

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2021/699

z dnia 21 grudnia 2020 r.

w sprawie zmiany i sprostowania rozporządzenia (UE) nr 748/2012 w odniesieniu do instrukcji zapewnienia ciągłej zdatności do lotu, produkcji części wykorzystywanych podczas obsługi technicznej i uwzględniania aspektów związanych ze starzejącymi się statkami powietrznymi podczas certyfikacji

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. 19 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 ⁽²⁾ ustanawia wymogi odnośnie do opracowywania i udostępniania instrukcji zapewnienia ciągłej zdatności do lotu, odnośnie do produkcji części i akcesoriów, które mają być instalowane w cywilnych statkach powietrznych, odnośnie do posiadaczy zatwierdzenia projektu opracowujących dane, procedury, instrukcje i podręczniki niezbędne do zapewnienia ciągłej zdatności do lotu cywilnego statku powietrznego, a także odnośnie do zatwierdzania zmian i napraw w certyfikatach typu i ograniczonych certyfikatach typu.
- (2) Instrukcje zapewnienia ciągłej zdatności do lotu muszą być opracowywane przez posiadaczy zatwierdzenia projektu w ramach procesu certyfikacji wyrobu lub części, który – o ile właściwie wdrażany – powinien zapewniać utrzymanie zdatności do lotu wyrobów/części w trakcie ich planowanego okresu eksploatacji. Z uwagi na fakt, że obowiązujące przepisy nie są wystarczająco jasne, posiadacze certyfikatów typu mogą w różny sposób interpretować, co oznacza pełny zestaw instrukcji zapewnienia ciągłej zdatności do lotu, a także to, w jakim stopniu są oni zobowiązani do kontrolowania danych tworzących te instrukcje.
- (3) W związku z tym konieczne jest określenie definicji „instrukcji zapewnienia ciągłej zdatności do lotu” oraz ustanowienie instrukcji zapewnienia ciągłej zdatności do lotu w ramach certyfikatu typu, aby wzmocnić ich kontrolę przeprowadzaną przez posiadacza zatwierdzenia projektu, łącznie ze zmianami instrukcji zapewnienia ciągłej zdatności do lotu.
- (4) Wymogi dotyczące przechowywania dokumentacji, podręczników i instrukcji zapewnienia ciągłej zdatności do lotu znajdują się w różnych częściach załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, co prowadzi do powielania podobnych wymogów. W związku z tym wymogi te powinny zostać połączone w jeden wymóg w przypadku każdej z tych kwestii.

⁽¹⁾ Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ 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).

- (5) Część lub akcesorium kwalifikuje się do montażu na wyrobie certyfikowanym jako typ, jeżeli znajduje się w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację oraz wydano formularz 1 EASA poświadczający, że dana część lub dane akcesorium zostały wyprodukowane zgodnie z zatwierdzonymi danymi projektowymi, chyba że chodzi o część znormalizowaną lub pozycję spełniającą określone wymogi oraz instalowaną na statku powietrznym ELA 1 lub ELA 2.
- (6) Formularz 1 EASA może być wystawiany jedynie przez organizację produkującą, która jest zatwierdzona zgodnie z częścią G załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 lub która wykazuje zgodność części i akcesoriów z mającymi zastosowanie danymi projektowymi zgodnie z procedurami ustanowionymi w części F załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012. W tym ostatnim przypadku formularz EASA nr 1 wystawiony przez organizację produkującą musi również zostać walidowany przez właściwy organ. Jeśli chodzi o części i akcesoria, których wpływ na bezpieczeństwo eksploatacji statków powietrznych jest nieznaczny w przypadku braku zgodności z ich projektem, wysoki standard produkcji, poświadczony za pomocą formularza 1 EASA, nie zapewnia dodatkowego bezpieczeństwa odnośnie do operacji lotniczych, a wystawianie formularza 1 EASA tworzy niepotrzebne obciążenie administracyjne.
- (7) W związku z tym należy zezwolić na produkcję niektórych części i akcesoriów bez konieczności poświadczenia ich zgodności z zatwierdzonymi danymi projektowymi poprzez wydawanie formularza 1 EASA, jak również na umożliwienie montażu takich części i akcesoriów na wyrobach certyfikowanych jako typ.
- (8) Każdy statek powietrzny można uznać za starzejący się od momentu jego wyprodukowania. Starzenie się statku powietrznego zależy od takich czynników jak: wiek, liczba cykli lotów i liczba godzin lotu. Doświadczenie z obsługi pokazuje, że trzeba ciągle aktualizować wiedzę na temat integralności strukturalnej starzejących się statków powietrznych. Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2020/1159 ⁽³⁾ wprowadzono nowe wymogi dotyczące statków powietrznych będących w eksploatacji w celu aktualizacji wiedzy na temat czynników związanych ze starzeniem się, w oparciu o doświadczenie operacyjne w czasie rzeczywistym oraz wykorzystanie nowoczesnych narzędzi analizy i testowania. Wymogi te powinny zagwarantować, że posiadacze zatwierdzenia projektu będą postępować zgodnie z procedurami, tworzyć dane oraz udostępniać operatorom instrukcje i podręczniki dotyczące istniejącego projektu, aby podmioty te mogły je terminowo wdrożyć, co ma zapobiegać awariom związanym ze starzeniem się struktury.
- (9) Jeżeli struktura dużego samolotu certyfikowanego jako typ zostanie zmodyfikowana oraz pod warunkiem spełnienia wymogów rozporządzenia wykonawczego (UE) 2020/1159, zatwierdzenie takich przyszłych zmian lub napraw nie podlega przedmiotowym wymogom dotyczącym trwałej integralności strukturalnej. W przypadku ubiegania się o nowy certyfikat typu lub ograniczony certyfikat typu dla dużych samolotów brak jest ponadto wymogu zapewnienia zachowania ważności programu trwałej integralności strukturalnej przez cały okres eksploatacji samolotu.
- (10) W związku z tym należy dokonać zmiany obowiązujących przepisów w celu osiągnięcia takiego samego poziomu bezpieczeństwa, w przypadku gdy struktura dużego samolotu zostanie poddana w przyszłości zmianom strukturalnym lub naprawom opracowanym i zatwierdzonym zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012, a także dodać wymóg, zgodnie z którym przyszły posiadacz certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu dla dużego samolotu musi zapewnić zachowanie ważności programu trwałej integralności strukturalnej przez cały okres eksploatacji samolotu.
- (11) Ponadto w niedawnym rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2019/1383 ⁽⁴⁾ wprowadzono zasadę, że osoba lub organizacja, która przeprowadza przegląd zdatości do lotu statków powietrznych podlegających wymogom określonym w załączniku Vb (część ML) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 ⁽⁵⁾, wydaje również poświadczenie przeglądu zdatości do lotu. Należy zatem zmienić pkt 21.A.174 i pkt 21.B.325 załącznika I do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 w celu dostosowania ich do wymogów określonych w rozporządzeniu (UE) nr 1321/2014.

⁽³⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/1159 z dnia 5 sierpnia 2020 r. zmieniające rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 i (UE) 2015/640 w odniesieniu do wprowadzenia nowych dodatkowych wymogów w zakresie zdatości do lotu (Dz.U. L 257 z 6.8.2020, s. 14).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/1383 z dnia 8 lipca 2019 r. w sprawie zmiany i sprostowania rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 w zakresie systemów zarządzania bezpieczeństwem w organizacjach zarządzania ciągłą zdatością do lotu oraz złagodzenia wymagań dotyczących obsługi technicznej i zarządzania ciągłą zdatością do lotu w stosunku do statków powietrznych lotnictwa ogólnego (Dz.U. L 228 z 4.9.2019, s. 1).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatości 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).

- (12) Termin „ciągła zdadność do lotu” nie jest ponadto stosowany w sposób spójny w rozporządzeniu (UE) nr 748/2012, jeśli chodzi o odniesienia do danych ustalanych przez posiadacza zatwierdzenia projektu. W związku z tym konieczne jest sprostowanie pkt 21.A.181, pkt 21.A.211 i pkt 21.A.431B w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.
- (13) Rozporządzeniem delegowanym Komisji (UE) 2019/897 ⁽⁶⁾ zmieniono pkt 21.A.15, pkt 21.A.93 i pkt 21.A.432C w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 748/2012. W pkt 21.A.15 lit. b) i d), w pkt 21.A.93 lit. b) i w pkt 21.A.432C lit. b) wystąpił błąd gramatyczny, jeśli chodzi o odniesienie do możliwości późniejszego uzupełnienia pierwotnego wniosku o program certyfikacji. Należy zatem sprostować rozporządzenie (UE) nr 748/2012.
- (14) Aby zapewnić właściwe wykonanie niniejszego rozporządzenia, państwa członkowskie i zainteresowane strony powinny otrzymać wystarczająco dużo czasu na dostosowanie swoich procedur do nowych ram regulacyjnych przed rozpoczęciem stosowania niniejszego rozporządzenia.
- (15) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opiniami 12/2016 ⁽⁷⁾ i 07/2019 ⁽⁸⁾ Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, przedłożonymi na podstawie art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (UE) nr 748/2012 wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 9 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Organizacja odpowiedzialna za wytwarzanie wyrobów, części i akcesoriów wykazuje swoją zdolność zgodnie z przepisami załącznika I (część 21). Wykazanie zdolności nie jest wymagane w odniesieniu do produkowanych przez daną organizację części lub akcesoriów, które – zgodnie z przepisami załącznika I (część 21) – kwalifikują się do montażu na wyrobie certyfikowanym jako typ bez konieczności dołączania autoryzowanego poświadczenia produkcji/obsługi (tj. formularza 1 EASA).”;

2) w załączniku I wprowadza się zmiany określone w załączniku I do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Załącznik I do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 zostaje sprostowany zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 3

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 18 maja 2022 r., z wyjątkiem art. 2 oraz załącznika I pkt 4, 6, 9 i 15, które stosuje się od dnia 18 maja 2021 r.

⁽⁶⁾ Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/897 z dnia 12 marca 2019 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 748/2012 w odniesieniu do włączenia weryfikacji zgodności opartej na analizie ryzyka do załącznika I oraz wdrożenia wymogów ochrony środowiska (Dz.U. L 144 z 3.6.2019, s. 1).

⁽⁷⁾ Opinia 12/2016: Struktury starzejących się statków powietrznych.

⁽⁸⁾ Opinia 07/2019: Instrukcje zapewnienia ciągłej zdadności do lotu – Instalacja części i akcesoriów, które są oddawane do użytkowania bez formularza 1 EASA lub równoważnego dokumentu.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 21 grudnia 2020 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca

ZAŁĄCZNIK I

W załączniku I (część 21) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 wprowadza się następujące zmiany:

1) spis treści otrzymuje brzmienie:

„Spis treści

21.1. Zasady ogólne

SEKCJA A – WYMAGANIA TECHNICZNE**PODCZĘŚĆ A – POSTANOWIENIA OGÓLNE**

21.A.1 Zakres

21.A.2 Podejmowanie czynności przez osobę inną niż wnioskodawca lub posiadacz certyfikatu

21.A.3A Awarie, niesprawności i wady

21.A.3B Dyrektywy zdatności do lotu

21.A.4 Koordynacja projektu i produkcji

21.A.5 Przechowywanie dokumentacji

21.A.6 Podręczniki

21.A.7 Instrukcje zapewnienia ciągłej zdatności do lotu

PODCZĘŚĆ B – CERTYFIKATY TYPU I OGRANICZONE CERTYFIKATY TYPU

21.A.11 Zakres

21.A.13 Kwalifikowalność

21.A.14 Wykazanie zdolności

21.A.15 Wniosek

21.A.19 Zmiany powodujące konieczność uzyskania nowego certyfikatu typu

21.A.20 Wykazanie zgodności z podstawą certyfikacji typu, podstawą zatwierdzenia danych dotyczących zgodności operacyjnej i wymogami ochrony środowiska

21.A.21 Wymogi dotyczące wydawania certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu

21.A.31 Projekt typu

21.A.33 Przeglądy i próby

21.A.35 Próby w locie

21.A.41 Certyfikat typu

21.A.44 Obowiązki posiadacza

21.A.47 Zbywalność

21.A.51 Termin i ciągłość ważności

21.A.62 Dostępność danych dotyczących zgodności operacyjnej

21.A.65 Trwała integralność strukturalna struktur samolotów

(PODCZĘŚĆ C – NIE STOSUJE SIĘ)

PODCZĘŚĆ D – ZMIANY W STOSUNKU DO CERTYFIKATÓW TYPU I OGRANICZONYCH CERTYFIKATÓW TYPU

21.A.90A Zakres

21.A.90B Zmiany standardowe

21.A.90C Autonomiczne zmiany w instrukcjach zapewnienia ciągłej zdatności do lotu

21.A.91 Klasyfikacja zmian w certyfikacie typu

21.A.92 Kwalifikowalność

- 21.A.93 Wniosek
- 21.A.95 Wymogi dotyczące zatwierdzania drobnej zmiany
- 21.A.97 Wymogi dotyczące zatwierdzania poważnej zmiany
- 21.A.101 Podstawa certyfikacji typu, podstawa zatwierdzenia danych dotyczących zgodności operacyjnej i wymogi ochrony środowiska w odniesieniu do poważnej zmiany w certyfikacie typu
- 21.A.108 Dostępność danych dotyczących zgodności operacyjnej
- 21.A.109 Obowiązki i znakowanie EPA

PODCZEŚĆ E – UZUPEŁNIAJĄCE CERTYFIKATY TYPU

- 21.A.111 Zakres
- 21.A.112A Kwalifikowalność
- 21.A.112B Wykazanie zdolności
- 21.A.113 Wniosek o uzupełniający certyfikat typu
- 21.A.115 Wymagania dotyczące zatwierdzenia poważnych zmian w formie uzupełniającego certyfikatu typu
- 21.A.116 Zbywalność
- 21.A.117 Zmiany w stosunku do części wyrobu objętej uzupełniającym certyfikatem typu
- 21.A.118A Obowiązki i znakowanie EPA
- 21.A.118B Termin i ciągłość ważności
- 21.A.120B Dostępność danych dotyczących zgodności operacyjnej

PODCZEŚĆ F – PRODUKCJA BEZ POSIADANIA ZATWIERDZENIA ORGANIZACJI PRODUKUJĄCEJ

- 21.A.121 Zakres
- 21.A.122 Kwalifikowalność
- 21.A.124 Wniosek
- 21.A.125A Wydanie zezwolenia
- 21.A.125B Ustalenia
- 21.A.125C Termin i ciągłość ważności
- 21.A.126 System inspekcji produkcji
- 21.A.127 Próby: statek powietrzny
- 21.A.128 Próby: silniki i śmigła
- 21.A.129 Obowiązki producenta
- 21.A.130 Oświadczenie o zgodności

PODCZEŚĆ G – ZATWIERDZANIE ORGANIZACJI PRODUKUJĄCYCH

- 21.A.131 Zakres
- 21.A.133 Kwalifikowalność
- 21.A.134 Wniosek
- 21.A.135 Wydanie zatwierdzenia organizacji produkującej
- 21.A.139 System jakości
- 21.A.143 Charakterystyka
- 21.A.145 Wymagania dla uzyskania zatwierdzenia
- 21.A.147 Zmiany w zatwierdzonej organizacji produkującej
- 21.A.148 Zmiany lokalizacji
- 21.A.149 Zbywalność

- 21.A.151 Warunki zatwierdzenia
- 21.A.153 Zmiany w warunkach zatwierdzenia
- 21.A.157 Badania
- 21.A.158 Ustalenia
- 21.A.159 Termin i ciągłość ważności
- 21.A.163 Uprawnienia
- 21.A.165 Obowiązki posiadacza

PODCZEŚĆ H – ŚWIADECTWA ZDATNOŚCI DO LOTU I OGRANICZONE ŚWIADECTWA ZDATNOŚCI DO LOTU

- 21.A.171 Zakres
- 21.A.172 Kwalifikowalność
- 21.A.173 Klasyfikacja
- 21.A.174 Wniosek
- 21.A.175 Język
- 21.A.177 Zmiany lub modyfikacje
- 21.A.179 Zbywalność i wydanie powtórne w obrębie państw członkowskich
- 21.A.180 Przeglądy
- 21.A.181 Termin i ciągłość ważności
- 21.A.182 Znakowanie statku powietrznego

PODCZEŚĆ I – ŚWIADECTWA ZDATNOŚCI W ZAKRESIE HAŁASU

- 21.A.201 Zakres
- 21.A.203 Kwalifikowalność
- 21.A.204 Wniosek
- 21.A.207 Zmiany lub modyfikacje
- 21.A.209 Zbywalność i wydanie powtórne w obrębie państw członkowskich
- 21.A.210 Przeglądy
- 21.A.211 Termin i ciągłość ważności

PODCZEŚĆ J – ZATWIERDZENIE ORGANIZACJI PROJEKTUJĄCEJ

- 21.A.231 Zakres
- 21.A.233 Kwalifikowalność
- 21.A.234 Wniosek
- 21.A.235 Wydanie zatwierdzenia organizacji projektującej
- 21.A.239 System gwarantowania projektu
- 21.A.243 Dane
- 21.A.245 Wymagania dla uzyskania zatwierdzenia
- 21.A.247 Zmiany w systemie gwarantowania projektu
- 21.A.249 Zbywalność
- 21.A.251 Warunki zatwierdzenia
- 21.A.253 Zmiany w warunkach zatwierdzenia
- 21.A.257 Badania
- 21.A.258 Ustalenia

- 21.A.259 Termin i ciągłość ważności
- 21.A.263 Uprawnienia
- 21.A.265 Obowiązki posiadacza
- PODCZEŚĆ K – CZĘŚCI I AKCESORIA
- 21.A.301 Zakres
- 21.A.303 Spełnianie stosownych wymagań
- 21.A.305 Zatwierdzanie części i akcesoriów
- 21.A.307 Kwalifikowalność części lub akcesoriów do montażu
- (PODCZEŚĆ L – NIE STOSUJE SIĘ)
- PODCZEŚĆ M – NAPRAWY
- 21.A.431A Zakres
- 21.A.431B Naprawy standardowe
- 21.A.432A Kwalifikowalność
- 21.A.432B Wykazanie zdolności
- 21.A.432C Wniosek o zatwierdzenie projektu naprawy
- 21.A.433 Wymagania dotyczące zatwierdzania projektu naprawy
- 21.A.435 Klasyfikacja i zatwierdzanie projektów naprawy
- 21.A.439 Produkcja części do wykonania naprawy
- 21.A.441 Realizacja naprawy
- 21.A.443 Ograniczenia
- 21.A.445 Nienaprawione uszkodzenie
- 21.A.451 Obowiązki i znakowanie EPA
- (PODCZEŚĆ N – NIE STOSUJE SIĘ)
- PODCZEŚĆ O – AUTORYZACJE EUROPEJSKIEJ NORMY TECHNICZNEJ
- 21.A.601 Zakres
- 21.A.602A Kwalifikowalność
- 21.A.602B Wykazanie zdolności
- 21.A.603 Wniosek
- 21.A.604 Autoryzacja ETSO na pomocnicze źródło zasilania (APU)
- 21.A.605 Wymagane dane
- 21.A.606 Wymogi dotyczące wydania autoryzacji ETSO
- 21.A.607 Uprawnienia z tytułu autoryzacji ETSO
- 21.A.608 Deklaracja projektu i osiągnięć (DDP)
- 21.A.609 Obowiązki posiadaczy autoryzacji ETSO
- 21.A.610 Zatwierdzanie odstępstw
- 21.A.611 Zmiany projektu
- 21.A.615 Przeglądy dokonywane przez Agencję
- 21.A.619 Termin i ciągłość ważności
- 21.A.621 Zbywalność

PODCZEŚĆ P – ZEZWOLENIE NA LOT

- 21.A.701 Zakres
- 21.A.703 Kwalifikowalność
- 21.A.705 Właściwy organ
- 21.A.707 Wniosek o zezwolenie na lot
- 21.A.708 Warunki lotu
- 21.A.709 Wniosek o zatwierdzenie warunków lotu
- 21.A.710 Zatwierdzenie warunków lotu
- 21.A.711 Wydanie zezwolenia na lot
- 21.A.713 Zmiany
- 21.A.715 Język
- 21.A.719 Zbywalność
- 21.A.721 Przeglądy
- 21.A.723 Termin i ciągłość ważności
- 21.A.725 Przedłużenie ważności zezwolenia na lot
- 21.A.727 Obowiązki posiadacza zezwolenia na lot
- 21.A.729 Przechowywanie dokumentacji

PODCZEŚĆ Q – ZNAKOWANIE WYROBÓW, CZĘŚCI I AKCESORIÓW

- 21.A.801 Znakowanie wyrobów
- 21.A.803 Postępowanie z danymi identyfikacyjnymi
- 21.A.804 Znakowanie części i akcesoriów
- 21.A.805 Znakowanie części krytycznych
- 21.A.807 Znakowanie artykułów ETSO

SEKCJA B – ZASADY POSTĘPOWANIA WŁAŚCIWYCH ORGANÓW

PODCZEŚĆ A – POSTANOWIENIA OGÓLNE

- 21.B.5 Zakres
- 21.B.20 Obowiązki właściwego organu
- 21.B.25 Wymagania organizacyjne w stosunku do właściwego organu
- 21.B.30 Udokumentowane procedury
- 21.B.35 Zmiany organizacyjne i proceduralne
- 21.B.40 Rozstrzyganie sporów
- 21.B.45 Zgłaszanie/koordynacja prac
- 21.B.55 Przechowywanie dokumentacji
- 21.B.60 Dyrektywy zdatności do lotu

PODCZEŚĆ B – CERTYFIKATY TYPU I OGRANICZONE CERTYFIKATY TYPU

- 21.B.70 Specyfikacje certyfikacyjne
- 21.B.75 Warunki specjalne
- 21.B.80 Podstawa certyfikacji typu dla certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu
- 21.B.82 Podstawa zatwierdzenia danych dotyczących zgodności operacyjnej w odniesieniu do certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu statku powietrznego
- 21.B.85 Określenie mających zastosowanie wymogów ochrony środowiska i specyfikacji certyfikacyjnych w odniesieniu do certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu

21.B.100 Stopień zaangażowania

21.B.103 Wydawanie certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu

(PODCZEŚĆ C – NIE STOSUJE SIE)

PODCZEŚĆ D – ZMIANY W STOSUNKU DO CERTYFIKATÓW TYPU I OGRANICZONYCH CERTYFIKATÓW TYPU

21.B.105 Podstawa certyfikacji typu, wymogi ochrony środowiska i podstawa zatwierdzenia danych dotyczących zgodności operacyjnej w odniesieniu do poważnej zmiany w certyfikacie typu

21.B.107 Wydawanie zatwierdzenia zmiany w certyfikacie typu

PODCZEŚĆ E – UZUPEŁNIAJĄCE CERTYFIKATY TYPU

21.B.109 Podstawa certyfikacji typu, wymogi ochrony środowiska i podstawa zatwierdzenia danych dotyczących zgodności operacyjnej w odniesieniu do uzupełniającego certyfikatu typu

21.B.111 Wydawanie uzupełniającego certyfikatu typu

PODCZEŚĆ F – PRODUKCJA BEZ POSIADANIA ZATWIERDZENIA ORGANIZACJI PRODUKUJĄCEJ

21.B.120 Badanie

21.B.125 Ustalenia

21.B.130 Wydanie zezwolenia

21.B.135 Utrzymanie w mocy zezwolenia

21.B.140 Zmiany w zezwoleniu

21.B.145 Ograniczenie, zawieszenie i cofnięcia zezwolenia

21.B.150 Przechowywanie dokumentacji

PODCZEŚĆ G – ZATWIERDZANIE ORGANIZACJI PRODUKUJĄCYCH

21.B.220 Badanie

21.B.225 Ustalenia

21.B.230 Wydanie certyfikatu

21.B.235 Ciągły nadzór

21.B.240 Zmiany w zatwierdzeniu organizacji produkującej

21.B.245 Zawieszenie i cofnięcie zatwierdzenia organizacji produkującej

21.B.260 Przechowywanie dokumentacji

PODCZEŚĆ H – ŚWIADECTWA ZDATNOŚCI DO LOTU I OGRANICZONE ŚWIADECTWA ZDATNOŚCI DO LOTU

21.B.320 Badanie

21.B.325 Wydawanie świadectw zdatności do lotu

21.B.326 Świadectwo zdatności do lotu

21.B.327 Ograniczone świadectwo zdatności do lotu

21.B.330 Zawieszenie i cofnięcie świadectw zdatności do lotu i ograniczonych świadectw zdatności do lotu

21.B.345 Przechowywanie dokumentacji

PODCZEŚĆ I – ŚWIADECTWA ZDATNOŚCI W ZAKRESIE HAŁASU

21.B.420 Badanie

21.B.425 Wydawanie świadectw zdatności w zakresie hałasu

21.B.430 Zawieszenie i cofnięcie świadectwa zdatności w zakresie hałasu

21.B.445 Przechowywanie dokumentacji

PODCZEŚĆ J – ZATWIERDZENIE ORGANIZACJI PROJEKTUJĄCEJ

PODCZEŚĆ K – CZĘŚCI I AKCESORIA

(PODCZEŚĆ L – NIE STOSUJE SIĘ)

PODCZEŚĆ M – NAPRAWY

21.B.450 Podstawa certyfikacji typu i wymogi ochrony środowiska w odniesieniu do zatwierdzenia projektu poważnej naprawy

21.B.453 Wydawanie zatwierdzenia projektu naprawy

(PODCZEŚĆ N – NIE STOSUJE SIĘ)

PODCZEŚĆ O – AUTORYZACJE EUROPEJSKIEJ NORMY TECHNICZNEJ

21.B.480 Wydawanie autoryzacji ETSO

PODCZEŚĆ P – ZEZWOLENIE NA LOT

21.B.520 Badanie

21.B.525 Wydawanie zezwoleń na lot

21.B.530 Cofnięcie zezwoleń na lot

21.B.545 Przechowywanie dokumentacji

PODCZEŚĆ Q – ZNAKOWANIE WYROBÓW, CZĘŚCI I AKCESORIÓW

Dodatki

Dodatek I – formularz 1 EASA – Autoryzowane poświadczenie produkcji/obsługi

Dodatek II – formularze 15 EASA – Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu

Dodatek III – formularz 20a EASA – Zezwolenie na lot

Dodatek IV – formularz 20b EASA – Zezwolenie na lot (wydawane 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 – Certyfikat zatwierdzenia organizacji produkującej

Dodatek XI – formularz 65 EASA – Zezwolenie na produkcję bez posiadania zatwierdzenia organizacji produkującej

Dodatek XII – Kategorie prób w locie i odnośne kwalifikacje załogi uczestniczącej w próbach w locie 85.”;

2) dodaje się pkt 21.A.5, 21.A.6 i 21.A.7 w brzmieniu:

„21.A.5 Przechowywanie dokumentacji

Wszelkie istotne informacje projektowe, rysunki i sprawozdania z prób, w tym zapisy inspekcyjne dotyczące wyrobu lub artykułu poddawanego próbom na potrzeby certyfikacji, pozostają we władaniu posiadacza certyfikatu typu, ograniczonego certyfikatu typu, uzupełniającego certyfikatu typu, zatwierdzenia zmiany projektu lub zatwierdzenia projektu naprawy lub autoryzacji ETSO do dyspozycji Agencji i są przechowywane celem zapewnienia dostępu do informacji niezbędnych do utrzymania ciągłej zdatności do lotu, ciągłej aktualności danych dotyczących zgodności operacyjnej oraz zgodności z wymogami w zakresie ochrony środowiska mającymi zastosowanie do wyrobu lub artykułu.

21.A.6 Podręczniki

Posiadacz certyfikatu typu, ograniczonego certyfikatu typu lub uzupełniającego certyfikatu typu opracowuje, przechowuje i aktualizuje egzemplarze wzorcowe wszystkich podręczników lub nowelizacji podręczników określonych jako wymagane w odniesieniu do danego wyrobu lub artykułu we właściwej podstawie certyfikacji typu, właściwej podstawie zatwierdzenia danych dotyczących zgodności operacyjnej i w wymogach w zakresie ochrony środowiska oraz, na żądanie, udostępnia Agencji ich kopie.

21.A.7 Instrukcje zapewnienia ciągłej zdatości do lotu

- a) Posiadacz certyfikatu typu, ograniczonego certyfikatu typu, uzupełniającego certyfikatu typu, zatwierdzenia zmiany projektu lub zatwierdzenia projektu naprawy opracowuje instrukcje, które są niezbędne do zapewnienia utrzymania standardu zdatości do lotu odnoszącego się do typu statku powietrznego i wszelkich związanych z nim części przez cały okres eksploatacji statku powietrznego, lub podaje odniesienia do takich instrukcji, wykazując zgodność ze stosowną podstawą certyfikacji ustanowioną i zgłoszoną przez Agencję zgodnie z pkt 21.B.80.
- b) Co najmniej jeden zestaw kompletnych instrukcji zapewnienia ciągłej zdatości do lotu jest dostarczany przez posiadacza:
 - 1) certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu – każdemu znanemu właścicielowi wyrobu lub wyrobów w chwili ich dostawy lub w chwili wydania pierwszego certyfikatu zdatości do lotu lub ograniczonego certyfikatu zdatości do lotu dla statku powietrznego, którego to dotyczy, w zależności od tego, co nastąpi później;
 - 2) uzupełniającego certyfikatu typu lub zatwierdzenia zmiany projektu – wszystkim znanym użytkownikom wyrobu, których dotyczy zmiana, w chwili dopuszczenia do użytkowania zmodyfikowanego wyrobu;
 - 3) zatwierdzenia projektu naprawy – wszystkim znanym użytkownikom wyrobu, którego dotyczy naprawa, w chwili dopuszczenia do użytkowania wyrobu, który jest objęty projektem naprawy. Naprawione wyroby, części lub akcesoria mogą być dopuszczone do użytkowania przed skompletowaniem odpowiednich instrukcji zapewnienia ciągłej zdatości do lotu, ale na ograniczony okres użytkowania i w porozumieniu z Agencją.

Posiadacze zatwierdzenia projektu udostępniają następnie te instrukcje, na żądanie, każdej innej osobie, która jest zobowiązana do ich przestrzegania.

- c) Na zasadzie odstępstwa od lit. b), posiadacz certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu może opóźnić dostępność części instrukcji zapewnienia ciągłej zdatości do lotu, odnoszącej się do instrukcji o długim terminie opracowania o planowym charakterze, do chwili po wprowadzeniu wyrobu lub zmodyfikowanego wyrobu do użytkowania, ale musi udostępnić te instrukcje, zanim korzystanie z przedmiotowych danych w odniesieniu do wyrobu lub zmodyfikowanego wyrobu stanie się wymagane.
 - d) Posiadacz zatwierdzenia projektu, który jest zobowiązany do dostarczenia instrukcji zapewnienia ciągłej zdatości do lotu zgodnie z lit. b), udostępnia również zmiany tych instrukcji wszystkim znanym użytkownikom wyrobu, którego to dotyczy, oraz – na żądanie – każdej innej osobie, która jest zobowiązana do zastosowania się do nich. Taki posiadacz zatwierdzenia projektu musi wykazać Agencji, na żądanie, adekwatność procesu wprowadzania zmian w instrukcjach zapewnienia ciągłej zdatości do lotu udostępnianych zgodnie z niniejszą literą.”;
- 3) pkt 21.A.41 otrzymuje brzmienie:

„21.A.41 Certyfikat typu

Certyfikat typu i ograniczony certyfikat typu zawierają projekt typu, ograniczenia użytkowe, instrukcje zapewnienia ciągłej zdatości do lotu, arkusz danych do certyfikatu typu w zakresie zdatości do lotu i emisji, mającą zastosowanie podstawę certyfikacji typu i wymogi ochrony środowiska, zgodność z którymi odnotowuje Agencja, oraz wszelkie inne warunki lub ograniczenia określone dla wyrobu we właściwych specyfikacjach certyfikacyjnych i wymogach ochrony środowiska. Certyfikat typu i ograniczony certyfikat typu statku powietrznego zawierają ponadto właściwą podstawę zatwierdzenia danych dotyczących zgodności operacyjnej, dane dotyczące zgodności operacyjnej oraz arkusz danych do certyfikatu typu w zakresie hałasu. Arkusz danych certyfikatu typu statku powietrznego i ograniczonego certyfikatu typu statku powietrznego zawiera zapisy dotyczące spełnienia wymagań w zakresie emisji CO₂, a arkusz danych certyfikatu typu dla silnika zawiera zapisy dotyczące spełnienia wymagań w zakresie emisji spalin.”;

- 4) pkt 21.A.44 otrzymuje brzmienie:

„21.A.44 Obowiązki posiadacza

Każdy posiadacz certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu:

- a) podejmuje zobowiązania ustanowione w pkt 21.A.3 A, 21.A.3B, 21.A.4, 21.A.55, 21.A.57, 21.A.61, 21.A.62 oraz 21.A.65; i w tym celu utrzymuje zgodność z wymaganiami warunkującymi możliwość ubiegania się o certyfikat na mocy pkt 21.A.14; oraz

b) precyzuje sposób oznakowania zgodnie z podczęścią Q.”;

Począwszy od dnia 18 maja 2022 r., obowiązek wypełnienia zobowiązań wymienionych w lit. a) należy rozumieć jako odniesienie do pkt 21.A.3 A, 21.A.3B, 21.A.4, 21.A.5, 21.A.6, 21.A.7, 21.A.62 oraz 21.A.65; i w tym celu każdy posiadacz certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu utrzymuje zgodność z wymaganiami warunkującymi możliwość ubiegania się o certyfikat na mocy pkt 21.A.14;

5) uchyla się pkt 21.A.55, 21.A.57 oraz 21.A.61;

6) dodaje się pkt 21.A.65 w brzmieniu:

„21.A.65 Trwała integralność strukturalna struktur samolotów

Posiadacz certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu dla dużego samolotu zapewnia zachowanie ważności programu trwałej integralności strukturalnej przez cały okres eksploatacji samolotu, uwzględniając doświadczenia związane z użytkowaniem i bieżące operacje”;

7) pkt 21.A.90B lit. a) ppkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2. które są zgodne z danymi projektowymi zawartymi w specyfikacjach certyfikacyjnych wydanych przez Agencję, zawierających opis akceptowalnych sposobów, technik i praktyk realizacji i określania zmian standardowych, w tym powiązane instrukcje zapewnienia ciągłej zdatności do lotu; oraz”;

8) dodaje się pkt 21.A.90C w brzmieniu:

„21.A.90C Autonomiczne zmiany w instrukcjach zapewnienia ciągłej zdatności do lotu

a) Autonomiczne zmiany w instrukcjach zapewnienia ciągłej zdatności do lotu to zmiany, które nie są bezpośrednio przygotowywane w wyniku zmiany projektu typu lub projektu naprawy.

b) Autonomiczne zmiany w instrukcjach zapewnienia ciągłej zdatności do lotu mogą być dokonywane wyłącznie przez posiadacza zatwierdzenia projektu, dla którego instrukcje te zostały ustanowione.

c) Pkt 21.A.91–21.A.109 nie mają zastosowania do autonomicznych zmian w instrukcjach zapewnienia ciągłej zdatności do lotu, które:

1) nie mają wpływu na sekcję ograniczeń zdatności do lotu w instrukcjach zapewnienia ciągłej zdatności do lotu; oraz

2) nie wymagają od posiadacza zatwierdzenia projektu dokonania dodatkowego wykazania zgodności z podstawą certyfikacji.

d) Autonomiczne zmiany w instrukcjach zapewnienia ciągłej zdatności do lotu, o których mowa w lit. c), są zatwierdzane przez posiadacza zatwierdzenia projektu zgodnie z procedurami uzgodnionymi z Agencją.”;

9) w pkt 21.A.101 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. b) akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„b) Z wyjątkiem przypadków określonych w lit. h), w drodze odstępstwa od lit. a), wcześniejsza zmiana specyfikacji certyfikacyjnych, o których mowa w lit. a), oraz wszelkich innych specyfikacji certyfikacyjnych, które są bezpośrednio powiązane, może zostać wykorzystana w którejkolwiek z poniższych sytuacji, chyba że wcześniejsza zmiana zaczęła obowiązywać przed datą, od której odnośne specyfikacje certyfikacyjne, uwzględnione poprzez odniesienie w certyfikacie typu, zaczęły obowiązywać.”;

b) dodaje się lit. h) w brzmieniu:

„h) W odniesieniu do dużych samolotów objętych pkt 26.300 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2015/640 (*) wnioskodawca musi zastosować się do specyfikacji certyfikacyjnych zapewniających poziom bezpieczeństwa co najmniej równoważny z poziomem bezpieczeństwa określonym w pkt 26.300, 26.320 i 26.330 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2015/640, z wyjątkiem wnioskodawców ubiegających się o uzupełniające certyfikaty typu, którzy nie są zobowiązani do uwzględnienia pkt 26.303.

(*) Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/640 z 23 kwietnia 2015 r. w sprawie dodatkowych specyfikacji zdatności do lotu dla danego rodzaju operacji oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 (Dz.U. L 106 z 24.4.2015, s. 18)”.

- 10) uchyla się pkt 21.A.105 oraz 21.A.107;
- 11) pkt 21.A.109 lit. a) otrzymuje brzmienie:
„a) podejmuje zobowiązania ustanowione w pkt 21.A.4, 21.A.5, 21.A.7 oraz 21.A.108; oraz”;
- 12) pkt 21.A.118 A lit. a) ppkt 1 otrzymuje brzmienie:
„1. ustanowione w pkt 21.A.3 A, 21.A.3B, 21.A.4, 21.A.5, 21.A.6, 21.A.7 oraz 21.A.120B;”;
- 13) uchyla się pkt 21.A.119 oraz 21.A.120 A;
- 14) pkt 21.A.307 otrzymuje brzmienie:

„21.A.307 Kwalifikowalność części lub akcesoriów do montażu

- a) Część lub akcesorium kwalifikują się do montażu na wyrobie certyfikowanym jako typ, jeżeli znajdują się w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację, posiadają oznakowanie zgodnie z podczęścią Q i towarzyszy im autoryzowane poświadczenie produkcji/obsługi (formularz 1 EASA), poświadczające, że dana pozycja została wyprodukowana zgodnie z zatwierdzonymi danymi projektowymi.
- b) W drodze odstępstwa od lit. a) oraz o ile spełnione są warunki określone w lit. c), następujące części lub akcesoria nie wymagają formularza 1 EASA, aby kwalifikować się do montażu na wyrobie certyfikowanym jako typ:
 - 1) części znormalizowane;
 - 2) w przypadku statku powietrznego ELA1 lub ELA2 – części lub akcesoria, które:
 - (i) mają nieograniczony cykl życia, nie są częścią podstawowej konstrukcji nośnej oraz nie są częścią układu sterowania lotem;
 - (ii) zostały oznakowane jako nadające się do montażu w określonym statku powietrznym;
 - (iii) mają być zamontowane w statku powietrznym, którego właściciel sprawdził, czy spełniają one mające zastosowanie warunki określone w ppkt (i) oraz (ii), i przyjął na siebie odpowiedzialność z tego tytułu;
 - 3) części lub akcesoria, których wpływ na bezpieczeństwo wyrobu jest nieznacny w przypadku niezgodności z ich zatwierdzonymi danymi projektowymi i które zostały określone jako takie przez posiadacza zatwierdzenia projektu w instrukcjach zapewnienia ciągłej zdatności do lotu. W celu określenia wpływu na bezpieczeństwo części lub akcesoriów niezgodnych z wymaganiami posiadacz zatwierdzenia projektu może określić w instrukcjach zapewnienia ciągłej zdatności do lotu czynności weryfikacyjne, które mają zostać przeprowadzone przez instalatora montującego część lub akcesorium na wyrobie;
 - 4) w przypadku wprowadzenia zmiany standardowej zgodnie z pkt 21.A.90B lub przeprowadzenia naprawy standardowej zgodnie z pkt 21.A.431B – części lub akcesoria, których wpływ na bezpieczeństwo wyrobu jest nieznacny w przypadku niezgodności z ich danymi projektowymi i które zostały określone jako takie w specyfikacjach certyfikacyjnych dotyczących zmian standardowych i napraw standardowych wydanych zgodnie z pkt 21.A.90B lit. a) ppkt 2 oraz pkt 21.A.431B lit. a) ppkt 2. W celu określenia wpływu na bezpieczeństwo części lub akcesoriów niezgodnych z wymaganiami w specyfikacjach certyfikacyjnych, o których mowa powyżej, można określić szczegółowe czynności weryfikacyjne, które mają zostać przeprowadzone przez osobę instalującą część lub akcesorium na wyrobie;
 - 5) części lub akcesoria zwolnione z obowiązku zatwierdzania zdatności do lotu zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012 (*); oraz
 - 6) części lub akcesoria określone w lit. b) ppkt 1–5 i stanowiące elementy wyższej grupy.
- c) Części i akcesoria wymienione w lit. b) kwalifikują się do montażu na wyrobie certyfikowanym jako typ bez dołączenia formularza 1 EASA, pod warunkiem że instalator posiada dokument wydany przez osobę lub organizację, która wyprodukowała daną część lub dane akcesorium, określający nazwę części lub akcesorium, numer katalogowy oraz zgodność części lub akcesorium z ich danymi projektowymi oraz zawierający datę wydania.

(*) Rozporządzenie Komisji (UE) nr 379/2014 z dnia 7 kwietnia 2014 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012 ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 123 z 24.4.2014, s. 1).”;

- 15) w pkt 21.A.433 lit. a) wprowadza się następujące zmiany:
- a) ppkt 3 otrzymuje brzmienie:
„3. gdy nie stwierdzono żadnej cechy ani charakterystyki, które mogłyby uczynić wyrób niebezpiecznym w użytkowaniu, do którego ma być on certyfikowany;”;
 - b) dodaje się ppkt 5 w brzmieniu:
„5. w przypadku naprawy samolotu objętego pkt 26.302 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2015/640 wykazano, że integralność strukturalna naprawy i struktura, której ona dotyczy, jest co najmniej równoważna poziomowi integralności strukturalnej ustalonemu dla struktury podstawowej na mocy pkt 26.302 załącznika I do rozporządzenia (UE) 2015/640.”;
- 16) uchyla się pkt 21.A.447 oraz 21.A.449;
- 17) w pkt 21.A.451 wprowadza się następujące zmiany:
- a) lit. a) ppkt 1 ppkt (i) otrzymuje brzmienie:
„(i) ustanowione w pkt 21.A.3 A, 21.A.3B, 21.A.4, 21.A.5, 21.A.7, 21.A.439, 21.A.441 oraz 21.A.443;”;
 - b) lit. b) ppkt 1 otrzymuje brzmienie:
„1. podejmuje zobowiązania ustanowione w pkt 21.A.4, 21.A.5 oraz 21.A.7; oraz”;
- 18) pkt 21.A.609 lit. b) otrzymuje brzmienie:
„b) przygotowuje i zachowa, dla każdego modelu każdego artykułu, dla którego została wydana autoryzacja ETSO, bieżącą kartotekę kompletnych danych technicznych i zapisów zgodnie z pkt 21.A.5;”;
- 19) uchyla się pkt 21.A.613;
- 20) pkt 21.A.804 otrzymuje brzmienie:

„21.A.804 Znakowanie części i akcesoriów

- a) Każda część i każde akcesorium, które kwalifikują się do montażu na wyrobie certyfikowanym jako typ, muszą być oznakowane w sposób trwały i czytelny:
 - 1. nazwą, znakiem fabrycznym lub symbolem identyfikującym producenta w sposób określony właściwymi danymi projektowymi;
 - 2. numerem katalogowym, o którym mowa w mających zastosowanie danych projektowych; oraz
 - 3. literami EPA w przypadku części lub akcesoriów wyprodukowanych zgodnie z zatwierdzonymi danymi projektowymi nienależącymi do posiadacza certyfikatu typu na związany z nimi wyrób, z wyjątkiem artykułów ETSO oraz części i akcesoriów objętych pkt 21.A.307. lit. b).
- b) W drodze odstępstwa od lit. a), jeżeli Agencja zgadza się, że część lub akcesorium są zbyt małe lub z innych powodów niepraktyczne jest znakowanie części lub akcesoriów jakąkolwiek informacją wymaganą w lit. a), to dokument autoryzowanego dopuszczenia towarzyszący części lub akcesorium lub jej/jego pojemnik powinien zawierać informacje, którymi nie można było oznaczyć części lub akcesorium.”.

ZAŁĄCZNIK II

Załącznik I (część 21) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 zostaje sprostowany w następujący sposób:

- 1) w pkt 21.A.15 wprowadza się następujące sprostowania:
 - a) lit. b) akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„b) Wniosek o certyfikat typu lub o ograniczony certyfikat typu obejmuje, przynajmniej, wstępne dane opisowe wyrobu, zamierzone użytkowanie wyrobu oraz rodzaje operacji, do których ma być on certyfikowany. Ponadto na potrzeby wykazania zgodności, zgodnie z pkt 21.A.20, wniosek obejmuje program certyfikacji lub zostaje uzupełniony o taki program po złożeniu pierwotnego wniosku. Program certyfikacji składa się z:”;
 - b) lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) Wniosek o certyfikat typu lub o ograniczony certyfikat typu statku powietrznego obejmuje suplement wniosku do celów zatwierdzenia danych dotyczących zgodności operacyjnej lub po złożeniu pierwotnego wniosku zostaje uzupełniony o taki suplement.”;
- 2) w pkt 21.A.93 wprowadza się następujące sprostowania:
 - a) lit. b) akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„b) Na potrzeby wykazania zgodności, zgodnie z pkt 21.A.20, wniosek obejmuje program certyfikacji lub zostaje uzupełniony o taki program po złożeniu pierwotnego wniosku. Program certyfikacji składa się z:”;
 - b) lit. c) ppkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2. wystąpić o przedłużenie terminu przewidzianego w pierwszym zdaniu lit. c) dla pierwotnego wniosku i zaproponować nowy termin wydania zatwierdzenia. W takim przypadku wnioskodawca musi zastosować się do podstawy certyfikacji typu, podstawy zatwierdzenia danych dotyczących zgodności operacyjnej oraz wymogów ochrony środowiska, ustanowionych przez Agencję zgodnie z pkt 21.A.101 oraz notyfikowanych zgodnie z pkt 21.B.105 w terminie ustalonym przez wnioskodawcę. Dzień ten nie może jednak poprzedzać nowego terminu zaproponowanego przez wnioskodawcę na wydanie zatwierdzenia o więcej niż pięć lat w przypadku wniosku o zmianę certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu dla dużego samolotu lub dużego wiroplatu oraz o więcej niż trzy lata w przypadku wniosku o jakąkolwiek inną zmianę certyfikatu typu lub ograniczonego certyfikatu typu.”;
- 3) pkt 21.A.174 lit. b) ppkt 3 ppkt (ii) otrzymuje brzmienie:

„(ii) państwa trzeciego:

 - oświadczenie właściwego organu państwa, w którym statek powietrzny jest lub był zarejestrowany, odzwierciedlające stan zdatności do lotu statku powietrznego w chwili transferu pozostającego w rejestrze tego państwa;
 - sprawozdanie z ważenia i wyważenia wraz z planem załadowania;
 - instrukcję użytkowania w locie, jeżeli tego rodzaju instrukcja jest wymagana przez zbiór przepisów w zakresie zdatności do lotu dla statku powietrznego;
 - dokumentację historyczną ustanawiającą standardy produkcji, modyfikacji oraz obsługi technicznej statku powietrznego, w tym wszelkie ograniczenia związane z ograniczonym świadectwem zdatności do lotu wydanym zgodnie z pkt 21.B.327;
 - zalecenie wydania świadectwa zdatności do lotu lub ograniczonego świadectwa zdatności do lotu oraz poświadczenia przeglądu zdatności do lotu na podstawie przeglądu zdatności do lotu zgodnie z załącznikiem I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 (*) lub poświadczenia przeglądu zdatności do lotu zgodnie z załącznikiem Vb (część ML) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014;

— datę wydania pierwszego świadectwa zdatności do lotu oraz – jeżeli mają zastosowanie normy określone w tomie III załącznika 16 do konwencji chicagowskiej – dane dotyczące wartości metrycznej CO₂.

(*) 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).”;

4) pkt 21.A.181 lit. a) ppkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1. utrzymana jest zgodność z mającymi zastosowanie wymaganiami projektu typu i ciągłej zdatności do lotu; oraz”;

5) pkt 21.A.211 lit. a) ppkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1. utrzymana jest zgodność z mającymi zastosowanie wymaganiami projektu typu, ochrony środowiska i ciągłej zdatności do lotu; oraz”;

6) pkt 21.A.431B lit. a) ppkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) które są zgodne z danymi projektowymi zawartymi w specyfikacjach certyfikacyjnych wydanych przez Agencję, zawierających opis akceptowalnych sposobów, technik i praktyk realizacji i określania napraw standardowych, w tym powiązane instrukcje zapewnienia ciągłej zdatności do lotu; oraz”;

7) pkt 21.A.432C lit. b) akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„b) Wniosek o zatwierdzenie projektu poważnej naprawy obejmuje program certyfikacji lub po złożeniu pierwotnego wniosku zostaje uzupełniony o taki program, obejmujący”;

8) pkt 21.A.711 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) Upoważniona organizacja może wydać zezwolenie na lot (formularz 20b EASA, zob. dodatek IV) zgodnie z przywilejem nadanym zgodnie z pkt M.A.711 załącznika I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 lub pkt CAMO.A.125 załącznika Vc (część CAMO) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 lub pkt CAO.A.095 załącznika Vd (część CAO) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014, jeżeli warunki lotu, o których mowa w pkt 21.A.708 niniejszego załącznika, zostały zatwierdzone zgodnie z pkt 21.A.710 niniejszego załącznika.”;

9) pkt 21.B.325 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) W przypadku statku powietrznego pochodzącego z państwa trzeciego, właściwy organ państwa członkowskiego rejestracji, oprócz odpowiedniego świadectwa zdatności do lotu, o którym mowa w lit. a) lub b), wydaje:

1. w odniesieniu do nowego lub używanego statku powietrznego objętego załącznikiem I (część M) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 – początkowe poświadczenie przeglądu zdatności do lotu (formularz 15a EASA, dodatek II);
2. w odniesieniu do nowego statku powietrznego objętego załącznikiem Vb (część ML) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 – początkowe poświadczenie przeglądu zdatności do lotu (formularz 15a EASA, dodatek II);
3. w odniesieniu do używanego statku powietrznego objętego załącznikiem Vb (część ML) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 – początkowe poświadczenie przeglądu zdatności do lotu (formularz 15c EASA, dodatek II), jeżeli właściwy organ przeprowadził przegląd zdatności do lotu.”;

10) w dodatku II formularz 15c EASA – Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu – otrzymuje brzmienie:

„Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu – formularz 15c EASA

UWAGA: osoby i organizacje przeprowadzające przegląd zdatności do lotu w połączeniu z inspekcją po 100 godzinach/roczną mogą korzystać z odwrotnej strony niniejszego formularza w celu wydania CSR, o którym mowa w pkt ML.A.801, odpowiadającego inspekcji po 100 godzinach.

POŚWIADCZENIE PRZEGLĄDU ZDATNOŚCI DO LOTU (ARC) (statków powietrznych spełniających wymagania części ML)

Numer ARC:

Na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139:

[NAZWA WŁAŚCIWEGO ORGANU] (**)

niniejszym poświadczam, że:

.....wykonał(a) zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1321/2014 przegląd zdatności do lotu następującego statku powietrznego:

[lub]

.....następujący nowy statek powietrzny:

Producent statku powietrznego:.....Oznaczenie producenta:.....

Znak rejestracyjny statku powietrznego:.....Numer seryjny statku powietrznego:.....

(i że statek ten) w dniu wydania poświadczenia uznany jest za zdatny do lotu.

Data wydania:Data ważności:

Liczba godzin lotu (FH) płatowca w dniu wydania (*):.....

Podpisano:.....Numer upoważnienia (jeżeli dotyczy):

[LUB]

[NAZWA ZATWIERDZONEJ ORGANIZACJI, ADRES I NUMER ZATWIERDZENIA] (**)

[lub]

[PEŁNE IMIĘ I NAZWISKO PRACOWNIKA POŚWIADCZAJĄCEGO ORAZ NUMER LICENCJI ZGODNEJ Z CZĘŚCIĄ 66 (LUB KRAJOWEGO DOKUMENTU RÓWNOWAŻNEGO)] (**)

niniejszym poświadczam, że wykonał(a) przegląd zdatności do lotu zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1321/2014 następującego statku powietrznego:

Producent statku powietrznego:.....Oznaczenie producenta:.....

Znak rejestracyjny statku powietrznego:.....Numer seryjny statku powietrznego:.....

i że statek ten w dniu wydania poświadczenia uznany jest za zdatny do lotu.

Data wydania:Data ważności:

Liczba godzin lotu (FH) płatowca w dniu wydania (*):.....

Podpisano:.....Numer upoważnienia (jeżeli dotyczy):

=====
Pierwsze przedłużenie ważności: statek powietrzny spełnia warunki określone w pkt ML.A.901 lit. c) załącznika Vb (część ML)

Data wydania:Data ważności:

Liczba godzin lotu (FH) płatowca w dniu wydania (*):.....

Podpisano:.....Numer upoważnienia:.....

Nazwa przedsiębiorstwa:.....Numer zatwierdzenia:.....

=====
Drugie przedłużenie ważności: statek powietrzny spełnia warunki określone w pkt ML.A.901 lit. c) załącznika Vb (część ML)

Data wydania:Data ważności:

Liczba godzin lotu (FH) płatowca w dniu wydania (*):.....

Podpisano:.....Numer upoważnienia:.....

Nazwa przedsiębiorstwa:.....Numer zatwierdzenia:

(*) Z wyjątkiem balonów i sterowców.

(**) Wystawca formularza może dostosować go do swoich potrzeb, usuwając imię i nazwisko, poświadczenie, odniesienie do przedmiotowego statku powietrznego oraz szczegóły dotyczące wydania formularza, które nie są istotne na potrzeby wystawcy.

Formularz 15c EASA, wydanie 4".
