

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 375/2007**z dnia 30 marca 2007 r.****zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1702/2003 ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego⁽¹⁾, w szczególności jego art. 5 i 6,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Do dnia 28 marca 2007 r. wszystkie statki powietrzne podlegające przepisom rozporządzenia (WE) nr 1592/2002 muszą otrzymać świadectwo zdatności do lotu lub zezwolenie na lot zgodne z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1702/2003 z dnia 24 września 2003 r. ustanawiającym zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących⁽²⁾. W przypadku braku takiego świadectwa lub zezwolenia na lot statki powietrzne nie mogą być dalej eksploatowane przez użytkowników wspólnotowych na terytorium państw członkowskich.
- (2) Zgodnie z art. 2 ust. 3 lit. c) rozporządzenia Komisji (WE) nr 1702/2003 Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (dalej zwana „Agencją”) zobowiązana jest do dnia 28 marca 2007 r. ustalić zatwierdzone projekty, co jest niezbędne do wydania świadectw zdatności do lotu lub zezwoleń na lot dla statków powietrznych zarejestrowanych w państwach członkowskich, które nie spełniają wymagań art. 2 ust. 3 lit. a) rozporządzenia. Dla licznych wyrobów lotniczych Agencja nie była w stanie ustalić takiego projektu w wymaganym terminie, z powodu braku koniecznych zgłoszeń ze strony ich projektantów.
- (3) Ponieważ świadectwa zdatności do lotu powinny być wydawane wyłącznie w przypadkach, gdy Agencja była w stanie zatwierdzić projekty po przeprowadzeniu oceny technicznej wyrobu, wprowadzono rozwiązanie w postaci ograniczonych świadectw zdatności do lotu,

wydawanych na czas określony, celem umożliwienia dalszej eksploatacji wielu takich statków powietrznych oraz dokonania przeglądu ich projektów przez Agencję.

- (4) Brak czasu uniemożliwił Agencji przyjęcie specyficznych wymagań zdatności do lotu przed dniem 28 marca 2007 r. Możliwe jest jednak ustalenie zatwierdzonego projektu poprzez powołanie się na takowy projekt w państwie projektu, tak jak postąpiono w przypadku większości statków powietrznych, dla których certyfikat typu został wydany przez państwa członkowskie przed dniem 28 września 2003 r.
- (5) Powyższe rozwiązanie powinno mieć miejsce wyłącznie w odniesieniu do tych statków powietrznych, dla których państwa członkowskie wydały świadectwa zdatności do lotu, z wyłączeniem ograniczonych świadectw zdatności do lotu i zezwoleń na lot, w celu zapewnienia zgodności takich statków powietrznych przynajmniej z wymogami bezpieczeństwa określonymi w załączniku 8 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.
- (6) W celu zminimalizowania zagrożeń bezpieczeństwa i ograniczenia zakłóceń konkurencji planowany środek powinien mieć zastosowanie tylko w odniesieniu do statków powietrznych, dla których państwo członkowskie wydało świadectwo zdatności do lotu i które znajdowały się już w rejestrze danego państwa członkowskiego w dniu, w którym w owym państwie członkowskim zaczęło obowiązywać rozporządzenie (WE) nr 1702/2003⁽³⁾. W momencie rejestracji właściciele takich statków powietrznych nie byli świadomi ryzyka, że nie będą mogli ich eksploatować po dniu 28 marca 2007 r. Natomiast właściciele statków powietrznych zarejestrowanych w państwie członkowskim po dniu, w którym rozporządzenie (WE) nr 1703/2003 zaczęło w owym państwie członkowskim obowiązywać, byli świadomi w momencie rejestracji, że ich statki powietrzne nie będą mogły być eksploatowane po dniu 28 marca 2007 r., chyba że Agencja zdoła zatwierdzić ich projekt przed tym terminem.
- (7) Uważa się za konieczne zagwarantowanie, aby statki powietrzne kwalifikujące się do zastosowania planowanego środka były wyłącznie statkami powietrznymi, w odniesieniu do których właściwy organ państwa projektu zobowiązuje się, w formie roboczych ustaleń zgodnie z art. 18 rozporządzenia (WE) nr 1592/2002, do współpracy z Agencją w celu zapewnienia stałego nadzoru nad ustalonym w ten sposób zatwierdzonym projektem.

⁽¹⁾ Dz.U. L 240 z 7.9.2002, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1701/2003 (Dz.U. L 243 z 27.9.2003, str. 5).

⁽²⁾ Dz.U. L 243 z 27.9.2003, str. 6. Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem (WE) nr 706/2006 (Dz.U. L 122 z 9.5.2006, str. 16).

⁽³⁾ UE 15: 28 września 2003 r.; UE 10: 1 maja 2004 r.; UE 2: 1 stycznia 2007 r.

- (8) Planowany środek powinien mieć charakter tymczasowy w celu zmniejszenia ryzyka związanego z ograniczeniami wiedzy technicznej, którą posiada Agencja na temat projektów danych wyrobów. Konieczne jest także zachęcenie projektantów do współpracy z Agencją w ustalaniu niezbędnych zatwierdzonych projektów w celu pełnego włączenia ich statków powietrznych do systemu wspólnotowego. Ponadto stosowanie odrębnych przepisów w stosunku do statków powietrznych wykonujących te same operacje rodzi wątpliwości w kwestii nieuczciwej konkurencji na rynku wewnętrznym i nie może być utrzymywane w nieskończoność. Dlatego też okres obowiązywania środka powinien zostać ograniczony do 12 miesięcy, z możliwością jego przedłużenia o maksymalnie 18 miesięcy, pod warunkiem że proces certyfikacji zostanie uruchomiony, ale nie będzie mógł zostać zakończony w tym okresie.
- (9) Postanowienia art. 2 ust. 3 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 1702/2003 odnoszą się jedynie do statków powietrznych, którym wydano certyfikat typu. Jednak pewnej liczbie statków powietrznych, które kwalifikują się do zastosowania środka określonego w przedmiotowym artykule, nigdy nie wydano certyfikatu typu, ponieważ dokument ten nie był wymagany przez normy ICAO obowiązujące w czasie, gdy statki te były projektowane i certyfikowane. W związku z tym konieczne jest wprowadzenie wyjaśnień, które zapewnią możliwość dalszego wydawania takim statkom powietrznym świadectw zdatości do lotu.
- (10) Należy zmienić rozporządzenie (WE) nr 1702/2003, aby uniknąć nieporozumień i niepewności prawnej w odniesieniu do części 21.A.173 lit. b) pkt 2 i części 21.A.184 załącznika do rozporządzenia, które odnoszą się do „konkretnych specyfikacji certyfikacyjnych” zamiast do „specyficznych wymagań zdatości do lotu”, o których mowa w art. 5 ust. 3 lit. b) i art. 15 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 1592/2002.
- (11) W ramach odstępstwa od przepisów w zakresie wydawania świadectw zdatości do lotu, art. 5 ust. 3 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 1592/2002 określa zasady wydawania zezwolenia na lot. Zezwolenie takie wydaje się zazwyczaj, gdy świadectwo zdatości do lotu jest tymczasowo nieważne, na przykład z powodu usterki lub w sytuacji gdy świadectwo zdatości do lotu nie może zostać wydane, przykładowo ze względu na brak zgodności statku powietrznego z zasadniczymi wymaganiami w zakresie zdatości do lotu, lub w przypadku gdy zgodności takiej nie wykazano, a statek powietrzny mimo wszystko jest w stanie wykonać bezpieczny lot.
- (12) Po zakończeniu okresu przejściowego dla zezwoleń na lot konieczne jest przyjęcie wspólnych wymagań i procedur administracyjnych w zakresie wydawania takich zezwoleń, które obejmować będą wszelkie niezbędne warunki mające na celu ograniczenie ryzyka odstępstw od zasadniczych wymagań, zapewniając w ten sposób uznawanie zezwoleń na lot przez wszystkie państwa członkowskie zgodnie z art. 8 rozporządzenia (WE) nr 1592/2002.
- (13) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu opierają się na opiniach wydanych przez Agencję⁽¹⁾ zgodnie z art. 12 ust. 2 lit. b) i art. 14 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1592/2002.
- (14) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu, o którym mowa w art. 54 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1592/2002,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (WE) nr 1702/2003 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) artykuł 2 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 2

Certyfikacja wyrobów, części i wyposażenia

1. Na wyroby, części i wyposażenie wydawane są certyfikaty wyszczególnione w części 21.

2. W drodze odstępstwa od ust. 1, statek powietrzny, w tym każdy zamontowany wyrób, część i element wyposażenia, który nie jest zarejestrowany w państwie członkowskim, nie podlega przepisom części 21 – podczęść H i podczęść I. Nie podlega także przepisom części 21 – podczęść P, z wyjątkiem sytuacji, gdy znaki rejestracyjne statku powietrznego zostają nadane przez państwo członkowskie.

3. W przypadkach gdy w załączniku (część 21) występuje odwołanie do stosowania postanowień załącznika I (część M) do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 i/lub zgodności z nimi, a państwo członkowskie podjęło decyzję o niestosowaniu tej części aż do dnia 28 września 2008 r. zgodnie z art. 7 ust. 3 lit. a) i lit. b) powyższego rozporządzenia, w okresie tym obowiązują odpowiednie przepisy krajowe.

Artykuł 2a

Zachowanie ważności certyfikatu typu i odpowiednich świadectw zdatości do lotu

1. W odniesieniu do wyrobów, które uzyskały certyfikat typu lub dokument pozwalający na wydanie świadectwa zdatości do lotu, wystawione przez państwo członkowskie przed dniem 28 września 2003 r., zastosowanie mają następujące postanowienia:

- a) wyrób uznaje się za posiadający certyfikat typu wydany zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, jeżeli:

⁽¹⁾ Opinia 1/2007 z dnia 30 stycznia 2007 r. i opinia 2/2007 z dnia 8 lutego 2007 r.

- i) podstawą jego certyfikacji typu była:
- podstawa certyfikacji typu JAA dla wyrobów, które były certyfikowane zgodnie z procedurami JAA określonymi w arkuszu danych JAA, lub
 - dla pozostałych wyrobów – podstawa certyfikacji typu określona w arkuszu danych certyfikatu typu państwa projektu, jeżeli państwem projektu było:
 - państwo członkowskie, chyba że, biorąc pod uwagę w szczególności zbiory stosowanych przepisów w zakresie zdatności do lotu i doświadczenie związane z użytkowaniem, Agencja ustali, że taka podstawa certyfikacji typu nie zapewnia bezpieczeństwa na poziomie wymaganym przez rozporządzenie podstawowe i niniejsze rozporządzenie, lub
 - państwo, z którym państwo członkowskie zawarło umowę dwustronną lub podobną w sprawie zdatności do lotu, zgodnie z którą wyroby te zostały certyfikowane na podstawie zbiorów przepisów w zakresie zdatności do lotu państwa projektu, chyba że Agencja ustali, iż takie przepisy w zakresie zdatności do lotu bądź też doświadczenia związane z użytkowaniem lub system bezpieczeństwa państwa projektu nie zapewniają bezpieczeństwa na poziomie wymaganym przez rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i niniejsze rozporządzenie.
- Agencja dokonuje pierwszej oceny skutków postanowień zapisanych w tiret drugim w celu przygotowania dla Komisji opinii dotyczącej ewentualnych zmian w niniejszym rozporządzeniu;
- ii) właściwymi wymogami w zakresie ochrony środowiska naturalnego były wymogi ustanowione w załączniku 16 do konwencji chicagowskiej, mające zastosowanie dla danego wyrobu;
- iii) właściwymi wytycznymi w zakresie zdatności były wytyczne państwa projektu;
- b) projekt danego statku powietrznego, pozostającego w rejestrze państwa członkowskiego przed dniem 28 września 2003 r., jest uznawany za zatwierdzony zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, jeżeli:
- i) jego podstawowy projekt typu był częścią certyfikatu typu, o którym mowa w lit. a);
 - ii) wszystkie zmiany w podstawowym projekcie typu, które nie zostały objęte odpowiedzialnością posiadacza certyfikatu typu, zostały zatwierdzone; oraz
 - iii) spełnione zostały wytyczne w zakresie zdatności wydane lub przyjęte przez rejestrujące państwo członkowskie przed dniem 28 września 2003 r., w tym wszelkie zmiany wytycznych w zakresie zdatności obowiązujące w państwie projektu i uznane przez rejestrujące państwo członkowskie;
- c) Agencja ustala certyfikat typu dla wyrobów niespełniających wymagań określonych w lit. a) przed dniem 28 marca 2007 r.;
- d) Agencja ustala arkusz danych certyfikatu typu w zakresie hałasu dla wszystkich wyrobów objętych lit. a) przed dniem 28 marca 2007 r. Do chwili dokonania tego ustalenia państwa członkowskie mogą kontynuować wydawanie świadectw zdatności w zakresie hałasu zgodnie z właściwymi przepisami krajowymi.
2. W odniesieniu do wyrobów, które w dniu 28 września 2003 r. były w trakcie procesu certyfikacji typu prowadzonego przez JAA lub państwo członkowskie, stosuje się następujące zasady:
- a) jeżeli wyrób jest w trakcie certyfikacji w kilku państwach członkowskich, jako punkt odniesienia posłuży najbardziej zaawansowany projekt;
 - b) nie stosuje się części 21 pkt 21A.15 lit. a), b) i c);
 - c) w drodze odstępstwa od części 21 pkt 21A.17 lit. a) podstawą certyfikacji typu jest podstawa ustanowiona przez JAA lub, tam gdzie ma to zastosowanie, przez państwo członkowskie w dniu składania wniosku o zatwierdzenie;
 - d) ustalenia kontroli zgodności dokonane według procedur JAA lub państwa członkowskiego są uznawane za dokonane przez Agencję w rozumieniu zastosowania się do części 21 pkt 21 A.20 lit. a) i b).
3. W odniesieniu do wyrobów posiadających krajowe certyfikaty typu lub certyfikaty równoważne, dla których w momencie, gdy certyfikat typu musiał być zgodny z niniejszym rozporządzeniem, nie zakończono procesu zatwierdzania zmiany prowadzonego przez państwo członkowskie, stosuje się następujące zasady:
- a) jeżeli proces zatwierdzania jest realizowany przez kilka państw członkowskich, jako punkt odniesienia posłuży najbardziej zaawansowany projekt;
 - b) nie stosuje się części 21 pkt 21A.93;
 - c) właściwą podstawą certyfikacji typu jest podstawa ustanowiona przez JAA lub, tam gdzie ma to zastosowanie, przez państwo członkowskie w dniu składania wniosku o zatwierdzenie zmiany;

d) ustalenia kontroli zgodności dokonane według procedur JAA lub państwa członkowskiego są uznawane za dokonane przez Agencję w rozumieniu zastosowania się do części 21 pkt 21A.103 lit. a) ppkt 2 i lit. b).

4. W odniesieniu do wyrobów posiadających krajowe certyfikaty typu lub certyfikaty równoważne, dla których w momencie, gdy certyfikat typu musiał być ustalony zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, nie zakończono procesu zatwierdzającego projekt poważnej naprawy prowadzonego przez państwo członkowskie, ustalenia kontroli zgodności dokonanej według procedur JAA lub państwa członkowskiego będą uznawane za dokonane przez Agencję w rozumieniu zastosowania się do części 21 pkt 21A.433 lit. a).

5. Świadectwo zdatności do lotu wydane przez państwo członkowskie poświadczające zgodność z certyfikatem typu określonym według ust. 1 jest uznawane za zgodne z niniejszym rozporządzeniem.

Artykuł 2b

Zachowanie ważności uzupełniających certyfikatów typu

1. W odniesieniu do uzupełniających certyfikatów typu wydanych przez państwo członkowskie według procedur JAA lub stosownych procedur krajowych i w odniesieniu do zmian w wyrobach proponowanych przez osoby inne niż posiadacz certyfikatu typu wyrobu, zatwierdzonych przez państwo członkowskie według stosownych procedur krajowych, jeśli uzupełniający certyfikat typu lub zmiana były ważne w dniu 28 września 2003 r., uzupełniający certyfikat typu lub zmiana będą uznane za wydane na mocy niniejszego rozporządzenia.

2. W odniesieniu do uzupełniających certyfikatów typu, w przypadku których państwo członkowskie prowadziło w dniu 28 września 2003 r. proces certyfikacji według mających zastosowanie procedur JAA dotyczących uzupełniającego certyfikatu typu oraz w odniesieniu do poważnych zmian w wyrobach proponowanych przez osoby inne niż posiadacz certyfikatu typu wyrobu, w przypadku których państwo członkowskie w dniu 28 września 2003 r. prowadziło proces certyfikacji według mających zastosowanie procedur krajowych, stosuje się następujące zasady:

- a) jeżeli proces certyfikacji był realizowany przez kilka państw członkowskich, jako punkt odniesienia posłuży najbardziej zaawansowany projekt;
- b) nie stosuje się części 21 pkt 21A.113 lit. a) i b);
- c) właściwą podstawą certyfikacji jest podstawa ustanowiona przez JAA lub, tam gdzie ma to zastosowanie, przez państwo członkowskie w dniu składania wniosku o uzupełniający certyfikat typu lub zatwierdzenie poważnej zmiany;

d) ustalenia kontroli zgodności dokonane według procedur JAA lub państwa członkowskiego są uznawane za dokonane przez Agencję w rozumieniu zastosowania się do części 21 pkt 21A.115 lit. a).

Artykuł 2c

Dalsza eksploatacja niektórych statków powietrznych zarejestrowanych przez państwa członkowskie

1. W odniesieniu do statku powietrznego, który nie może być uznany za posiadający certyfikat typu wydany zgodnie z art. 2a ust. 1 lit. a) niniejszego rozporządzenia, a posiada świadectwo zdatności do lotu wydane przez państwo członkowskie zanim rozporządzenie (WE) nr 1702/2003 zaczęło obowiązywać w danym państwie członkowskim⁽¹⁾ i figurował w jego rejestrze na ten dzień oraz w rejestrze dowolnego państwa członkowskiego na dzień 28 marca 2007 r., kombinacja poniższych zasad stanowi obowiązujące specyficzne wymagania zdatności do lotu określone zgodnie z niniejszym rozporządzeniem:

- a) arkusz danych certyfikatu typu oraz arkusz danych certyfikatu typu w zakresie hałasu lub równoważne dokumenty, wydane przez państwo projektu, z zastrzeżeniem, że państwo projektu zawarło z Agencją umowę o współpracy zgodnie z art. 18 rozporządzenia (WE) nr 1592/2002, obejmującą nieprzerwane utrzymanie zdatności do lotu projektu takiego statku powietrznego;
- b) wymogi w zakresie ochrony środowiska naturalnego ustanowione w załączniku 16 do konwencji chicagowskiej, mające zastosowanie do takiego statku powietrznego; oraz
- c) obowiązkowe informacje o utrzymaniu zdatności do lotu przekazane przez państwo projektu.

2. Specyficzne wymagania zdatności do lotu pozwalają na dalszą eksploatację statku powietrznego w zakresie operacji, do których statek ten był dopuszczony na dzień 28 marca 2007 r. i obowiązują do dnia 28 marca 2008 r., o ile wcześniej nie zostaną zastąpione zatwierdzeniem projektu i zatwierdzeniem w zakresie ochrony środowiska naturalnego, wydanymi przez Agencję zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. Ograniczone świadectwa zdatności do lotu dla przedmiotowych statków powietrznych wydają państwa członkowskie zgodnie z częścią 21 – podczęść H, po potwierdzeniu zgodności z wymaganiami.

3. Komisja może przedłużyć okres obowiązywania wymagań, o którym mowa w ust. 2, o maksymalnie 18 miesięcy dla określonych typów statków powietrznych, pod warunkiem że proces certyfikacji tego typu statków powietrznych został uruchomiony przez Agencję przed dniem 28 marca 2008 r., a Agencja stwierdzi, że może on zostać zakończony przed upływem przedłużonego okresu obowiązywania. W takim przypadku Agencja przekaze swoje ustalenia Komisji.

⁽¹⁾ Dla UE 15: 28 września 2003 r.; dla UE 10: 1 maja 2004 r. i dla UE 2: 1 stycznia 2007 r.

*Artykuł 2d***Dalsze utrzymanie ważności certyfikatów na części i wyposażenie**

1. Zatwierdzenia wydane przez państwo członkowskie dla części i wyposażenia, które pozostawały w mocy w dniu 28 września 2003 r., uznawane są za wydane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

2. W odniesieniu do części i wyposażenia, które w dniu 28 września 2003 r. przechodziły proces zatwierdzania lub autoryzacji prowadzony przez państwo członkowskie, stosuje się następujące zasady:

- a) jeżeli proces autoryzacji był realizowany przez kilka państw członkowskich, jako punkt odniesienia posłuży najbardziej zaawansowany projekt;
- b) nie stosuje się części 21 pkt 21A.603;
- c) właściwymi wymogami dotyczącymi danych według części 21 pkt 21A.605 są wymogi ustanowione przez właściwe państwo członkowskie w dniu składania wniosku o zatwierdzenie lub autoryzację;
- d) ustalenia kontroli zgodności dokonane przez właściwe państwo członkowskie są uznawane za dokonane przez Agencję w rozumieniu zastosowania się do części 21 pkt 21A.606 lit. b).

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

Sporządzono w Brukseli, dnia 30 marca 2007 r.

*Artykuł 2e***Zezwolenie na lot**

Warunki ustalone przed dniem 28 marca 2007 r. przez państwa członkowskie dla zezwoleń na lot lub innych świadectw dotyczących zdatności do lotu, wydanych dla statków powietrznych nieposiadających świadectwa zdatności do lotu lub ograniczonego świadectwa zdatności do lotu wydanego na podstawie niniejszego rozporządzenia, uznaje się za ustalone zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, o ile Agencja nie stwierdzi przed dniem 28 marca 2008 r., że warunki te nie zapewniają bezpieczeństwa na poziomie wymaganym przez rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 lub niniejsze rozporządzenie.

Zezwolenia na lot lub inne świadectwa dotyczące zdatności do lotu, wydane przez państwa członkowskie przed dniem 28 marca 2007 r. dla statków powietrznych nieposiadających świadectwa zdatności do lotu lub ograniczonego świadectwa zdatności do lotu wydanego na podstawie niniejszego rozporządzenia, do dnia 28 marca 2008 r. uznaje się za zezwolenia na lot wydane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.”;

- 2) załącznik (część 21) do rozporządzenia Komisji (WE) nr 1702/2003 zostaje zmieniony zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

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

W imieniu Komisji

Jacques BARROT

Wiceprzewodniczący

ZAŁĄCZNIK

W załączniku do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003 wprowadza się następujące zmiany:

1) w pkt 21A.139 dodaje się lit. b) ppkt 1) ppkt xvii) w brzmieniu:

„xvii) wydawania zezwolenia na lot i zatwierdzania warunków związanych z lotem”;

2) w pkt 21A.163 dodaje się lit. e) w brzmieniu:

„e) zgodnie z procedurami uzgodnionymi z właściwym organem w zakresie produkcji, dla statków powietrznych, które organizacja produkująca wyprodukowała i sama kontroluje konfigurację statków powietrznych w ramach procedury certyfikacji organizacji produkującej, a także potwierdza zgodność z warunkami projektu zatwierdzonymi dla lotu, wydać zezwolenie na lot zgodnie z pkt 21A.711 lit c), łącznie z zatwierdzeniem warunków lotu zgodnie z pkt 21A.710 lit. b).”;

3) w pkt 21A.165 dodaje się lit. j) i k) w brzmieniu:

„j) w razie konieczności, na podstawie uprawnienia określonego w pkt 21A.163 lit. e), ustala warunki wydania zezwolenia na lot;

k) w razie konieczności, na podstawie uprawnienia określonego w pkt 21A.163 lit. e), przed wydaniem dla statku powietrznego zezwolenia na lot (formularz 20b EASA, patrz: dodatek) stwierdza zgodność z pkt 21A.711 lit. b) i lit. d).”;

4) w części A tytuł podczęści H otrzymuje brzmienie:

„PODCZEŚĆ H – ŚWIADECTWA ZDATNOŚCI DO LOTU I OGRANICZONE ŚWIADECTWA ZDATNOŚCI DO LOTU”;

5) w pkt 21A.173 lit. b) ppkt 2) termin „konkretne specyfikacje certyfikacyjne” zastępuje się terminem „specyficzne wymagania zdatności do lotu”;

6) skreśla się pkt 21A.173 lit. c),

7) skreśla się pkt 21A.174 lit. d),

8) punkt 21A.179 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) W przypadku zmiany własności statku powietrznego i gdy statek ten posiada ograniczone świadectwo zdatności do lotu nieodpowiadające wymaganiom ograniczonego certyfikatu typu, świadectwa zdatności do lotu przenosi się wraz ze statkiem powietrznym, o ile statek ten pozostaje w tym samym rejestrze, albo wydaje się jedynie za formalną zgodą właściwego organu państwa członkowskiego rejestru, do którego statek jest przenoszony.”;

9) w pkt 21A.184 lit. b) ppkt 2) termin „konkretne specyfikacje certyfikacyjne” zastępuje się terminem „specyficzne wymagania zdatności do lotu”;

10) skreśla się pkt 21A.185;

11) punkt 21A.263 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) zgodnie z pkt 21A.257 lit. b) Agencja przyjmuje następujące dokumenty dotyczące zgodności, bez ich dalszej weryfikacji, przedłożone przez wnioskującego w celu uzyskania:

1) zatwierdzenia warunków lotu wymaganego dla uzyskania zezwolenia na lot; lub

2) certyfikatu typu lub zatwierdzenia poważnej zmiany w projekcie typu; lub

3) uzupełniającego certyfikatu typu; lub

4) autoryzacji ETSO na mocy pkt 21A.602 lit. b) ppkt 1); lub

5) zatwierdzenia projektu poważnej naprawy.”;

12) w pkt 21A.263 dodaje się ppkt 6) i 7) w brzmieniu:

„6) zatwierdzania warunków, na jakich można wydać zezwolenie na lot zgodnie z pkt 21A.710 lit. a) ppkt 2),

i) z wyjątkiem pierwszych lotów

— nowego typu statku powietrznego, lub

— statku powietrznego zmienionego w sposób, który został uznany lub byłby uznany za stanowiący poważną zmianę lub istotną zmianę w zakresie uzupełniającego certyfikatu typu, lub

— statku powietrznego, którego charakterystyka lotu i/lub pilotażu może ulegać istotnym zmianom;

ii) z wyjątkiem zezwoleń na lot wydanych dla celów pkt 21A.701 lit. a) ppkt 15).

7) Wydawania zezwolenia na lot zgodnie z pkt 21A.711 lit. b) dla statku powietrznego, który został zaprojektowany lub zmieniony, a sama organizacja projektująca kontroluje konfigurację statku powietrznego w ramach procedury certyfikacji organizacji projektującej, a także potwierdza zgodność z warunkami projektu zatwierdzonymi dla lotu.”;

13) w pkt 21A.265 dodaje się lit. f) i g) w brzmieniu:

„f) w razie konieczności, na podstawie uprawnienia określonego w pkt 21A.263 lit. c) ppkt 6), ustala warunki wydania zezwolenia na lot;

g) w razie konieczności, na podstawie uprawnienia określonego w pkt 21A.263 lit. c) ppkt 7), przed wydaniem dla statku powietrznego zezwolenia na lot (formularz 20b EASA, patrz: dodatek) stwierdza zgodność z pkt 21A.711 lit. b) i lit. d).”;

14) w części A tytuł podczęści P otrzymuje brzmienie:

„PODCZEŚĆ P – ZEZWOLENIE NA LOT

21A.701 Zakres

Zezwolenia na lot wydaje się zgodnie z niniejszą podczęścią dla statków powietrznych niespełniających odpowiednich wymagań w zakresie zdatności do lotu lub w stosunku do których nie wykazano, że spełniają one takie wymagania, lecz są zdolne do wykonania bezpiecznego lotu zgodnie z określonymi warunkami i w następujących celach:

- 1) prace badawczo-rozwojowe;
- 2) wykazanie zgodności z przepisami lub specyfikacjami dotyczącymi certyfikacji;
- 3) szkolenie załóg organizacji projektujących lub organizacji produkujących;
- 4) produkcyjne próby w locie statku powietrznego z nowej produkcji;
- 5) przelot statków powietrznych będących w produkcji pomiędzy zakładami produkcyjnymi;
- 6) przelot statków powietrznych w celu ich zatwierdzenia przez klienta;
- 7) dostawa i wywóz statków powietrznych;
- 8) przelot statków powietrznych w celu ich zatwierdzenia przez właściwy organ;
- 9) badanie rynku, w tym szkolenie załogi klienta;
- 10) wystawy i pokazy lotnicze;
- 11) przelot statków powietrznych do miejsca obsługi technicznej lub przeprowadzenia oceny zdatności do lotu, lub do miejsca przechowywania;
- 12) przelot statku powietrznego o masie przekraczającej maksymalną certyfikowaną masę startową dla lotu przekraczającego normalny zasięg, odbywającego się nad wodą lub nad obszarami lądowymi, gdzie nie są dostępne odpowiednie urządzenia do lądowania lub tankowania paliwa;

- 13) bicie rekordów, zawody lotnicze lub podobne imprezy;
- 14) przelot statków powietrznych spełniających odpowiednie wymagania zdatności do lotu zanim zostanie potwierdzona zgodność z wymaganiami w dziedzinie ochrony środowiska naturalnego;
- 15) działalność w zakresie lotów o charakterze niekomercyjnym wykonywana pojedynczymi statkami o nieskomplikowanej budowie lub typami statków powietrznych, dla których nie przewidziano świadectw zdatności do lotu lub ograniczonych świadectw zdatności do lotu.

21A.703 Kwalifikowalność

Każda osoba fizyczna lub prawna ma prawo wystąpić z wnioskiem o zezwolenie na lot, z wyjątkiem zezwolenia na lot wymaganego dla celów pkt 21A.701 lit. a) ppkt 15), gdzie wnioskodawca musi być właścicielem statku powietrznego. Osoba uprawniona do złożenia wniosku o zezwolenie na lot ma również prawo wystąpić o zatwierdzenie warunków lotu.

21A.705 Właściwy organ

Niezależnie od pkt 21.1, dla celów niniejszej podczęści, „właściwy organ” oznacza:

- a) organ wyznaczony przez państwo członkowskie rejestru; lub
- b) dla niezarejestrowanych statków powietrznych, organ wyznaczony przez państwo członkowskie, które nadało znaki rejestracyjne.

21A.707 Wniosek o zezwolenie na lot

- a) Zgodnie z pkt 21A.703 i w przypadku gdy wnioskodawcy nie przyznano uprawnień do wydania zezwolenia na lot, wniosek o zezwolenie na lot składa się do właściwego organu w formie i na zasadach określonych przez organ.
- b) Każdy wniosek o zezwolenie na lot zawiera:
 - 1) cel(-e) lotu(-ów), zgodnie z pkt 21A.701;
 - 2) zakres, w jakim statek powietrzny nie spełnia odpowiednich wymagań zdatności do lotu;
 - 3) warunki lotu zatwierdzone zgodnie z pkt 21A.710.
- c) W przypadku gdy warunki lotu nie zostały zatwierdzone w momencie składania wniosku o zezwolenie na lot, wniosek o zatwierdzenie warunków lotu składa się zgodnie z pkt 21A.709.

21A.708 Warunki lotu

Warunki lotu obejmują:

- a) konfigurację(-e), dla której(-ych) występuje się o zezwolenie na lot;
- b) wszelkie warunki lub ograniczenia niezbędne dla bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego, w tym:
 - 1) warunki lub ograniczenia odnoszące się do trasy przelotu lub przestrzeni powietrznej, lub jedno i drugie, wymagane dla lotu(-ów);
 - 2) warunki lub ograniczenia odnoszące się do załogi mającej prowadzić statek powietrzny;
 - 3) ograniczenia dotyczące przewozu osób innych niż personel powietrzny;
 - 4) ograniczenia eksploatacyjne, szczególne procedury lub warunki techniczne, które muszą być spełnione;
 - 5) szczegółowy program lotów próbnych (jeśli dotyczy);
 - 6) szczegółowe warunki nieprzerwanej zdatności do lotu obejmujące wytyczne w zakresie obsługi technicznej i system, w ramach którego obsługa techniczna będzie wykonywana;

- c) potwierdzenie, że statek powietrzny jest w stanie wykonać bezpieczny lot w warunkach określonych w pkt 21A.708 lit. b) powyżej lub ze względu na wynikające z tego punktu ograniczenia;
- d) metodę wykorzystaną do kontroli konfiguracji statku powietrznego w celu zapewnienia zgodności z ustalonymi warunkami.

21A.709 Wniosek o zatwierdzenie warunków lotu

- a) Zgodnie z pkt 21A.707 lit. c) i w przypadku gdy wnioskodawcy nie przyznano uprawnień do zatwierdzania warunków lotu, wniosek o zatwierdzenie warunków lotu składa się do:
 - 1) Agencji, jeśli zatwierdzenie warunków lotu dotyczy bezpieczeństwa projektu, w formie i na zasadach określonych przez Agencję; lub
 - 2) właściwego organu, jeśli zatwierdzenie warunków lotu nie dotyczy bezpieczeństwa projektu, w formie i na zasadach określonych przez organ.
- b) Każdy wniosek o zatwierdzenie warunków lotu obejmuje:
 - 1) proponowane warunki lotu;
 - 2) dokumentację potwierdzającą te warunki; oraz
 - 3) oświadczenie, że statek powietrzny jest w stanie wykonać bezpieczny lot w warunkach określonych w pkt 21A.708 lit. b) powyżej lub ze względu na wynikające z tego punktu ograniczenia.

21A.710 Zatwierdzenie warunków lotu

- a) W przypadku gdy zatwierdzenie warunków lotu dotyczy bezpieczeństwa projektu, warunki lotu zatwierdza:
 - 1) Agencja; lub
 - 2) odpowiednio upoważniona organizacja projektująca, zgodnie z uprawnieniami określonymi w pkt 21A.263 lit. c) ppkt 6).
- b) W przypadku gdy zatwierdzenie warunków lotu nie dotyczy bezpieczeństwa projektu, warunki lotu zatwierdza właściwy organ lub odpowiednio upoważniona organizacja, która wyda również zezwolenie na lot.
- c) Przed zatwierdzeniem warunków lotu Agencja, właściwy organ lub upoważniona organizacja muszą stwierdzić, że statek powietrzny jest w stanie wykonać bezpieczny lot w określonych warunkach lub w związku z ustalonymi ograniczeniami. W tym celu Agencja lub właściwy organ mogą przeprowadzić konieczną kontrolę lub niezbędne próby, lub zażądać ich przeprowadzenia przez wnioskodawcę.

21A.711 Wydanie zezwolenia na lot

- a) Właściwy organ wydaje zezwolenie na lot:
 - 1) po otrzymaniu danych, o których mowa w pkt 21A.707; oraz
 - 2) w przypadku gdy warunki określone w pkt 21A.708 zostały zatwierdzone zgodnie z pkt 21A.710; oraz
 - 3) w przypadku gdy właściwy organ, w wyniku przeprowadzonych analiz, które mogą obejmować kontrole, lub w wyniku procedur uzgodnionych z wnioskodawcą, stwierdza, że przed wykonaniem lotu statek powietrzny jest zgodny z projektem, o którym mowa w pkt 21A.708.
- b) Odpowiednio upoważniona organizacja projektująca może wydać zezwolenie na lot (formularz 20b EASA, patrz: dodatek) zgodnie z uprawnieniami przyznanymi na mocy pkt 21A.263 lit. c) ppkt 7), w przypadku gdy warunki wymienione w pkt 21A.708 zostały zatwierdzone zgodnie z pkt 21A.710.
- c) Odpowiednio upoważniona organizacja produkująca może wydać zezwolenie na lot (formularz 20b EASA, patrz: dodatek) zgodnie z uprawnieniami przyznanymi na mocy pkt 21A.163 lit. e), w przypadku gdy warunki wymienione w pkt 21A.708 zostały zatwierdzone zgodnie z pkt 21A.710.

- d) Zezwolenie na lot określa cel lub cele oraz wszelkie warunki i ograniczenia zatwierdzone zgodnie z pkt 21A.710.
- e) Dla zezwoleń wydanych zgodnie z lit. b) lub c), kopię zezwolenia na lot należy przekazać właściwemu organowi.
- f) W przypadku stwierdzenia, że którykolwiek z warunków wyszczególnionych w pkt 21A.723 lit. a) nie jest spełniany w odniesieniu do zezwolenia na lot wydanego przez organizację zgodnie z pkt 21A.711 lit. b) lub c), organizacja cofa zezwolenie.

21A.713 Zmiany

- a) Wszelkie zmiany unieważniające warunki lotu lub związane z nim uzasadnienie ustalone na potrzeby zezwolenia na lot zatwierdza się zgodnie z pkt 21A.710. W razie konieczności należy złożyć wniosek zgodnie z pkt 21A.709.
- b) Zmiana mająca wpływ na treść zezwolenia na lot wymaga wydania nowego zezwolenia na lot zgodnie z pkt 21A.711.

21A.715 Język

Instrukcje, tabliczki, wykazy oraz oznakowanie przyrządów, a także wszelkie niezbędne informacje wymagane obowiązującymi specyfikacjami certyfikacyjnymi, muszą być sporządzone w jednym lub kilku językach urzędowych Wspólnot Europejskich, możliwych do zaakceptowania przez właściwy organ.

21A.719 Zbywalność

- a) Zezwolenie na lot jest niezbywalne.
- b) Niezależnie od pkt 21A.719 lit. a), jeśli chodzi o zezwolenie na lot wydane dla celów pkt 21A.701 lit. a) ppkt 15), w przypadku zmiany właściciela statku powietrznego, zezwolenie to przenosi się wraz ze statkiem powietrznym, o ile statek ten pozostaje w tym samym rejestrze, albo wydaje się jedynie za zgodą właściwego organu państwa członkowskiego rejestru, do którego statek powietrzny jest przenoszony.

21A.721 Kontrole

Posiadacz zezwolenia na lot lub wnioskujący o takie zezwolenie udostępnia przedmiotowy statek powietrzny na wniosek właściwego organu.

21A.723 Okres obowiązywania i zachowanie ważności

- a) Zezwolenie na lot wydaje się na okres maksymalnie 12 miesięcy i pozostaje ono ważne, pod warunkiem że:
 - 1) zachowana zostaje zgodność z warunkami i ograniczeniami, o których mowa w pkt 21A.711 lit. d), dotyczącymi zezwolenia na lot;
 - 2) zezwolenia na lot nie zawieszono lub nie cofnięto zgodnie z pkt 21B.530;
 - 3) statek powietrzny pozostaje w tym samym rejestrze.
- b) Niezależnie od pkt 21A.723 lit. a) zezwolenie na lot wydane dla celów pkt 21A.701 lit. a) pkt 15) może być wydane na czas nieokreślony.
- c) Wobec zawieszenia zezwolenia na lot lub jego cofnięcia musi ono być zwrócone właściwemu organowi.

21A.725 Przedłużenie ważności zezwolenia na lot

Przedłużenie ważności zezwolenia na lot podlega takiej samej procedurze, jak w przypadku zmian, o których w pkt 21A.713.

21A.727 Obowiązki posiadacza zezwolenia na lot

Posiadacz zezwolenia na lot zapewnia nieprzerwaną zgodność ze wszystkimi warunkami i ograniczeniami dotyczącymi zezwolenia na lot.

21A.729 Przechowywanie dokumentacji

- a) Wszelką dokumentację sporządzoną w celu ustanowienia i uzasadnienia warunków lotu przechowuje posiadacz zatwierdzenia warunków lotu do dyspozycji Agencji i właściwego organu, w sposób umożliwiający dostarczenie informacji niezbędnych dla zapewnienia nieprzerwanej zdatności statku powietrznego do lotu.

b) Wszelką dokumentację dotyczącą wydania zezwoleń na lot zgodnie z uprawnieniami zatwierdzonych organizacji, w tym protokoły kontroli, dokumenty potwierdzające zatwierdzenie warunków lotu oraz samo zezwolenie na lot, przechowuje dana zatwierdzona organizacja do dyspozycji Agencji i właściwego organu, w sposób umożliwiający dostarczenie informacji niezbędnych dla zapewnienia nieprzerwanej zdatności statku powietrznego do lotu.”.

15) punkt 21B.20 otrzymuje brzmienie:

„21B.20 Obowiązki właściwego organu

Właściwy organ państwa członkowskiego jest odpowiedzialny za wdrożenie postanowień sekcji A – podczęści F, G, H, I i P jedynie w stosunku do wnioskodawców lub posiadaczy, których główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się na jego terytorium.”;

16) punkt 21B.25 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Postanowienia ogólne:

Państwo członkowskie wyznacza właściwy organ z przydzielonym zakresem odpowiedzialności za wdrożenie postanowień sekcji A – podczęści F, G, H, I i P z udokumentowanymi procedurami, strukturą organizacyjną i personelem.”;

17) w części B tytuł podczęści H otrzymuje brzmienie:

„PODCZĘŚĆ H – ŚWIADECTWA ZDATNOŚCI DO LOTU I OGRANICZONE ŚWIADECTWA ZDATNOŚCI DO LOTU”;

18) punkt 21B.325 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Po stwierdzeniu, że spełniane są stosowne wymagania sekcji A – podczęść H, właściwy organ państwa członkowskiego rejestru bez nieuzasadnionej zwłoki wydaje świadectwo zdatności do lotu (formularz 25 EASA, patrz: dodatek) lub ograniczone świadectwo zdatności do lotu (formularz 24 EASA, patrz: dodatek) lub, stosownie do sytuacji, wprowadza do nich zmiany.”;

19) punkt 21B.330 otrzymuje brzmienie:

„21B.330 Zawieszanie i cofanie świadectw zdatności do lotu i ograniczonych świadectw zdatności do lotu

a) W przypadku stwierdzenia, że którykolwiek z warunków wyszczególnionych w pkt 21A.181 lit. a) nie jest spełniany, właściwy organ państwa członkowskiego rejestru zawiesza lub cofa świadectwo zdatności do lotu.

b) W chwili wydania decyzji o zawieszeniu lub cofnięciu świadectwa zdatności do lotu lub ograniczonego świadectwa zdatności do lotu właściwy organ państwa członkowskiego rejestru wskazuje przyczyny zawieszenia lub cofnięcia i informuje posiadacza świadectwa o przysługującym mu prawie do odwołania się.”;

20) w części B podczęść P otrzymuje brzmienie:

„PODCZĘŚĆ P – ZEZWOLENIE NA LOT

21B.520 Kontrola

a) Właściwy organ wykonuje odpowiednie czynności kontrolne uzasadniające wydanie lub cofnięcie zezwolenia na lot.

b) Właściwy organ przygotowuje procedury oceny obejmujące przynajmniej następujące elementy:

- 1) ocenę kwalifikowalności wnioskodawcy;
- 2) ocenę kwalifikowalności wniosku;
- 3) ocenę dokumentacji otrzymanej wraz z wnioskiem;
- 4) kontrolę statku powietrznego;
- 5) zatwierdzenie warunków lotu zgodnie z pkt 21A.710 lit. b).

21B.525 Wydanie zezwoleń na lot

Właściwy organ wydaje zezwolenie na lot (formularz 20a EASA, patrz: dodatek), gdy jest pewien, że obowiązujące wymagania części A – podczęści P zostały spełnione.

21B.530 Cofnięcie zezwoleń na lot

- a) W przypadku stwierdzenia, że którykolwiek z warunków wyszczególnionych w pkt 21A.723 lit. a) nie jest spełniany w odniesieniu do wydanego zezwolenia na lot, właściwy organ cofa zezwolenie.
- b) W chwili wydania decyzji o cofnięciu zezwolenia na lot właściwy organ wskazuje przyczyny cofnięcia i informuje posiadacza zezwolenia na lot o przysługującym mu prawie do odwołania.

21B.545 Przechowywanie dokumentacji

- a) Właściwy organ stosuje system przechowywania dokumentacji zapewniający odpowiednie śledzenie procesu wydawania i cofania każdego pojedynczego zezwolenia na lot.
 - b) Dokumentacja powinna obejmować przynajmniej:
 - 1) dokumenty dostarczone przez wnioskodawcę;
 - 2) dokumenty sporządzone w trakcie kontroli, w których opisano przeprowadzone czynności i wyniki końcowe analiz, o których mowa w pkt 21B.520 lit. b); oraz
 - 3) kopię zezwolenia na lot.
 - c) Dokumentację przechowuje się przez co najmniej sześć lat od wygaśnięcia ważności zezwolenia na lot.;
- 21) wykaz dodatków otrzymuje brzmienie:
- „Dodatek I – formularz 1 EASA Autoryzowany certyfikat dopuszczenia
- Dodatek II – formularz 15a EASA Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu
- Dodatek III – formularz 20a EASA Zezwolenie na lot
- Dodatek IV – formularz 20b Zezwolenie na lot (wydane przez zatwierdzone organizacje)
- Dodatek V – formularz 24 EASA Ograniczone świadectwo zdatności do lotu
- Dodatek VI – formularz 25 EASA Świadectwo zdatności do lotu
- Dodatek VII – formularz 45 EASA Świadectwo zdatności w zakresie hałasu
- Dodatek VIII – formularz 52 EASA Oświadczenie o zgodności statku powietrznego
- Dodatek IX – formularz 53 EASA Poświadczenie obsługi
- Dodatek X – formularz 55 EASA Zatwierdzenie organizacji produkującej
- Dodatek XI – formularz 65 EASA Porozumienie o współpracy [produkcja bez stosowania procedury certyfikacji organizacji produkującej]”

22) formularz 20 EASA otrzymuje brzmienie:

”

LOGO właściwego organu	ZEZWOLENIE NA LOT	
(*)		
<p>Niniejsze zezwolenie na lot wydane jest na mocy rozporządzenia (WE) nr 1595/2002, art. 5 pkt 3 lit. a) oraz zaświadcza, że ten statek powietrzny jest zdolny do bezpiecznego lotu w podanym niżej celu i przy wymienionych niżej warunkach i jest ważne we wszystkich państwach członkowskich.</p> <p>Niniejsze zezwolenie jest również ważne dla wykonywania lotów do i wewnątrz innych państw pod warunkiem uzyskania oddzielnego zatwierdzenia od właściwych organów tych państw.</p>	1. Przynależność państwowa i znaki rejestracyjne:	
2. Wytwórca statku powietrznego/typ:	3. Numer seryjny:	
4. Zezwolenie obejmuje: <i>[cel, zgodnie z pkt 21A.701 lit. a)]</i>		
5. Posiadacz: <i>[w przypadku zezwolenia na lot wydanego w celu jak w pkt 21A.701 lit. a) ppkt 15): „zarejestrowany posiadacz”]</i>		
6. Warunki/uwagi:		
7. Okres ważności:		
8. Miejsce i data wystawienia:	9. Podpis przedstawiciela właściwego organu:	

EASA Form 20a

(*) Wypełnia państwo rejestru.”

23) wprowadza się nowy formularz 20b EASA w brzmieniu:

”

Państwo członkowskie właściwego organu wydającego zatwierdzenie organizacji, na podstawie którego wydano niniejsze zezwolenie; lub

EASA”, jeśli zatwierdzenie zostało wydane przez EASA

ZEZWOLENIE NA LOT

Nazwa i adres właściwego organu wydającego niniejsze zezwolenie na lot:	(*)
Niniejsze zezwolenie na lot wydane jest na mocy rozporządzenia (WE) nr 1595/2002, art. 5 pkt 3 lit. a) oraz zaświadcza, że ten statek powietrzny jest zdolny do bezpiecznego lotu w podanym niżej celu i przy wymienionych niżej warunkach i jest ważne we wszystkich państwach członkowskich. Niniejsze zezwolenie jest również ważne dla wykonywania lotów do i wewnątrz innych państw pod warunkiem uzyskania oddzielnego zatwierdzenia od właściwych organów tych państw.	1. Przynależność państwowa i znaki rejestracyjne:
2. Wytwórca statku powietrznego/typ:	3. Numer seryjny:
4. Zezwolenie obejmuje: <i>[cel, zgodnie z pkt 21A.701 lit. a)]</i>	
5. Posiadacz: <i>[organizacja wydająca niniejsze zezwolenie na lot]</i>	
6. Warunki/uwagi:	
7. Okres ważności:	
8. Miejsce i data wystawienia:	9. Autoryzowany podpis: Nazwisko: Numer referencyjny zatwierdzenia:

Formularz 20b EASA

(*) Wypełnia posiadacz zatwierdzenia organizacji.”

24) arkusz B formularza 55 EASA otrzymuje brzmienie:

”

Właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej lub EASA	Warunki zatwierdzenia	TA: NAA.21G.XXXX		
<p>Niniejszy dokument stanowi część zatwierdzenia organizacji produkującej nr NAA.21G.XXXX wydanego:</p> <p>Nazwa firmy:</p> <p>Sekcja 1. ZAKRES PRAC:</p> <table border="0" data-bbox="220 600 1019 629"> <tr> <td style="text-align: center;">PRODUKCJA</td> <td style="text-align: center;">WYROBY/KATEGORIE</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">W sprawie szczegółów i ograniczeń patrz: charakterystyka organizacji produkującej, sekcja xxx.</p> <p>Sekcja 2. ADRESY:</p> <p>Sekcja 3. UPRAWNIENIA:</p> <p>W ramach warunków zatwierdzenia i zgodnie z procedurami wyszczególnionymi w charakterystyce organizacji produkującej ma ona prawo korzystania z uprawnień wymienionych w pkt 21A.163, pod następującymi warunkami:</p> <p><i>[pozostawić tylko tekst mający zastosowanie]</i></p> <p>Przed zatwierdzeniem projektu wyrobu formularz 1 EASA może zostać wydany tylko do celów ustalenia zgodności.</p> <p>Oświadczenia o zgodności nie wolno wydawać dla niezatwierdzonego statku powietrznego.</p> <p>Do czasu, gdy wymagana będzie zgodność z przepisami w zakresie utrzymania, utrzymanie można prowadzić zgodnie z charakterystyką organizacji produkującej, sekcja xxx.</p> <p>Zezwolenia na lot mogą być wydawane zgodnie z charakterystyką organizacji produkującej, sekcja yyy.</p>			PRODUKCJA	WYROBY/KATEGORIE
PRODUKCJA	WYROBY/KATEGORIE			
Data pierwszego:	Data niniejszego wystawienia	Podpisano: Za właściwy organ lub EASA		

Formularz 55 EASA — Zatwierdzenie POA — Arkusz B”