

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2021/685**z dnia 22 kwietnia 2021 r.****w sprawie sprostowania polskiej wersji językowej rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 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****(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,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Polska wersja językowa rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 ⁽²⁾ zawiera błąd w załączniku I pkt M.A.201 lit. a) ppkt 1 oraz w załączniku Vb pkt ML.A.201 lit. a) ppkt 1 dotyczący zakresu wymagań, które muszą zostać spełnione przed wykonaniem jakiegokolwiek lotu; błąd w załączniku I pkt M.A.201 lit. a) ppkt 3, w załączniku I pkt M.A.901 formuła wprowadzająca, w załączniku Vb pkt ML.A.201 lit. a) ppkt 3 oraz w załączniku Vb pkt ML.A.901 formuła wprowadzająca dotyczący świadectwa zdatności do lotu; błąd w załączniku I pkt M.A.302 lit. e) dotyczący interwałów, których wydłużenie może zaproponować właściciel lub organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego; błąd w załączniku I pkt M.A.402 lit. e) oraz w załączniku Vb pkt ML.A.402 lit. b) ppkt 5 dotyczący ograniczeń, w ramach których wykonywana jest obsługa techniczna; błąd w załączniku I pkt M.A.901 lit. f) dotyczący zakresu uprawnienia do przedłużenia ważności poświadczenia przeglądu zdatności do lotu; błędy w formularzach 15a EASA, 15b EASA i 15c EASA w załączniku I dodatek III oraz w załączniku Vb dodatek IV dotyczące daty, w odniesieniu do której dokonuje się poświadczenia; oraz błąd w załączniku II pkt 145.A.55 lit. c) zdanie drugie dotyczący zakresu obowiązku przechowywania kopii dokumentacji spoczywającego na organizacji obsługi technicznej.
- (2) Ponadto polska wersja językowa rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 zawiera błędy w załączniku I pkt M.A.201 lit. b), w załączniku I dodatek I pkt 3 tiret drugie, w załączniku Vb pkt ML.1 lit. c) pkt 3 ppkt (ii), w załączniku Vb pkt ML.A.201 lit. b), w załączniku Vb dodatek I lit. c) pkt 2 oraz w załączniku Vd pkt CAO.1 pkt 2 ppkt (ii) dotyczący odniesień do oddania do użytkowania statku powietrznego oraz użytkownika statku powietrznego.
- (3) Należy zatem odpowiednio sprostować polską wersję rozporządzenia (UE) nr 1321/2014. Sprostowanie nie ma wpływu na pozostałe wersje językowe.
- (4) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu, o którym mowa w art. 127 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

- 1) w załączniku I wprowadza się następujące sprostowania:
 - a) w pkt M.A.201 wprowadza się następujące sprostowania:
 - (i) w lit. a) wprowadza się następujące sprostowania:

⁽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).

- ppkt 1 otrzymuje brzmienie:
 - „1) statek powietrzny jest utrzymywany w stanie zdatności do lotu;”;
 - ppkt 3 otrzymuje brzmienie:
 - „3) świadectwo zdatności do lotu jest ważne;”;
- (ii) lit. b) otrzymuje brzmienie:
- „b) W stosunku do statku powietrznego oddanego do używania, odpowiedzialność przenoszona jest z właściciela na użytkownika, jeżeli użytkownik jest:
 1. określony w dokumencie rejestracyjnym; lub
 2. wyszczególniony w umowie oddania do używania.W przypadku odniesienia w niniejszej części do »właściciela«, termin ten oznacza w zależności od zastosowania właściciela lub użytkownika.”;
 - b) pkt M.A.302 lit. e) otrzymuje brzmienie:
 - „e) Na zasadzie odstępstwa od lit. d), właściciel lub organizacja zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego może odstąpić od instrukcji, o których mowa w lit. d) ppkt 2, i zaproponować dłuższe interwały w AMP, w oparciu o dane uzyskane z wyczerpujących analiz przeprowadzonych zgodnie z lit. h). Nie zezwala się na pośrednie zatwierdzenie w przypadku wydłużenia interwałów dla zadań związanych z bezpieczeństwem. Właściciel lub organizacja zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego może również zaproponować dodatkowe instrukcje w AMP.”;
 - c) pkt M.A.402 lit. e) otrzymuje brzmienie:
 - „e) zapewnić, aby obsługa techniczna była wykonywana w ramach ograniczeń środowiskowych określonych w danych obsługowych, o których mowa w pkt M.A.401;”;
 - d) w pkt M.A.901 wprowadza się następujące sprostowania:
 - (i) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:
 - „W celu zagwarantowania ważności świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego przeprowadza się okresowy przegląd zdatności do lotu statku powietrznego i dokumentacji ciągłej zdatności do lotu.”;
 - (ii) lit. f) otrzymuje brzmienie:
 - „f) Na zasadzie odstępstwa od pkt M.A.901 lit. c) ppkt 2 i lit. e) ppkt 2, w przypadku statków powietrznych znajdujących się w kontrolowanym środowisku, organizacja, o której mowa w lit. b) ppkt 1, zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego, może – pod warunkiem zachowania zgodności z lit. j) – przedłużyć najwyżej dwukrotnie i każdorazowo na okres jednego roku ważność poświadczenia przeglądu zdatności do lotu wydanego przez właściwy organ, inną CAMO lub CAO.”;
 - e) dodatek I pkt 3 tiret drugie otrzymuje brzmienie:
 - „– imię i nazwisko bądź dane przedsiębiorstwa właściciela statku powietrznego lub zarejestrowanego użytkownika, w tym adres;”;
 - f) dodatek III formularz 15b EASA wiersze 15 i 16 otrzymują brzmienie:
 - „Numer seryjny statku powietrznego: w dniu dokonania przeglądu ten statek powietrzny uznany jest za zdalny do lotu.”;
 - g) dodatek III formularz 15a EASA wiersze 10 i 11 otrzymują brzmienie:
 - „Numer seryjny statku powietrznego: w dniu dokonania przeglądu uznany jest za zdalny do lotu.”;
 - 2) załącznik II pkt 145.A.55 lit. c) zdanie drugie otrzymuje brzmienie:
 - „Ponadto organizacja ta przechowuje kopię całej dokumentacji związanej z wystawianiem poświadczeń przeglądu zdatności do lotu przez trzy lata od daty wystawienia oraz przekazuje jej kopię właścicielowi statku powietrznego.”;
 - 3) w załączniku Vb wprowadza się następujące sprostowania:
 - a) pkt ML.1 lit. c) pkt 3 ppkt (ii) otrzymuje brzmienie:
 - „(ii) albo użytkownika w przypadku umowy oddania do używania;”;

- b) w pkt ML.A.201 wprowadza się następujące sprostowania:
- (i) w lit. a) wprowadza się następujące sprostowania:
 - ppkt 1 otrzymuje brzmienie:
„1) statek powietrzny jest utrzymywany w stanie zdatności do lotu;”;
 - ppkt 3 otrzymuje brzmienie:
„3) świadectwo zdatności do lotu jest ważne;”;
 - (ii) lit. b) otrzymuje brzmienie:
„b) Na zasadzie odstępstwa od lit. a), w przypadku statku powietrznego oddanego do używania obowiązki określone w lit. a) mają zastosowanie do użytkownika, jeżeli użytkownik jest wskazany w dokumencie rejestracyjnym statku powietrznego albo w umowie oddania do używania.”;
- c) pkt ML.A.402 lit. b) ppkt 5 otrzymuje brzmienie:
„5) zapewnić, aby obsługa techniczna była wykonywana w ramach ograniczeń środowiskowych określonych w danych obsługowych, o których mowa w pkt ML.A.401;”;
- d) pkt ML.A.901 formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:
„W celu zagwarantowania ważności świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego przeprowadza się okresowy przegląd zdatności do lotu statku powietrznego i dokumentacji ciągłej zdatności do lotu.”;
- e) dodatek I lit. c) pkt 2 otrzymuje brzmienie:
„2) imię i nazwisko bądź dane przedsiębiorstwa właściciela statku powietrznego lub zarejestrowanego użytkownika, w tym adres;”;
- f) dodatek IV formularz 1 5c EASA wiersze 14–17 otrzymują brzmienie:
„Znak rejestracyjny statku powietrznego: Numer seryjny statku powietrznego:
w dniu dokonania przeglądu ten statek powietrzny uznany jest za zdatny do lotu.
Data wydania: Data ważności:
Liczba godzin lotu (FH) płatowca w dniu przeglądu (*):
- _____
- (*) Z wyjątkiem balonów i sterowców.”;
- 4) załącznik Vd pkt CAO.1 pkt 2 ppkt (ii) otrzymuje brzmienie:
„(ii) użytkownika w przypadku umowy oddania do używania;”.

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 22 kwietnia 2021 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca