

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2022/410

z dnia 10 marca 2022 r.

zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1321/2014 w odniesieniu do zarządzania ciągłą zdatnością do lotu w jednej grupie biznesowej przewoźników lotniczych**(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 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 zarządzania nią.
- (2) Zgodnie z załącznikiem I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014, w przypadku statków powietrznych użytkowanych przez przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 ⁽³⁾ operator odpowiada za ciągłą zdatność do lotu eksploatowanych przez siebie statków powietrznych i jest zatwierdzany, w ramach swojego certyfikatu przewoźnika lotniczego, jako organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu („CAMO”) na podstawie załącznika Vc (część CAMO).
- (3) Jeżeli przewoźnicy lotniczy należą do jednej grupy biznesowej, wymóg ten stwarza pewne bariery dla ustanowienia i wdrożenia wspólnego systemu zarządzania ciągłą zdatnością do lotu („CAW”) dla wszystkich statków powietrznych eksploatowanych przez tę grupę. Brak takiego wspólnego systemu zarządzania ciągłą zdatnością do lotu prowadzi do powielania zadań – ponieważ organizacje nie mają korzyści z tego, że mają podobne cele i że stosują podobne procedury – a także uniemożliwia posiadaczom certyfikatu przewoźnika lotniczego („AOC”) transfer statków powietrznych między sobą w razie nagłego zdarzenia.
- (4) Ponadto zdaniem przedstawicieli branży obecna sytuacja stwarza niekorzystne warunki konkurencji dla przewoźników lotniczych z UE w porównaniu z innymi przewoźnikami lotniczymi spoza UE, którzy nie podlegają takim ograniczeniom prawnym.
- (5) Należy zatem zmienić rozporządzenie (UE) nr 1321/2014, aby umożliwić przewoźnikom lotniczym, którym wydano koncesje zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 i którzy stanowią część jednej grupy biznesowej przewoźników lotniczych, zawarcie z CAMO z tej grupy umowy dotyczącej zarządzania ciągłą zdatnością do lotu eksploatowanych przez nich statków powietrznych.
- (6) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu opierają się na opinii nr 04/2021 ⁽⁴⁾ Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zgodnie z art. 75 ust. 2 lit. b) oraz art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (7) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego zgodnie z art. 127 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

⁽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 (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (wersja przekształcona) (Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3).

⁽⁴⁾ <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

1) w art. 2 dodaje się lit. t) w brzmieniu:

„t) »harmonizacja systemów zarządzania« oznacza skoordynowany proces, w ramach którego systemy zarządzania co najmniej dwóch organizacji współdziałają i wymieniają się informacjami i metodami służącymi osiągnięciu wspólnych lub zgodnych celów w zakresie monitorowania bezpieczeństwa i zgodności.”;

2) w załączniku I (część M) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia;

3) w załączniku Vc (część CAMO) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 10 marca 2022 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca

ZAŁĄCZNIK I

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

1) w pkt M.A.201 dodaje się lit. ea) i eb) w brzmieniu:

„ea) Na zasadzie odstępstwa od lit. e) ppkt 2 co najmniej dwóch operatorów wchodzących w skład jednej grupy biznesowej przewoźników lotniczych może korzystać z tej samej CAMO na potrzeby przejęcia odpowiedzialności za zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu wszystkich eksploatowanych przez nich statków powietrznych, pod warunkiem że spełnione są wszystkie następujące wymogi:

- 1) CAMO ta jest zatwierdzona zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO) w odniesieniu do statków powietrznych, którymi ma zarządzać;
- 2) CAMO ta wchodzi w skład tej samej grupy biznesowej przewoźników lotniczych co zainteresowani operatorzy;
- 3) między tą CAMO a posiadaczem certyfikatu AOC, który sam nie został zatwierdzony jako CAMO, została zawarta umowa zgodnie z dodatkiem I do niniejszego załącznika;
- 4) główne miejsce prowadzenia działalności tej CAMO znajduje się na terytorium, do którego mają zastosowanie Traktaty;
- 5) indywidualne systemy zarządzania organizacji zawierających umowę są ze sobą zharmonizowane.

eb) Na zasadzie odstępstwa od lit. e) ppkt 2 w przypadku gdy wygaśnięcie lub cofnięcie certyfikatu przewoźnika lotniczego skutkuje sytuacją, w której przewoźnik lotniczy koncesjonowany zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 i należący do grupy biznesowej przewoźników lotniczych nie spełnia już wymogów pkt M.A.201 lit. ea), przewoźnik ten określa i wdraża plan działania w sposób wymagany przez właściwy organ w celu spełnienia wymogów pkt M.A.201 lit. e) ppkt 2 w najkrótszym możliwym terminie.”;

2) w dodatku I wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Umowa zawiera następujące postanowienia:

»Właściciel lub operator powierza CAMO lub CAO zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu statku powietrznego, w tym m.in. opracowanie AMP, który ma być zatwierdzony przez właściwy organ określony w pkt M.1, oraz zorganizowanie obsługi technicznej statku powietrznego zgodnie ze wspomnianym AMP.

Zgodnie z niniejszą umową obydwaj sygnatariusze zobowiązują się do wypełniania wynikających z niej obowiązków.

Właściciel lub operator oświadcza, że zgodnie z jego wiedzą wszelkie informacje udzielane CAMO lub CAO dotyczące ciągłej zdadności do lotu statku powietrznego są i pozostaną dokładne oraz że bez uprzedniej zgody CAMO lub CAO statek powietrzny nie będzie poddawany naprawom lub przeróbkom.

W przypadku nieprzestrzegania postanowień niniejszej umowy przez którąkolwiek ze stron CAMO lub CAO oraz właściciel lub operator oceniają, czy ma to wpływ na kontynuację umowy, i informują właściwy organ lub właściwe organy takich organizacji. W ocenie przeprowadzonej przez organizację uwzględnia się wpływ tego przypadku nieprzestrzegania umowy na bezpieczeństwo oraz to, czy naruszenie to się powtarza. Jeżeli po dokonaniu tej oceny którąkolwiek ze stron stwierdzi, że nie może wypełniać swoich obowiązków z powodu własnych ograniczeń lub z powodu uchybień innej strony, umowę się rozwiązuje i niezwłocznie informuje się właściwy organ lub właściwe organy organizacji. W takim przypadku właściciel lub operator zachowuje pełną odpowiedzialność za wszystkie zadania związane z ciągłą zdadnością do lotu statku powietrznego i w terminie 2 tygodni poinformuje właściwe organy państwa członkowskiego rejestracji o takim przypadku nieprzestrzegania umowy. W przypadku umowy zawartej zgodnie z pkt M.A.201 lit. ea) niezwłocznie informuje się właściwy organ państwa członkowskiego rejestracji.«”;

b) formuła wprowadzająca w pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„W przypadku gdy właściciel lub operator zawiera umowę z CAMO lub CAO zgodnie z pkt M.A.201, w umowie tej określa się obowiązki każdej strony w następujący sposób:”;

c) pkt 5.1 ppkt 2 lit. e) otrzymuje brzmienie:

„e) ustalenie i zlecenie niezbędnej obsługi technicznej w celu zapewnienia odpowiedniej ciągłości z poprzednim programem obsługi technicznej statku powietrznego;”;

d) pkt 5.1 ppkt 2 lit. i) otrzymuje brzmienie:

„i) koordynowanie realizacji planowej obsługi technicznej, w tym inspekcji podzespołów, wymiany części o ograniczonym czasie użytkowania i wykonania wszelkich mających zastosowanie dyrektyw zdatności, oraz zapewnienie zgodności z wymaganiami operacyjnymi mającymi wpływ na ciągłą zdatność do lotu, wymaganiami dotyczącymi ciągłej zdatności do lotu ustanowionymi przez Agencję oraz środkami wymaganymi przez właściwy organ w ramach natychmiastowej reakcji na problem w zakresie bezpieczeństwa;”;

e) pkt 5.1 ppkt 2 lit. j), k) i l) otrzymują brzmienie:

„j) każdorazowe informowanie właściciela lub operatora o przekazaniu statku powietrznego zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej;

k) zarządzanie dokumentacją ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego i jej archiwizowanie;

l) współpraca z operatorem lub właścicielem przy każdym wniosku kierowanym do odpowiedniego właściwego organu dotyczącym jakiegokolwiek odstępstwa od programu obsługi technicznej statku powietrznego;”;

f) w pkt 5.1 ppkt 2 dodaje się literę m) w brzmieniu:

„m) zapewnianie wsparcia operatorowi lub pilotowi-właścicielowi w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego podczas wykonywania przez niego lotów próbnych po obsłudze technicznej;”;

g) w pkt 5.2 dodaje się ppkt 13, 14 i 15 w brzmieniu:

„13. zapewnianie zgodności z zatwierdzonym programem obsługi technicznej i współpraca z CAMO lub CAO przy każdym wniosku kierowanym do odpowiedniego właściwego organu dotyczącym jakiegokolwiek jednorazowego przedłużenia interwału w ramach programu obsługi technicznej;

14. informowanie CAMO lub CAO o wszelkich niezgodnościach z wymogami operacyjnymi, które mogą mieć wpływ na ciągłą zdatność do lotu statku powietrznego;

15. informowanie CAMO lub CAO o wszelkich wymogach operacyjnych (np. szczególnych zatwierdzeniach), które muszą zostać spełnione, by utrzymać statek powietrzny w wymaganej konfiguracji.”;

h) dodaje się pkt 7 w brzmieniu:

„7. Dodatkowe wymagania w przypadku stosowania pkt M.A.201 lit. ea)

Oprócz wyżej wymienionych wymagań i obowiązków w pkt 5.1 i 5.2, w przypadku gdy umowa między CAMO a operatorem zostaje zawarta zgodnie z pkt M.A.201 lit. ea), ta umowa o zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu musi również spełniać wymagania określone w pkt 7.1–7.3.

Przed podpisaniem umowy operator przeprowadza ocenę CAMO, aby upewnić się, że CAMO ta jest w stanie wywiązać się z tej umowy.

7.1. Kwalifikowalność

Umowę o zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu zgodną z pkt M.A.201 lit. ea) zawiera się wyłącznie w przypadku, gdy danemu przewoźnikowi lotniczemu wydano koncesję zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, a CAMO stanowi część tej samej grupy biznesowej przewoźników lotniczych. Umowa o zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu zawiera jasny opis sposobu spełnienia warunków opisanych w pkt M.A.201 lit. ea). W szczególności opisuje ona, w jaki sposób indywidualne systemy zarządzania organizacją są ze sobą zharmonizowane.

7.2. Dodatkowe obowiązki CAMO:

1. uzyskanie wiedzy na temat procedury operatora związanej z monitorowaniem umowy;
2. uzyskanie od operatora zgody przed zleceniem podwykonawstwa zadań związanych z ciągłą zdadnością do lotu;
3. informowanie bezzwłocznie właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji za każdym razem, gdy wbrew żądaniu CAMO operator nie przedstawia statku powietrznego zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej, gdy niniejsza umowa nie jest przestrzegana lub gdy zostanie wypowiedziana przez którąkolwiek ze stron;
4. zapewnienie pracownikom operatora szkoleń mających na celu zaznajomienie ich z działalnością CAMO w zakresie:
 - a) polityk i procedur, obowiązków, zobowiązań i obszarów współpracy;
 - b) kanałów komunikacji (np. dokumentacja statku powietrznego, terminowa wymiana dokładnych informacji dotyczących zdadności do lotu, w tym poza normalnymi godzinami pracy);
 - c) procedur dotyczących w szczególności tego CAMO, takich jak wykorzystanie oprogramowania dostosowanego do indywidualnych potrzeb, monitorowanie niezawodności, prowadzenie pokładowego dziennika technicznego statku powietrznego oraz przepisy dotyczące interoperacyjności.

7.3. Dodatkowe obowiązki operatora:

1. opracowanie procedur współpracy z CAMO w odniesieniu do wydawania i odnawiania poświadczenia przeglądu zdadności do lotu;
 2. w przypadku nieoczekiwanych potrzeb w zakresie obsługi technicznej w miejscach, w których nie zawarto umowy z organizacją obsługi technicznej zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem II (część 145) do niniejszego rozporządzenia, niezwłoczne poinformowanie o tym CAMO;
 3. informowanie bez zwłoki właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji, w przypadku gdy umowa została wypowiedziana przez którąkolwiek ze stron;
 4. zapewnienie pracownikom CAMO szkoleń mających na celu zaznajomienie ich z działalnością operatora w zakresie:
 - a) polityk i procedur, obowiązków, zobowiązań i obszarów współpracy;
 - b) kanałów komunikacji;
 - c) procedur dotyczących w szczególności tego operatora, takich jak procedury operacyjne, wykorzystanie oprogramowania dostosowanego do indywidualnych potrzeb, prowadzenie pokładowego dziennika technicznego statku powietrznego oraz przepisy dotyczące interoperacyjności.”.
-

ZAŁĄCZNIK II

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

1) pkt CAMO.A.105 otrzymuje brzmienie:

„CAMO.A.105 Właściwy organ

Do celów niniejszego załącznika za właściwy organ uznaje się:

- a) w przypadku organizacji, których główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się na terytorium, za które dane państwo członkowskie jest odpowiedzialne na mocy konwencji chicagowskiej – jedno z poniższych:
 - (i) organ wyznaczony przez państwo członkowskie, w którym znajduje się główne miejsce prowadzenia działalności danej organizacji, o ile certyfikat przewoźnika lotniczego nie obejmuje zatwierdzenia lub jeśli z CAMO zawarto umowę zgodnie z pkt M.A.201 lit. ea);
 - (ii) organ wyznaczony przez państwo członkowskie operatora, jeśli zatwierdzenie stanowi część certyfikatu przewoźnika lotniczego;
 - (iii) organ wyznaczony przez państwo członkowskie inny niż określony w ppkt (i) lub (ii), jeżeli odpowiedzialność została przeniesiona na to państwo członkowskie zgodnie z art. 64 rozporządzenia (UE) 2018/1139;
 - (iv) Agencję, jeżeli odpowiedzialność została przeniesiona na Agencję zgodnie z art. 64 lub 65 rozporządzenia (UE) 2018/1139;
- b) Agencję, jeżeli główne miejsce prowadzenia działalności organizacji znajduje się poza terytorium, za które państwo członkowskie jest odpowiedzialne na mocy konwencji chicagowskiej.”;

2) pkt CAMO.A.125 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Niezależnie od lit. a), w przypadku przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 zatwierdzenie stanowi część certyfikatu przewoźnika lotniczego wydanego przez właściwy organ w odniesieniu do eksploatowanych statków powietrznych, z wyjątkiem sytuacji, gdy zgodnie z pkt M.A.201 lit. ea) załącznika I (część M) umowę z CAMO zawarli operatorzy wchodzący w skład jednej grupy biznesowej przewoźników lotniczych.”;

3) pkt CAMO.A.125 lit. d) ppkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) zarządzać ciągłą zdadnością do lotu statków powietrznych użytkowanych przez przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, w przypadku gdy są one wymienione zarówno w jej certyfikacie, jak i w certyfikacie przewoźnika lotniczego lub jeśli zastosowanie ma pkt M.A.201 lit ea);”;

4) pkt CAMO.A.135 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) Niezależnie od lit. b), jeżeli umowę z CAMO zawarli operatorzy wchodzący w skład jednej grupy biznesowej przewoźników lotniczych zgodnie z pkt M.A.201 lit. ea) załącznika I (część M), wygaśnięcie, zawieszenie lub cofnięcie certyfikatu przewoźnika lotniczego nie oznacza automatycznie unieważnienia certyfikatu CAMO. W takim przypadku umowa zgodna z dodatkiem I do załącznika I (część M) do niniejszego rozporządzenia staje się nieważna.”;

5) w pkt CAMO.A.135 dodaje się lit. d) w brzmieniu:

„d) Po cofnięciu lub zrzeczeniu się certyfikatu organizacji jest on niezwłocznie zwracany właściwemu organowi.”;

6) w pkt CAMO.A.200 dodaje się lit. e) w brzmieniu:

„e) W przypadku gdy, zgodnie z pkt M.A.201 lit. ea) załącznika I (część M), zostaje zawarta umowa między CAMO a operatorami wchodzącymi w skład jednej grupy biznesowej przewoźników lotniczych, CAMO zapewnia, aby jej system zarządzania był zharmonizowany z systemami zarządzania operatorów wchodzących w skład tej grupy biznesowej.”;

7) w pkt CAMO.A.305 dodaje się lit. ba) w brzmieniu:

„ba) Jeżeli osoba lub osoby wyznaczone zgodnie z pkt CAMO.A.305 lit. a) ppkt 3 są zaangażowane w działania związane z zarządzaniem ciągłą zdadnością do lotu związane z umową zawartą zgodnie z pkt M.A.201 lit. ea), nie mogą one być zatrudnione przez organizację zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem II (część 145), która zawarła umowę z CAMO, chyba że właściwy organ wyraźnie wyrazi na to zgodę.”;

8) w pkt CAMO.B.300 dodaje się lit. g) w brzmieniu:

„g) W przypadku zawarcia umowy zgodnie z pkt M.A.201 lit. ea) załącznika I (część M) właściwy organ odpowiedzialny za nadzór nad CAMO i właściwe organy odpowiedzialne za nadzór nad zainteresowanymi operatorami współpracują w celu zapewnienia wymiany informacji istotnych dla wykonywania ich zadań. Współpraca ta obejmuje wymianę informacji na temat wyników działań nadzorczych prowadzonych przez te właściwe organy i może obejmować wykonywanie zadań nadzorczych nad CAMO przez właściwe organy odpowiedzialne za operatorów.”;

9) dodatek I otrzymuje brzmienie:

„Dodatek I

– Certyfikat organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu – formularz 14 EASA

[PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE (*)]

Członek Unii Europejskiej (**)

CERTYFIKAT ZATWIERDZENIA ORGANIZACJI ZARZĄDZANIA CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU

Numer: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*)].CAMO.XXXX

(Nr ref.: w tym miejscu należy podać zatwierdzenia AOC XX.XXXX)

Na mocy rozporządzenia (UE) 2018/1139 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 i na warunkach podanych poniżej, [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*)] niniejszym certyfikuje:

[NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

jako organizację zarządzania ciągłą zdatnością do lotu zgodnie z sekcją A załącznika Vc (część CAMO) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014.

WARUNKI:

1. Niniejszy certyfikat jest ograniczony do zakresu podanego w sekcji dotyczącej zakresu prac w zatwierdzonej charakterystyce zarządzania ciągłą zdatnością do lotu (CAME), o której mowa w sekcji A załącznika Vc (część CAMO) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014.
2. Niniejszy certyfikat wymaga spełnienia wymagań procedur określonych w CAME zatwierdzonej zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014.
3. Niniejszy certyfikat jest ważny tak długo, jak długo zatwierdzona organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu spełnia wymagania załącznika I (część M), załącznika Vb (część ML) oraz załącznika Vc (część CAMO) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014.
4. Jeżeli organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu zleca w ramach swojego systemu zarządzania podwykonawstwo świadczonych usług innej organizacji/(kilku) innym organizacjom, niniejszy certyfikat zachowuje ważność pod warunkiem że taka organizacja (takie organizacje) spełnia(-ją) mające zastosowanie warunki umowy.
5. Z zastrzeżeniem przestrzegania wyżej wymienionych warunków od 1 do 4, niniejszy certyfikat zachowuje ważność bezterminowo lub do chwili jego zrzeczenia się, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia.

Jeżeli niniejszy formularz wykorzystuje się również w stosunku do posiadaczy certyfikatu przewoźnika lotniczego – AOC (przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008), do numeru certyfikatu dodaje się oprócz numeru standardowego numer referencyjny AOC lub – gdy ma zastosowanie pkt M.A.201 lit. ea) załącznika I (część M) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 – numery referencyjne AOC, a warunek 5 zastępuje się następującymi dodatkowymi warunkami:

6. Niniejszy certyfikat nie stanowi upoważnienia do użytkowania typów statków powietrznych, o których mowa w warunku 1. Upoważnieniem do użytkowania tych statków powietrznych jest AOC.
7. Wygaśnięcie, zawieszenie lub cofnięcie AOC przewoźnika lotniczego koncesjonowanego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 oznacza automatycznie unieważnienie niniejszego certyfikatu w odniesieniu do rejestracji statków powietrznych określonych w AOC, z wyjątkiem przypadków, gdy z CAMO zawarto umowę zgodnie z pkt M.A.201 lit. ea) załącznika I (część M) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014, chyba że właściwy organ wyraźnie stwierdził inaczej.
8. Z zastrzeżeniem przestrzegania wyżej wymienionych warunków niniejszy certyfikat zachowuje ważność bezterminowo lub do chwili jego zrzeczenia się, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia.

Data pierwotnego wydania:

Podpisano:

Data niniejszej zmiany: Zmiana nr:

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

Strona ... z ...

Strona 2 z 2

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

Numer: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*)].CAMO.XXXX

(Nr ref.: AOC XX.XXXX)

Organizacja: [NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

Typ/seria/grupa statków powietrznych	Upoważnienie do przeprowadzania przeglądów zdatności	Upoważnienie do wydawania zezwoleń na lot	Podwykonawcy
	[TAK/NIE] (***)	[TAK/NIE] (***)	
	[TAK/NIE] (***)	[TAK/NIE] (***)	
	[TAK/NIE] (***)	[TAK/NIE] (***)	
	[TAK/NIE] (***)	[TAK/NIE] (***)	

Zakres zatwierdzenia jest ograniczony do zakresu prac wskazanego w sekcji w zatwierdzonej CAME.

Numer referencyjny CAME:

Data pierwotnego wydania:

Podpisano:

Data niniejszej zmiany: Zmiana nr:

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

Formularz 14 EASA, wydanie 6

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

(**) Skreślić w przypadku państwa niebędącego członkiem UE lub EASA.

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