgodnie z art. 75 ust. 2 lit. b) oraz art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139 środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego nr 05/2021 ⁽⁷⁾.
- (7) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 127 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

- 1) w załączniku I (część M) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia;
- 2) w załączniku II (część 145) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia;
- 3) w załączniku III (część 66) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem III do niniejszego rozporządzenia;
- 4) w załączniku Vb (część ML) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem IV do niniejszego rozporządzenia;
- 5) w załączniku Vc (część CAMO) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem V do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 25 sierpnia 2023 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 28 lipca 2022 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

⁽⁷⁾ Opinia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego nr 05/2021 z dnia 22 października 2021 r., część 21 Light – Certyfikacja i deklaracja zgodności projektowej statków powietrznych wykorzystywanych w lotnictwie sportowym i rekreacyjnym oraz związanych z nimi wyrobów i części, a także deklaracja zdolności organizacji w zakresie projektowania i produkcji, <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions/opinion-052021>.

ZAŁĄCZNIK I

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

1) w pkt M.A.302 wprowadza się następujące zmiany:

(i) lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) AMP musi wykazywać zgodność z:

1) instrukcjami wydanymi przez właściwy organ;

2) instrukcjami zapewnienia ciągłej zdatności do lotu:

(i) wydanymi przez posiadaczy certyfikatu typu, ograniczonego certyfikatu typu, uzupełniającego certyfikatu typu, zatwierdzenia projektu poważnej naprawy lub autoryzacji ETSO lub składającego deklarację zgodności projektowej lub posiadacza dowolnego innego stosownego zatwierdzenia wydanego zgodnie z załącznikiem I (część 21) lub, w stosownych przypadkach, załącznikiem Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012;

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

(iii) zawartymi — w stosownych przypadkach — w specyfikacjach certyfikacyjnych, o których mowa w pkt 21L.A.62, 21L.A.102, 21L.A.202 lub 21L.A.222 załącznika Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012;”;

(ii) lit. h) otrzymuje brzmienie:

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

2) pkt M.A.304 otrzymuje brzmienie:

„M.A.304 Dane dotyczące modyfikacji i napraw

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

a) zatwierdzone przez Agencję;

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

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

d) zawarte w wymaganiach, o których mowa w pkt 21L.A.62, 21L.A.102, 21L.A.202 lub 21L.A.222 załącznika Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012;

e) zadeklarowane przez składającego deklarację zgodności projektowej spełniające wymagania załącznika Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.”;

3) pkt M.A.305 lit. e) ppkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3. dane specyficzne dla określonych podzespołów:

(i) zapis historii eksploatacji każdej części o ograniczonym czasie użytkowania, na podstawie którego ustala się aktualny stan zgodności z ograniczeniami zdatności do lotu;

- (ii) CRS i szczegółowa dokumentacja obsługi technicznej dotyczące ostatniego wykonania każdej planowej obsługi technicznej oraz każdej późniejszej nieplanowej obsługi technicznej wszystkich części o ograniczonym czasie użytkowania i podzespołów kontrolowanych okresowo, do momentu zastąpienia informacji o planowej obsłudze technicznej informacjami o innej planowej obsłudze technicznej o równoważnym zakresie i szczegółowości, ale z uwzględnieniem okresu nie krótszego niż 36 miesięcy;
 - (iii) CRS i deklaracja akceptacji właściciela w odniesieniu do wszelkich podzespołów zainstalowanych w statku powietrznym ELA2 bez formularza 1 EASA zgodnie z pkt 21.A.307 lit. b) ppkt 2 załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, ale z uwzględnieniem okresu nie krótszego niż 36 miesięcy;
 - (iv) CRS i deklaracja akceptacji właściciela w odniesieniu do wszelkich podzespołów zainstalowanych w statku powietrznym bez formularza 1 EASA zgodnie z pkt 21L.A.193 lit. b) ppkt 2 załącznika Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, ale z uwzględnieniem okresu nie krótszego niż 36 miesięcy.”;
- 4) pkt M.A.401 lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) Do celów niniejszego załącznika odpowiednie dane obsługowe oznaczają dowolną z poniższych pozycji:
- 1) wszelkie stosowne wymagania, procedury, standardy bądź informacje wydane przez właściwy organ lub Agencję;
 - 2) wszelkie stosowne dyrektywy zgodności;
 - 3) stosowne instrukcje zapewnienia ciągłej zgodności do lotu oraz inne instrukcje obsługi technicznej, wydane przez posiadacza certyfikatu typu, posiadacza uzupełniającego certyfikatu typu, składającego deklarację zgodności projektowej oraz wszelkie pozostałe organizacje, które publikują takie dane zgodnie z przepisami załącznika I (część 21) lub, w stosownych przypadkach, załącznika Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012;
 - 4) w przypadku podzespołów zatwierdzonych do montażu przez posiadacza zatwierdzenia projektu lub składającego deklarację zgodności projektowej – stosowne instrukcje obsługi technicznej opublikowane przez producentów podzespołów i akceptowane przez posiadacza zatwierdzenia projektu lub składającego deklarację o zgodności projektu;
 - 5) wszelkie odpowiednie dane dostarczane zgodnie z pkt 145.A.45 lit. d).”;
- 5) pkt M.A.501 lit. a) ppkt 1 otrzymuje brzmienie:
- „1. Podzespoły, których stan jest zadowalający, dopuszczone do eksploatacji na podstawie formularza 1 EASA lub dokumentu równoważnego oraz oznaczone zgodnie z podczęścią Q załącznika I (część 21) lub, w stosownych przypadkach, załącznika Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, chyba że określono inaczej w pkt 21.A.307 załącznika I (część 21) lub w pkt 21L.A.193 załącznika Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 lub w niniejszym załączniku (część M) lub w załączniku Vd (część CAO).”;
- 6) w pkt M.A.502 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Obsługa techniczna podzespołów innych niż podzespoły, o których mowa w pkt 21.A.307 lit. b) ppkt 2–6 załącznika I (część 21) lub, w stosownych przypadkach, pkt 21L.A.193 lit. b) ppkt 2–6 załącznika Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, wykonywana jest przez organizacje obsługi technicznej zatwierdzone zgodnie z podsekcją F niniejszego załącznika lub z załącznikiem II (część 145) lub z załącznikiem Vd (część CAO), stosownie do przypadku.”;
 - (ii) lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) Jeżeli dany podzespół jest zainstalowany w statku powietrznym lub tymczasowo z niego wymontowywany w celu ułatwienia dostępu, obsługa techniczna podzespołów, o których mowa w pkt 21.A.307 lit. b) ppkt 2 załącznika I (część 21) lub, w stosownych przypadkach, pkt 21L.A.193 lit. b) ppkt 2 załącznika Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, wykonywana jest przez organizację obsługi technicznej statku powietrznego zatwierdzoną zgodnie z podsekcją F niniejszego załącznika lub z załącznikiem II (część 145) lub z załącznikiem Vd (część CAO), stosownie do przypadku, przez personel poświadczający, o którym mowa w pkt M.A.801 lit. b) ppkt 1, lub przez pilota-właściciela, o którym mowa w pkt M.A.801 lit. b) ppkt 2. Obsługa techniczna podzespołów wykonywana zgodnie z niniejszą literą nie uprawnia do wydania formularza 1 EASA i podlega wymaganiom dotyczącym poświadczenia obsługi statku powietrznego, o których mowa w pkt M.A.801.”;

(iii) dodaje się lit. e) w brzmieniu:

„e) Obsługa techniczna podzespołów, o których mowa w pkt 21.A.307 lit. b) ppkt 3–6 załącznika I (część 21) lub, w stosownych przypadkach, pkt 21.L.A.193 lit. b) ppkt 3–6 załącznika Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, wykonywana jest przez organizację, o której mowa w lit. a), lub przez dowolną osobę lub organizację oraz poświadczana za pomocą »deklaracji realizacji obsługi technicznej« wydawanej przez osobę lub organizację, która przeprowadziła obsługę techniczną. »Deklaracja realizacji obsługi technicznej« zawiera co najmniej podstawowe informacje na temat przeprowadzonej obsługi technicznej, datę jej zakończenia oraz wskazanie organizacji lub osoby, które ją wydały. Jest ona uznawana za zapis obsługi technicznej oraz za dokument równoważny z formularzem 1 EASA w odniesieniu do podzespołu podlegającego obsłudze technicznej.”;

7) pkt M.A.901 lit. k) ppkt 11 otrzymuje brzmienie:

„11. jeżeli jest to wymagane, statek powietrzny posiada świadectwo hałasowe odpowiadające jego aktualnej konfiguracji zgodnie z przepisami podczęści I załącznika I (część 21) lub, w stosownych przypadkach, sekcji A podczęść I załącznika Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.”;

8) w pkt M.A.903 wprowadza się następujące zmiany:

(i) tytuł otrzymuje brzmienie:

„M.A.903 Przeniesienie rejestracji statku powietrznego w granicach terytorium Unii”;

(ii) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) W przypadku przeniesienia rejestracji statku powietrznego w granicach UE wnioskodawca:

- 1) informuje byłe państwo członkowskie o tym, w którym państwie członkowskim statek powietrzny zostanie zarejestrowany; a następnie
- 2) występuje do nowego państwa członkowskiego o wystawienie nowego świadectwa zdolności do lotu zgodnie z załącznikiem I (część 21) lub, w stosownych przypadkach, załącznikiem Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.”;

9) w pkt M.A.904 wprowadza się następujące zmiany:

(i) tytuł otrzymuje brzmienie:

„M.A.904 Przegląd zdolności do lotu statku powietrznego importowanego do Unii”;

(ii) lit. a) ppkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1. występuje do właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji o wydanie nowego świadectwa zdolności do lotu zgodnie z załącznikiem I (część 21) lub, w stosownych przypadkach, załącznikiem Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.”;

(iii) lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) Właściwy organ państwa członkowskiego rejestracji wydaje świadectwo zdolności do lotu po stwierdzeniu, że statek powietrzny spełnia wymagania załącznika I (część 21) lub, w stosownych przypadkach, załącznika Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.”;

10) w dodatku I wprowadza się następujące zmiany:

(i) pkt 5.1 ppkt 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3. zorganizowanie procesu zatwierdzenia wszelkich modyfikacji statku powietrznego, zgodnie z załącznikiem I (część 21) lub, w stosownych przypadkach, załącznikiem Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, przed ich wprowadzeniem.

W przypadku statku powietrznego będącego przedmiotem deklaracji zgodności projektowej – zorganizowanie deklaracji zgodności w odniesieniu do wszelkich modyfikacji zgodnie z sekcją A podczęść F załącznika Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, przed ich wprowadzeniem;

4. zorganizowanie procesu zatwierdzenia wszelkich napraw statku powietrznego, zgodnie z załącznikiem I (część 21) lub, w stosownych przypadkach, załącznikiem Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, przed ich wykonaniem.

W przypadku statku powietrznego będącego przedmiotem deklaracji zgodności projektowej – zorganizowanie deklaracji zgodności w odniesieniu do wszelkich napraw zgodnie z sekcją A podczęść N załącznika Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, przed ich wykonaniem.”.

ZAŁĄCZNIK II

W załączniku II (część 145) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 wprowadza się następujące zmiany:

1) w pkt 145.A.42 wprowadza się następujące zmiany:

(i) lit. a) ppkt (i) otrzymuje brzmienie:

„(i) Podzespoły, których stan jest zadowalający, dopuszczone do eksploatacji na podstawie formularza 1 EASA lub dokumentu równoważnego oraz oznaczone zgodnie z podczęścią Q załącznika I (część 21) lub, w stosownych przypadkach, sekcją A podczęść Q załącznika Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, chyba że określono inaczej w pkt 21.A.307 załącznika I (część 21), w pkt 21L.A.193 załącznika Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, w pkt M.A.502 załącznika I (część M), w pkt ML.A.502 załącznika III (część ML) lub w niniejszym załączniku (część 145).”;

(ii) lit. b) ppkt (iv) otrzymuje brzmienie:

„(iv) Podzespoły, o których mowa w pkt 21.A.307 lit. b) ppkt 2 załącznika I (część 21) lub w pkt 21L.A.193 lit. b) ppkt 2 załącznika Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, są instalowane wyłącznie, jeżeli zostały uznane przez właściciela statku powietrznego za kwalifikujące się do instalacji w jego własnych statkach powietrznych.”;

2) pkt 145.A.60 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Organizacja zgłasza swojemu właściwemu organowi oraz organizacji odpowiedzialnej za projekt statku powietrznego lub podzespołu:

(i) każde zidentyfikowane przez organizację zdarzenie lub stan statku powietrznego lub podzespołu związane z bezpieczeństwem, które zagrażają lub, w przypadku braku poprawy lub rozwiązania problemu, mogą stanowić zagrożenie dla statku powietrznego, znajdujących się w nim osób lub wszelkich innych osób; oraz

(ii) w szczególności każdy wypadek lub poważny incydent.”.

ZAŁĄCZNIK III

W załączniku III (część 66) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 wprowadza się następujące zmiany:

1) pkt 66.A.45 lit. h) ppkt (ii) ppkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3. jeżeli wnioskodawca przedstawił jedynie dowód rocznego doświadczenia zgodnie z odstępstwem przewidzianym w pkt 66.A.30 lit. a) ppkt 2b ppkt (ii), uprawnienia podlegają następującym ograniczeniom wyszczególnionym w licencji:

»złożone zadania obsługi technicznej przewidziane w dodatku VII do załącznika I (część M), standardowe zmiany przewidziane w pkt 21.A.90B załącznika I (część 21) oraz pkt 21L.A.62 i 21L.A.102 załącznika Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 oraz standardowe naprawy przewidziane w pkt 21.A.431B załącznika I (część 21) oraz w pkt 21L.A.202 lub pkt 21L.A.222 załącznika Ib (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 «.

Uznaje się, że posiadacz licencji na obsługę techniczną statku powietrznego podkategorii B1.2 zawierającej uprawnienie na grupę 3 lub kategorii B3 zawierającej uprawnienie na »samoloty bez hermetyzacji z silnikiem tłokowym, o maksymalnej masie startowej 2 000 kg i poniżej« spełnia wymagania dotyczące wydania licencji podkategorii L1 i L2 wraz z odpowiednimi pełnymi uprawnieniami oraz z tymi samymi ograniczeniami, co posiadana przez niego licencja B1.2/B3.”;

2) pkt 66.B.130 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) We wszystkich przypadkach szkolenia na typ sterowców należących do grupy 1 są zatwierdzane bezpośrednio przez właściwy organ. Właściwy organ musi posiadać procedurę zapewniającą, aby program szkolenia na typ sterowca obejmował wszystkie elementy zawarte w danych obsługowych posiadacza zatwierdzenia projektu (DAH) lub składającego deklarację zgodności projektowej.”.

ZAŁĄCZNIK IV

W załączniku Vb (część ML) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 wprowadza się następujące zmiany:

1) pkt ML.A.302 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) AMP:

- 1) wyraźnie wskazuje właściciela statku powietrznego oraz statek powietrzny, którego dotyczy, w tym wszelkie zainstalowane silniki i śmigła, stosownie do przypadku;
- 2) musi obejmować:
 - a) albo zadania lub inspekcje ujęte w mającym zastosowanie minimalnym programie przeglądu (MIP), o którym mowa w lit. d);
 - b) albo instrukcje zapewnienia ciągłej zdatności do lotu (ICA) wydane przez posiadacza zatwierdzenia projektu (DAH);
 - c) albo ICA wydane przez składającego deklarację zgodności projektowej.”;

2) pkt ML.A.304 otrzymuje brzmienie:

„ML.A.304 Dane dotyczące modyfikacji i napraw

Osoba lub organizacja przeprowadzająca naprawę statku powietrznego lub podzespołu dokonuje oceny wszelkich szkód. Modyfikacje i naprawy przeprowadza się z wykorzystaniem odpowiednich danych, tj. w stosownych przypadkach:

- a) zatwierdzonych przez Agencję;
- b) zatwierdzonych przez organizację projektującą spełniającą wymagania załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012;
- c) zawartych w wymaganiach, o których mowa w pkt 21.A.90B lub 21.A.431B załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012;
- d) zawartych w wymaganiach, o których mowa w pkt 21L.A.62, 21L.A.102, 21L.A.202 lub 21L.A.222 załącznika Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012;
- e) zadeklarowanych przez, który spełnia wymagania załącznika Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.”;

3) pkt ML.A.401 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Do celów niniejszego załącznika »stosowne dane obsługowe« oznaczają dowolną z poniższych pozycji:

1. wszelkie stosowne wymagania, procedury, standardy bądź informacje wydane przez właściwy organ lub Agencję;
2. wszelkie stosowne dyrektywy zdatności;
3. stosowne instrukcje obsługi technicznej ICA oraz inne, wydane przez posiadacza certyfikatu typu, posiadacza uzupełniającego certyfikatu typu, składającego deklarację zgodności projektowej oraz wszelkie pozostałe organizacje, które publikują takie dane zgodnie z przepisami załącznika I (część 21) lub, w stosownych przypadkach, załącznika Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012;
4. w przypadku podzespołów zatwierdzonych do montażu przez posiadacza zatwierdzenia projektu lub składającego deklarację zgodności projektowej – stosowne instrukcje obsługi technicznej opublikowane przez producentów podzespołów i zaakceptowane przez posiadacza zatwierdzenia projektu lub składającego deklarację zgodności projektowej;
5. wszelkie odpowiednie dane dostarczane zgodnie z pkt 145.A.45 lit. d).”;

4) pkt ML.A.501 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) O ile nie określono inaczej w podsekcji F załącznika I (część M), w załączniku II (część 145) lub w załączniku Vd (część CAO) do niniejszego rozporządzenia, w pkt 21.A.307 załącznika I (część 21) lub w pkt 21L.A.193 załącznika Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, dany podzespół może być zainstalowany wyłącznie, jeżeli spełnione są wszystkie następujące warunki:

- (i) jego stan jest zadowalający;

- (ii) uzyskał poświadczenie obsługi na formularzu 1 EASA określonym w dodatku II do załącznika I (część M) lub równoważnym dokumencie;
 - (iii) został oznaczony zgodnie z podczęścią Q załącznika I (część 21) lub sekcją A podczęść Q załącznika Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.”;
- 5) w pkt ML.A.502 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) lit. a) otrzymuje brzmienie:
 - „a) Obsługa techniczna podzespołów, które są akceptowane przez właściciela zgodnie z pkt 21.A.307 lit. b) ppkt 2 załącznika I (część 21) lub pkt 21L.A.193 lit. b) ppkt 2 załącznika Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, wykonywana jest przez dowolną osobę lub organizację i podlega ponownej akceptacji przez właściciela zgodnie z warunkami określonymi w pkt 21.A.307 lit. b) ppkt 2 lub pkt 21L.A.193 lit. b) ppkt 2 załącznika Ib (część 21 Light). Ta obsługa techniczna nie uprawnia do wydania formularza 1 EASA, określonego w dodatku II do załącznika I (część M), i podlega wymaganiom dotyczącym poświadczenia obsługi statku powietrznego.”;
 - (ii) lit. c) otrzymuje brzmienie:
 - „c) Obsługa techniczna podzespołów, o których mowa w pkt 21.A.307 lit. b) ppkt 3–6 załącznika I (część 21) lub w pkt 21L.A.193 lit. b) ppkt 3–6 załącznika Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, może być wykonywana przez dowolną osobę lub organizację. W takim przypadku w drodze odstępstwa od lit. b), obsługa techniczna tych podzespołów jest poświadczana za pomocą »deklaracji realizacji obsługi technicznej« wydawanej przez osobę lub organizację, która przeprowadziła obsługę techniczną. »Deklaracja realizacji obsługi technicznej« zawiera co najmniej podstawowe informacje na temat przeprowadzonej obsługi technicznej, datę jej zakończenia oraz wskazanie organizacji lub osoby, które ją wydały. Jest ona uznawana za zapis obsługi technicznej oraz za dokument równoważny z formularzem 1 EASA w odniesieniu do podzespołu podlegającego obsłudze technicznej.”;
- 6) pkt ML.A.902 lit. b) ppkt 5 otrzymuje brzmienie:
- „5. dana modyfikacja lub naprawa statku powietrznego lub jakiegokolwiek podzespołu zainstalowanego w statku powietrznym jest niezgodna z załącznikiem I (część 21) lub, w stosownych przypadkach, załącznikiem Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.”;
- 7) w pkt ML.A.903 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) lit. a) ppkt 6 otrzymuje brzmienie:
 - „6. wszystkie dokonane modyfikacje i naprawy statku powietrznego zostały zarejestrowane i są zgodne z przepisami załącznika I (część 21) lub, w stosownych przypadkach, załącznika Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.”;
 - (ii) lit. a) ppkt 11 otrzymuje brzmienie:
 - „11. jeżeli jest to wymagane, statek powietrzny posiada świadectwo hałasowe odpowiadające jego aktualnej konfiguracji zgodnie z przepisami podczęści I załącznika I (część 21) lub, w stosownych przypadkach, sekcji A podczęść I załącznika Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.”;
- 8) pkt ML.A.905 lit. a) ppkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2. a następnie występuje do nowego państwa członkowskiego o wystawienie nowego świadectwa zdatności do lotu zgodnie z załącznikiem I (część 21) lub, w stosownych przypadkach, załącznikiem Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.”;
- 9) w pkt ML.A.906 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) lit. a) ppkt 1 otrzymuje brzmienie:
 - „1. występuje do właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji o wydanie nowego świadectwa zdatności do lotu zgodnie z załącznikiem I (część 21) lub, w stosownych przypadkach, załącznikiem Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.”;
 - (ii) lit. d) otrzymuje brzmienie:
 - „d) Nowe świadectwo zdatności do lotu jest wydawane przez właściwy organ państwa członkowskiego rejestracji, jeżeli statek powietrzny spełnia wymagania załącznika I (część 21) lub, w stosownych przypadkach, załącznika Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.”;

10) w dodatku I wprowadza się następujące zmiany:

(i) lit. e) ppkt 1 ppkt (iii) i (iv) otrzymują brzmienie:

„(iii) zorganizowanie procesu zatwierdzenia wszelkich modyfikacji statku powietrznego, zgodnie z załącznikiem I (część 21) lub, w stosownych przypadkach, załącznikiem Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, przed ich wprowadzeniem;

W przypadku statku powietrznego będącego przedmiotem deklaracji zgodności projektowej – zorganizowanie deklaracji zgodności w odniesieniu do wszelkich modyfikacji zgodnie z załącznikiem Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, przed ich wprowadzeniem;

(iv) zorganizowanie procesu zatwierdzenia wszelkich napraw statku powietrznego, zgodnie z załącznikiem I (część 21) lub, w stosownych przypadkach, załącznikiem Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, przed ich wykonaniem.

W przypadku statku powietrznego będącego przedmiotem deklaracji zgodności projektowej – zorganizowanie deklaracji zgodności w odniesieniu do wszelkich napraw zgodnie z załącznikiem Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, przed ich wykonaniem.”.

ZAŁĄCZNIK V

W załączniku Vc (część CAMO) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 wprowadza się następujące zmiany:

pkt CAMO.A.160 lit. b) otrzymuje brzmienie:

- „b) Nie naruszając przepisów lit. a), organizacja musi zapewnić zgłaszanie właściwemu organowi i organizacji odpowiedzialnej za projekt statku powietrznego wszelkich incydentów, niesprawności, defektów technicznych, przypadków przekroczenia ograniczeń technicznych lub zdarzeń, które wskazywałyby, że informacje zawarte w danych opracowanych zgodnie z załącznikiem I (część 21) lub, w stosownych przypadkach, załącznikiem Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 są niedokładne, niekompletne lub niejednoznaczne, lub też innych nietypowych sytuacji, które wpłynęły lub mogły wpłynąć na bezpieczną eksploatację statku powietrznego, ale nie spowodowały wypadku ani poważnego incydentu.”.
-