

Dokument ten służy wyłącznie do celów informacyjnych i nie ma mocy prawnej. Unijne instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego treść. Autentyczne wersje odpowiednich aktów prawnych, włącznie z ich preambułami, zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i są dostępne na stronie EUR-Lex. Bezpośredni dostęp do tekstów urzędowych można uzyskać za pośrednictwem linków zawartych w dokumencie

► **B** **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

(Przekształcenie)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 362 z 17.12.2014, s. 1)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
► <b><u>M1</u></b>	Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/1088 z dnia 3 lipca 2015 r.	L 176	4	7.7.2015
► <b><u>M2</u></b>	Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/1536 z dnia 16 września 2015 r.	L 241	16	17.9.2015
► <b><u>M3</u></b>	Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/334 z dnia 27 lutego 2017 r.	L 50	13	28.2.2017
► <b><u>M4</u></b>	Rozporządzenie Komisji (UE) 2018/750 z dnia 22 maja 2018 r.	L 126	1	23.5.2018
► <b><u>M5</u></b>	Rozporządzenie Komisji (UE) 2018/1142 z dnia 14 sierpnia 2018 r.	L 207	2	16.8.2018
► <b><u>M6</u></b>	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/1383 z dnia 8 lipca 2019 r.	L 228	1	4.9.2019
► <b><u>M7</u></b>	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/1384 z dnia 24 lipca 2019 r.	L 228	106	4.9.2019
► <b><u>M8</u></b>	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/270 z dnia 25 lutego 2020 r.	L 56	20	27.2.2020
► <b><u>M9</u></b>	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/1159 z dnia 5 sierpnia 2020 r.	L 257	14	6.8.2020
► <b><u>M10</u></b>	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/685 z dnia 22 kwietnia 2021 r.	L 143	6	27.4.2021
► <b><u>M11</u></b>	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/700 z dnia 26 marca 2021 r.	L 145	20	28.4.2021

sprostowane przez:

- **C1** Sprostowanie, Dz.U. L 123 z 16.5.2017, s. 52 (1321/2014)
- **C2** Sprostowanie, Dz.U. L 141 z 1.6.2017, s. 30 (1321/2014)
- **C3** Sprostowanie, Dz.U. L 144 z 7.6.2017, s. 37 (2015/1088)
- **C4** Sprostowanie, Dz.U. L 230 z 6.9.2019, s. 7 (2019/1383)
- **C5** Sprostowanie, Dz.U. L 203 z 26.6.2020, s. 97 (2018/1142)
- **C6** Sprostowanie, Dz.U. L 203 z 26.6.2020, s. 100 (2015/1088)
- **C7** Sprostowanie, Dz.U. L 203 z 26.6.2020, s. 101 (2015/1536)
- **C8** Sprostowanie, Dz.U. L 203 z 26.6.2020, s. 102 (1321/2014)
- **C9** Sprostowanie, Dz.U. L 211 z 3.7.2020, s. 22 (2019/1383)
- **C10** Sprostowanie, Dz.U. L 211 z 3.7.2020, s. 24 (2020/270)

**▼B****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

(Przekształcenie)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

**▼M2***Artykuł 1***Przedmiot i zakres**

Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólne wymagania techniczne i procedury administracyjne w celu zapewnienia:

- a) ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych, włącznie z wszystkimi podzespołami w nich montowanymi, które:
  - (i) zarejestrowano w państwie członkowskim, chyba że nadzór nad tymi statkami powietrznymi w zakresie bezpieczeństwa został przekazany państwu trzeciemu i nie są one eksploatowane przez operatora z UE; lub
  - (ii) zarejestrowano w państwie trzecim i są one eksploatowane przez operatora z UE w przypadku, gdy nadzór nad tymi statkami powietrznymi w zakresie bezpieczeństwa został przekazany państwu członkowskiemu;
- b) zgodności z zasadniczymi wymaganiami określonymi w rozporządzeniu (WE) nr 216/2008 w odniesieniu do ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych zarejestrowanych w państwie trzecim oraz wszelkich podzespołów w nich montowanych, w odniesieniu do których nadzór w zakresie bezpieczeństwa nie został przekazany państwu członkowskiemu, które są przedmiotem leasingu bez załogi przez koncesjonowanego przewoźnika lotniczego zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 <sup>(1)</sup>.

**▼B***Artykuł 2***Definicje**

W zakresie rozporządzenia (WE) nr 216/2008 stosuje się następujące definicje:

- a) „statek powietrzny” oznacza każde urządzenie, które może utrzymać się w powietrzu w wyniku oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od powierzchni ziemi;
- b) „personel poświadczający” oznacza personel odpowiedzialny za dopuszczenie statku lub podzespołu do eksploatacji po obsłudze technicznej;
- c) „podzespół” oznacza silnik, śmigło, część lub wyposażenie;

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3).

**▼ B**

- d) „ciągła zdadność do lotu” oznacza wszelkie procesy zapewniające, że w dowolnej chwili okresu eksploatacji statek powietrzny spełnia obowiązujące wymagania w zakresie zdadności do lotu i znajduje się w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację;
- e) „JAA” oznacza „Wspólne Władze Lotnicze”;
- f) „JAR” oznacza „Wspólne Wymagania Lotnicze”;

**▼ M2**

- g) „operacja zarobkowego transportu lotniczego (ang. *Commercial Air Transport, CAT*)” oznacza operację wykonywaną statkiem powietrznym, której celem jest przewóz pasażerów, ładunku lub poczty za wynagrodzeniem lub na zasadzie innego świadczenia wzajemnego;

**▼ B**

- h) „obsługa techniczna” oznacza czynność lub zespół następujących czynności: przegląd, naprawa, kontrola, wymiana, modyfikacja statku powietrznego bądź jego podzespołu lub naprawa usterek, z wyjątkiem przeglądu przed lotem;
- i) „organizacja” oznacza osobę fizyczną lub osobę prawną bądź jej część. Taka organizacja może zostać ustanowiona w więcej niż jednej lokalizacji na terytorium państw członkowskich lub poza nim;
- j) „przegląd przed lotem” oznacza kontrolę przeprowadzaną przed wylotem w celu zagwarantowania zdolności statku powietrznego do wykonania zamierzonego lotu;
- k) „statek powietrzny ELA1” oznacza załogowy europejski lekki statek powietrzny:
  - (i) samolot o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 1 200 kg, który nie jest sklasyfikowany jako skomplikowany statek powietrzny z napędem silnikowym;
  - (ii) szybowiec lub ► **C8** szybowiec z napędem ◀ o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 1 200 kg;
  - (iii) balon o maksymalnej nominalnej objętości gazu wznoszącego lub ogrzanego powietrza nie większej niż 3 400 m<sup>3</sup> w przypadku balonów na ogrzane powietrze, 1 050 m<sup>3</sup> w przypadku balonów gazowych, 300 m<sup>3</sup> w przypadku balonów gazowych na uwięzi;
  - (iv) sterowiec zaprojektowany dla nie więcej niż czterech osób i o maksymalnej nominalnej ilości gazu wznoszącego lub ogrzanego powietrza nie większej niż 3 400 m<sup>3</sup> w przypadku sterowców na ogrzane powietrze i 1 000 m<sup>3</sup> w przypadku sterowców gazowych;

**▼ M1**

- ka) „statek powietrzny ELA2” oznacza załogowy europejski lekki statek powietrzny:
  - (i) samolot o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 2 000 kg, który nie jest sklasyfikowany jako skomplikowany statek powietrzny z napędem silnikowym;
  - (ii) szybowiec lub ► **C6** szybowiec z napędem ◀ o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 2 000 kg;

**▼ M1**

- (iii) balon;
- (iv) sterowiec na ogrzane powietrze;
- (v) sterowiec gazowy posiadający wszystkie z wymienionych poniżej cech:
  - 3 % maksymalnego ciężaru statycznego,
  - ciąg niewektorowany (poza ciągiem odwróconym),
  - konwencjonalna i prosta budowa konstrukcji, systemu sterowania oraz układu balonetu, oraz
  - układ sterowania bez wspomaganie;
- (vi) bardzo lekki wiropłat;

**▼ B**

- l) „statek powietrzny LSA” oznacza lekki samolot sportowy o następującej charakterystyce:
  - (i) maksymalna masa startowa (MTOM) nie większa niż 600 kg;
  - (ii) maksymalna prędkość przeciągnięcia w konfiguracji do lądowania (VS0) nie większa niż 45 węzłów prędkości CAS (CAS — prędkość po uwzględnieniu poprawki na konfigurację samolotu) przy maksymalnej certyfikowanej masie startowej statku powietrznego i najbardziej krytycznym położeniu środka ciężkości;
  - (iii) maksymalna liczba miejsc nie większa niż dla dwóch osób, z pilotem włącznie;
  - (iv) jeden silnik nieturbinowy wyposażony w śmigło;
  - (v) kabina nieciśnieniowa;
- m) „główne miejsce prowadzenia działalności” oznacza siedzibę główną lub siedzibę statutową przedsiębiorstwa, gdzie sprawowane są główne funkcje finansowe i prowadzona jest kontrola działalności, o której mowa w niniejszym rozporządzeniu;

**▼ M2**

- n) „krytyczne zadanie obsługi technicznej” oznacza zadanie obsługi technicznej, które przewiduje montaż lub jakiegokolwiek zakłócenie systemu lub jakiegokolwiek części statku powietrznego, silnika lub śmigła, które mogłoby prowadzić do bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa lotu w przypadku wystąpienia błędu przy jego wykonywaniu;
- o) „zarobkowe operacje specjalistyczne” oznaczają operacje podlegające wymaganiom części ORO podczęść SPO określonym w załączniku III do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 <sup>(1)</sup>;
- p) „ograniczone operacje” oznaczają operacje statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym w odniesieniu do:
  - (i) lotów, w których kosztach partycypują osoby fizyczne, pod warunkiem że w bezpośrednich kosztach partycypują wszystkie osoby znajdujące się na pokładzie statku powietrznego, w tym pilot, a liczba osób partycypujących w bezpośrednich kosztach wynosi maksymalnie sześć;

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. 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 296 z 25.10.2012, s. 1).

▼ M2

- (ii) lotów zawodniczych lub lotów pokazowych, pod warunkiem że wysokość wynagrodzenia lub ewentualnego świadczenia wzajemnego otrzymanego z tytułu takich lotów ograniczona jest do kwoty, która stanowi zwrot bezpośrednich kosztów oraz proporcjonalny wkład na poczet kosztów rocznych, a także do nagród o wartości nie większej niż określona przez właściwy organ;
- (iii) lotów zapoznawczych, zrzutów skoczków spadochronowych, holowania szybowców lub lotów akrobatycznych wykonywanych przez organizację szkoleniową, której główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w państwie członkowskim, zatwierdzoną zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1178/2011<sup>(1)</sup>, lub przez organizację utworzoną w celu promocji sportów powietrznych lub lotnictwa rekreacyjnego, pod warunkiem że statek powietrzny eksploatowany przez daną organizację jest jej własnością lub jest przedmiotem leasingu bez załogi, lot nie generuje zysków przekazywanych poza organizację, a loty, w których uczestniczą osoby niebędące członkami organizacji, mają zaledwie marginalny udział w działalności organizacji.

Do celów niniejszego rozporządzenia „ograniczonych operacji” nie uznaje się za operacje CAT lub zarobkowe operacje specjalistyczne;

- q) „lot zapoznawczy” oznacza „lot zapoznawczy” zgodnie z definicją w art. 2 pkt 9 rozporządzenia (UE) nr 965/2012;
- r) „lot zawodniczy” oznacza „lot zawodniczy” zgodnie z definicją w art. 2 pkt 10 rozporządzenia (UE) nr 965/2012;
- s) „lot pokazowy” oznacza „lot pokazowy” zgodnie z definicją w art. 2 pkt 11 rozporządzenia (UE) nr 965/2012.

▼ M6▼ C4*Artykuł 3***Wymagania dotyczące ciągłej zdatności do lotu**

1. Ciągłą zdatność do lotu statków powietrznych, o których mowa w art. 1 lit. a), oraz instalowanych w nich podzespołów zapewnia się zgodnie z wymaganiami załącznika I (część M), z wyjątkiem statków powietrznych wymienionych w ust. 2 akapit pierwszy, do których zastosowanie mają wymagania załącznika Vb (część ML).

2. Wymagania załącznika Vb (część ML) stosuje się do następujących statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym:

- a) samoloty o maksymalnej masie startowej nie większej niż 2 730 kg;
- b) wiropląty o maksymalnej masie startowej nie większej niż 1 200 kg, certyfikowane dla maksymalnie 4 osób;
- c) inne statki powietrzne ELA2.

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 311 z 25.11.2011, s. 1).

**▼ C4**

W przypadku gdy statki powietrzne, o których mowa w akapicie pierwszym lit. a), b) i c), są wymienione w certyfikacie przewoźnika lotniczego posiadanym przez przewoźnika lotniczego koncesjonowanego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, zastosowanie mają wymagania załącznika I (część M).

3. W certyfikacie przewoźnika lotniczego posiadanym przez przewoźnika lotniczego koncesjonowanego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, wymienia się statki powietrzne określone w ust. 2 akapit pierwszy lit. a), b) i c), w przypadku których spełnione są wszystkie poniższe wymagania:

- a) właściwy organ zatwierdził program obsługi technicznej statku powietrznego zgodnie z pkt M.A.302 załącznika I (część M);
- b) wykonano należyłą obsługę zgodnie z programem obsługi technicznej, o którym mowa w lit. a), i poświadczono to zgodnie z pkt 145.A.48 i pkt 145.A.50 załącznika II (część 145);
- c) przeprowadzono przegląd zdatności do lotu i wydano nowe poświadczenie przeglądu zdatności do lotu zgodnie z pkt M.A.901 załącznika I (część M).

4. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1 niniejszego artykułu, ciągła zdatność do lotu statków powietrznych, o których mowa w art. 1 lit. a), posiadających zezwolenie na lot, jest zapewniana na podstawie szczególnych warunków ciągłej zdatności do lotu określonych w zezwoleniu na lot wydanym zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 <sup>(1)</sup>.

**▼ M11**

5. Programy obsługi technicznej statków powietrznych, o których mowa w art. 1 lit. a), spełniające wymagania określone w pkt M.A.302 załącznika I (część M), mające zastosowanie przed dniem 24 marca 2020 r., uznaje się za spełniające wymagania określone w pkt M.A.302 załącznika I (część M) lub pkt ML.A.302 załącznika Vb (część ML), stosownie do przypadku, zgodnie z ust. 1 i 2.

**▼ C4**

6. Operatorzy zapewniają ciągłą zdatność do lotu statków powietrznych, o których mowa w art. 1 lit. b), oraz instalowanych w nich podzespołów zgodnie z wymaganiami określonymi w załączniku Va (część T).

7. Ciągła zdatność do lotu samolotów o certyfikowanej maksymalnej masie startowej 5 700 kg lub mniejszej, wyposażonych w kilka silników turbośmigłowych, wymaga spełnienia wymagań mających zastosowanie do statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym określonymi w pkt M.A.201, pkt M.A.301, pkt M.A.302, pkt M.A.601 i pkt M.A.803 załącznika I (część M), w pkt 145.A.30 załącznika II (część 145), w pkt 66.A.5, pkt 66.A.30, pkt 66.A.70, dodatkach V i VI do załącznika III (część 66), w pkt CAMO.A.315 załącznika Vc (część CAMO) oraz w pkt CAO.A.010 i dodatku I do załącznika Vd (część CAO) w zakresie, w jakim mają one zastosowanie do statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym.

<sup>(1)</sup> 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).

▼ **M11***Artykuł 4***Zatwierdzanie organizacji zaangażowanych w zapewnianie ciągłej zdatności do lotu**

1. Organizacje zaangażowane w zapewnianie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz podzespołów w nich montowanych, w tym obsługi technicznej, są zatwierdzane, na ich wniosek, przez właściwy organ zgodnie z wymaganiami załącznika II (część 145), załącznika Vc (część CAMO) lub załącznika Vd (część CAO), stosownie do danej organizacji.

2. Na zasadzie odstępstwa od przepisów ust. 1 do dnia 24 września 2020 r. organizacje mogą, na własny wniosek, uzyskać zatwierdzenie wydawane przez właściwy organ zgodnie z podsekcją F i podsekcją G załącznika I (część M). Wszystkie zatwierdzenia wydane zgodnie z podsekcją F i podsekcją G załącznika I (część M) są ważne do dnia 24 marca 2022 r.

3. Certyfikaty zatwierdzenia organizacji obsługi technicznej wydane lub uznane przez państwo członkowskie zgodnie ze specyfikacją certyfikacyjną JAR-145, o której mowa w załączniku II do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 <sup>(1)</sup>, i ważne przed dniem 29 listopada 2003 r. uznaje się za wydane zgodnie z wymaganiami załącznika II (część 145) do niniejszego rozporządzenia.

4. Na wniosek organizacji posiadających ważny certyfikat zatwierdzenia organizacji wydany zgodnie z podsekcją F lub podsekcją G załącznika I (część M) lub z załącznikiem II (część 145), właściwy organ wydaje formularz 3-CAO określony w dodatku I do załącznika Vd (część CAO) i obejmuje je od tego momentu nadzorem właściwego organu zgodnie z załącznikiem Vd (część CAO).

Przywileje takiej organizacji wynikające z zatwierdzenia wydanego zgodnie z załącznikiem Vd (część CAO) odpowiadają przywilejom wynikającym z zatwierdzenia wydanego zgodnie z podsekcją F lub podsekcją G załącznika I (część M) lub załącznikiem II (część 145). Jednakże przywileje te nie mogą wykraczać poza przywileje organizacji, o której mowa w sekcji A załącznika Vd (część CAO).

Na zasadzie odstępstwa od pkt CAO.B.060 załącznika Vd (część CAO) do dnia 24 marca 2022 r. organizacja może skorygować wszelkie ustalone niezgodności związane z wymaganiami wprowadzonymi załącznikiem Vd (część CAO), które nie są zawarte w podsekcji F lub podsekcji G załącznika I (część M) lub w załączniku II (część 145).

Jeżeli po dniu 24 marca 2022 r. niezgodności nie będą przez organizację usunięte, certyfikat zatwierdzenia zostaje cofnięty, ograniczony lub zawieszony w całości lub w części.

5. Na wniosek organizacji posiadających ważny certyfikat zatwierdzenia organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu wydany zgodnie z podsekcją G załącznika I (część M), właściwy organ wydaje im na formularzu 14 EASA certyfikat zatwierdzenia zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO) i obejmuje je od tego momentu nadzorem zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO).

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (Dz.U. L 373 z 31.12.1991, s. 4).

**▼ M11**

Na zasadzie odstępstwa od pkt CAMO.B.350 załącznika Vc (część CAMO) do dnia 24 marca 2022 r. organizacja może skorygować wszelkie ustalone niezgodności związane z wymaganiami wprowadzonymi załącznikiem Vc (część CAMO), których nie wymieniono w podsekcji G załącznika I (część M).

Jeżeli po dniu 24 marca 2022 r. niezgodności nie będą przez organizację usunięte, certyfikat zatwierdzenia zostaje cofnięty, ograniczony lub zawieszony w całości lub w części.

6. Świadectwa i zatwierdzenia programów obsługi technicznej statków powietrznych wydane na podstawie rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 w brzmieniu obowiązującym przed dniem 24 marca 2020 r. uważa się za wydane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

**▼ B***Artykuł 5***Personel poświadczający****▼ M11**

1. Personel poświadczający musi posiadać kwalifikacje zgodne z wymaganiami załącznika III (część 66), z wyjątkiem przypadków przewidzianych w pkt M.A.606 lit. h), pkt M.A.607 lit. b), pkt M.A.801 lit. c) i pkt M.A.803 załącznika I (część M), w pkt ML.A.801 lit. c) i pkt ML.A.803 załącznika Vb (część ML), w pkt CAO.A.040 lit. b) i c) załącznika Vd (część CAO) oraz w pkt 145.A.30 lit. j) i dodatku IV do załącznika II (część 145).

**▼ B**

2. Każdą licencję przyznaną na obsługę techniczną statków powietrznych, a także ewentualne ograniczenia techniczne związane z tą licencją, wydaną lub uznawaną przez państwo członkowskie zgodnie z wymaganiami i procedurami JAA, które były ważne w chwili wejścia w życie rozporządzenia (WE) nr 2042/2003, uważa się za wydaną zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

3. Członka personelu poświadczającego, posiadającego licencję wydaną zgodnie z załącznikiem III (część 66) w danej kategorii lub podkategorii, uznaje się za posiadającego uprawnienia, o których mowa w pkt. 66.A.20 lit. a) tegoż załącznika, odpowiadające danej kategorii lub podkategorii. Wymagania z zakresu podstawowej wiedzy odpowiadające tym nowym uprawnieniom uznaje się za spełnione do celów rozszerzenia takiej licencji o nową kategorię lub podkategorię.

4. Członek personelu poświadczającego posiadający licencję obejmującą statki powietrzne, które nie wymagają uprawnień na typ, może nadal korzystać ze swoich uprawnień do momentu pierwszego przedłużenia ważności licencji lub pierwszej zmiany; w takim przypadku licencja podlega konwersji zgodnie z procedurą określoną w pkt 66.B.125 załącznika III (część 66), obejmując uprawnienia określone w pkt 66.A.45 tegoż załącznika.

5. Raporty konwersji i raporty zaliczenia egzaminów, spełniające wymagania obowiązujące przed datą stosowania rozporządzenia (UE) nr 1149/2011, uznaje się za zgodne z niniejszym rozporządzeniem.

**▼ M5**

6. Do momentu wprowadzenia w niniejszym rozporządzeniu szczegółowych wymagań wobec personelu poświadczającego dotyczących podzespołów nadal obowiązują wymagania ustanowione w przepisach krajowych obowiązujących w danym państwie członkowskim, z wyjątkiem organizacji obsługi technicznej zlokalizowanych poza Unią, w odniesieniu do których wymagania zatwierdza Agencja.



**▼ B***Artykuł 6***Wymagania dotyczące organizacji szkoleniowych**

1. Organizacje zaangażowane w szkolenia personelu, o którym mowa w art. 5, muszą uzyskać zatwierdzenie zgodnie z załącznikiem IV (część 147) na:
  - a) przeprowadzanie uznawanych podstawowych kursów szkoleniowych; lub
  - b) przeprowadzanie uznawanych kursów szkoleniowych dla danego typu; oraz
  - c) przeprowadzanie egzaminów; oraz
  - d) wydawanie zaświadczeń o odbyciu szkolenia.
2. Zatwierdzenia organizacji szkoleniowych z zakresu obsługi technicznej wydane lub uznawane przez państwo członkowskie zgodnie z wymaganiami i procedurami JAA, które jest ważne w chwili wejścia w życie rozporządzenia (WE) nr 2042/2003, uważa się za wydane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
3. W szkoleniach w zakresie uprawnień na typ zatwierdzonych przed zatwierdzeniem minimalnego programu szkolenia kwalifikującego do uzyskania uprawnień personelu poświadczającego dotyczących konkretnego typu statku powietrznego, który to program zawarty jest w danych dotyczących zgodności operacyjnej w odniesieniu do danego typu ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012, uwzględnia się stosowne elementy określone w obowiązkowej części danych dotyczących zgodności operacyjnej w terminie nie późniejszym niż dzień 18 grudnia 2017 r. lub w ciągu dwóch lat od daty zatwierdzenia danych dotyczących zgodności operacyjnej, w zależności od tego, która z tych dat jest późniejsza.

*Artykuł 7*

Rozporządzenie (WE) nr 2042/2003 traci moc.

Odesłania do uchylonego rozporządzenia należy odczytywać jako odesłania do niniejszego rozporządzenia, zgodnie z tabelą korelacji w załączniku VI.

**▼ M6**  
**▼ C4***Artykuł 7a***Właściwe organy**

1. W przypadku gdy państwo członkowskie wyznacza więcej niż jeden podmiot jako właściwy organ mający niezbędne uprawnienia i przydzielone obowiązki w zakresie certyfikacji osób i organizacji podlegających niniejszemu rozporządzeniu oraz sprawowania nad nimi nadzoru, spełnione muszą być następujące wymagania:
  - a) obszary kompetencji każdego z tych właściwych organów są wyraźnie określone, w szczególności pod względem zakresu obowiązków i ograniczeń geograficznych;
  - b) działania tych organów są skoordynowane, tak aby zapewnić skuteczny system certyfikacji i nadzoru w stosunku do wszystkich organizacji i osób podlegających niniejszemu rozporządzeniu w zakresie ich odnośnych kompetencji.
2. Państwa członkowskie muszą zapewnić, aby członkowie personelu ich właściwych organów nie prowadzili czynności w zakresie certyfikacji i nadzoru, jeżeli istnieją przesłanki wskazujące, iż mogłoby to bezpośrednio lub pośrednio prowadzić do konfliktu interesów, w szczególności w kontekście więzi rodzinnych lub interesów finansowych.

**▼ C4**

3. W przypadku gdy jest to konieczne do wykonywania zadań w zakresie certyfikacji lub nadzoru wynikających z niniejszego rozporządzenia, właściwe organy są uprawnione do:

- a) badania rejestrów, danych, procedur i wszelkich innych materiałów istotnych z punktu widzenia realizacji zadań w zakresie certyfikacji lub nadzoru;
- b) kopiowania lub pobierania wyciągów z tych rejestrów, danych, procedur i pozostałych materiałów;
- c) zwracania się do wszelkich członków personelu tych organizacji o przedstawienie ustnych wyjaśnień na miejscu;
- d) dostępu do stosownych obiektów, miejsc operacji lub środków transportu będących własnością tych osób lub przez nie użytkowanych;
- e) przeprowadzania audytów, badań, ocen, inspekcji, w tym niezapowiedzianych inspekcji, w odniesieniu do tych organizacji;
- f) w stosownych przypadkach wprowadzania lub inicjowania środków egzekucyjnych.

4. Uprawnienia, o których mowa w ust. 3, są wykonywane zgodnie z przepisami prawa danego państwa członkowskiego.

**▼ B***Artykuł 8***Wejście w życie**

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

2. W drodze odstępstwa od ust. 1, państwa członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu:

- a) w odniesieniu do obsługi technicznej samolotów z kabiną nieciśnieniową wyposażonych w silnik tłokowy, o maksymalnej masie startowej równej 2 000 kg i mniejszej, nieeksploatowanych w zarobkowym transporcie lotniczym,

do dnia 28 września 2014 r. wymagania, aby personel poświadczający posiadał kwalifikacje zgodne z załącznikiem III (część 66), określone następującymi przepisami:

— pkt M.A.606 lit. g) i M.A.801 lit. b) ppkt 2 załącznika I (część M),

— pkt 145.A.30 lit. g) i h) załącznika II (część 145);

**▼ M5****▼ M2**

- c) w odniesieniu do statków powietrznych zarejestrowanych w państwie trzecim, które są przedmiotem leasingu bez załogi przez koncesjonowanego przewoźnika lotniczego zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu i Rady (WE) nr 1008/2008, do dnia 25 sierpnia 2017 r. – wymagań załącznika Va.

▼ **M2**

2a. W drodze odstępstwa od ust. 1 wymagania dotyczące statków powietrznych użytkowanych w zarobkowych operacjach specjalistycznych i operacjach CAT, innych niż eksploatowane przez przewoźników koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, określone w rozporządzeniu (UE) nr 965/2012 zmienionym rozporządzeniem (UE) nr 379/2014 <sup>(1)</sup>, stosuje się od dnia 21 kwietnia 2017 r.

Do tego czasu:

- przepisy załącznika I pkt M.A.201 lit. f) stosuje się do skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym użytkowanych przez operatorów, od których państwo członkowskie wymaga posiadania certyfikatu w związku z ich działalnością handlową, innych niż koncesjonowani przewoźnicy lotniczy zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 oraz do zarobkowych ATO,
- przepisy załącznika I pkt M.A.201 lit. h) stosuje się do statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym, użytkowanych przez operatorów, od których państwo członkowskie wymaga posiadania certyfikatu w związku z ich działalnością handlową, innych niż koncesjonowani przewoźnicy lotniczy zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 oraz do zarobkowych ATO,
- przepisy załącznika I pkt M.A.306 lit. a) stosuje się do statków powietrznych użytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 oraz do statków powietrznych użytkowanych przez operatorów, od których państwo członkowskie wymaga posiadania certyfikatu w związku z ich działalnością handlową,
- przepisy załącznika I pkt M.A.801 lit. c) stosuje się do statków powietrznych ELA1 nieużytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 i nieużytkowanych przez zarobkowe ATO,
- przepisy załącznika I pkt M.A.803 lit. b) stosuje się do nieskomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym o maksymalnej masie startowej powyżej 2 730 kg, szybowców, ►C7 szybowców z napędem ◄ i balonów, nieużytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, przez operatorów, od których państwo członkowskie wymaga posiadania certyfikatu w związku z ich działalnością handlową, ani przez zarobkowe ATO,
- przepisy załącznika I pkt M.A.901 lit. g) stosuje się do statków powietrznych ELA1 nieużytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, przez operatorów, od których państwo członkowskie wymaga posiadania certyfikatu w związku z ich działalnością handlową, ani przez zarobkowe ATO.

▼ **B**

3. Jeśli państwo członkowskie korzysta z przepisów ust. 2, powiadamia o tym Komisję i Agencję.

<sup>(1)</sup> 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).

**▼ B**

4. Do celów ograniczeń czasowych określonych w pkt 66.A.25, 66.A.30 i dodatku III do załącznika III (część 66), związanych z egzaminami z zakresu podstawowej wiedzy, podstawowym doświadczeniem, szkoleniami teoretycznymi na typ i odpowiednimi egzaminami, szkoleniami praktycznymi oraz odpowiednią oceną, egzaminami na typ i szkoleniami w miejscu pracy zakończonymi przed datą stosowania ►M1 rozporządzenia (UE) nr 1149/2011 ◀, podstawą wyliczeń jest data rozpoczęcia stosowania ►M1 rozporządzenia (UE) nr 1149/2011. ◀

**▼ M5** \_\_\_\_\_**▼ M1**

6. W drodze odstępstwa od ust. 1:

- a) właściwe organy lub, w stosownych przypadkach, organizacje mogą nadal wydawać wcześniejsze wydania certyfikatów określonych w dodatku III do załącznika I (część M) lub dodatkach II i III do załącznika IV (część 147) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014, obowiązujące przed dniem 27 lipca 2015 r., do dnia 31 grudnia 2015 r.;
- b) ►C3 certyfikaty ◀ wydane przed dniem 1 stycznia 2016 r. pozostają ważne do czasu ich zmiany, zawieszenia lub cofnięcia.

**▼ M11** \_\_\_\_\_**▼ M6****▼ C4** \_\_\_\_\_**▼ B**

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

**▼ B***ZAŁĄCZNIK I***(Część M)****▼ M6****▼ C4**

## SPIS TREŚCI

**M.1**

## SEKCJA A — WYMAGANIA TECHNICZNE

## PODSEKCJA A — PRZEPISY OGÓLNE

M.A.101 Zakres

## PODSEKCJA B — ODPOWIEDZIALNOŚĆ

M.A.201 Odpowiedzialność

M.A.202 Zgłaszanie zdarzeń

## PODSEKCJA C — CIĄGŁA ZDATNOŚĆ DO LOTU

M.A.301 Zadania zapewniania ciągłej zdatności do lotu

M.A.302 Program obsługi technicznej statku powietrznego

M.A.303 Dyrektywy zdatności

M.A.304 Dane dotyczące modyfikacji i napraw

M.A.305 System dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego

M.A.306 Pokładowy dziennik techniczny

M.A.307 Przekazywanie dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego

## PODSEKCJA D — STANDARDY OBSŁUGI TECHNICZNEJ

M.A.401 Dane obsługowe

M.A.402 Wykonywanie obsługi technicznej

M.A.403 Usterki statku powietrznego

## PODSEKCJA E — PODZESPOŁY

M.A.501 Klasyfikacja i zabudowa

M.A.502 Obsługa techniczna podzespołów

M.A.503 Części o ograniczonym czasie użytkowania i podzespoły kontrolowane okresowo

M.A.504 Segregacja podzespołów

## PODSEKCJA F — ORGANIZACJA OBSŁUGI TECHNICZNEJ

M.A.601 Zakres

M.A.602 Wniosek

M.A.603 Zakres zatwierdzenia

M.A.604 Podręcznik organizacji obsługi technicznej

M.A.605 Zaplecze

M.A.606 Wymagania w stosunku do personelu

M.A.607 Personel poświadczający oraz personel ds. przeglądu zdatności do lotu

M.A.608 Podzespoły, urządzenia i narzędzia

M.A.609 Dane obsługowe

M.A.610 Zlecenia na prace obsługi technicznej

**▼ C4**

- M.A.611 Standardy obsługi technicznej
- M.A.612 Poświadczenie obsługi statku powietrznego
- M.A.613 Poświadczenie obsługi podzespołu
- M.A.614 Dokumentacja obsługi technicznej i przeglądu zdatności do lotu
- M.A.615 Przywileje organizacji
- M.A.616 Przegląd organizacji
- M.A.617 Zmiany w zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej
- M.A.618 Ciągłość ważności zatwierdzenia
- M.A.619 Niezgodności

**PODSEKCJA G — ORGANIZACJA ZARZĄDZANIA CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU**

- M.A.701 Zakres
- M.A.702 Wniosek
- M.A.703 Zakres zatwierdzenia
- M.A.704 Charakterystyka zarządzania ciągłą zdatnością do lotu
- M.A.705 Zaplecze
- M.A.706 Wymagania w stosunku do personelu
- M.A.707 Personel przeglądu zdatności do lotu
- M.A.708 Zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu
- M.A.709 Dokumentacja
- M.A.710 Przegląd zdatności do lotu
- M.A.711 Przywileje organizacji
- M.A.712 System zapewnienia jakości
- M.A.713 Zmiany w zatwierdzonej organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu
- M.A.714 Prowadzenie dokumentacji
- M.A.715 Ciągłość ważności zatwierdzenia
- M.A.716 Niezgodności

**PODSEKCJA H — POŚWIADCZENIE OBSŁUGI (CRS)**

- M.A.801 Poświadczenie obsługi statku powietrznego
- M.A.802 Poświadczenie obsługi podzespołu
- M.A.803 Upoważnienie pilota-właściciela

**PODSEKCJA I — POŚWIADCZENIE PRZEGLĄDU ZDATNOŚCI DO LOTU**

- M.A.901 Przegląd zdatności do lotu statku powietrznego
- M.A.902 Ważność poświadczenia przeglądu zdatności do lotu
- M.A.903 Przeniesienie rejestracji w granicach terytorium UE
- M.A.904 Przegląd zdatności do lotu statku powietrznego importowanego do UE
- M.A.905 Niezgodności

**SEKCJA B – PROCEDURA STOSOWANA PRZEZ WŁAŚCIWE ORGANY****PODSEKCJA A — PRZEPISY OGÓLNE**

- M.B.101 Zakres
- M.B.102 Właściwy organ

**▼ C4**

M.B.103 Niezgodności i środki egzekucyjne – osoby

M.B.104 Prowadzenie dokumentacji

M.B.105 Wzajemna wymiana informacji

**PODSEKCJA B — ODPOWIEDZIALNOŚĆ**

M.B.201 Obowiązki

M.B.202 Informowanie Agencji

**PODSEKCJA C — CIĄGŁA ZDATNOŚĆ DO LOTU**

M.B.301 Program obsługi technicznej statku powietrznego

M.B.302 Wyłączenia

M.B.303 Monitorowanie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego

M.B.304 Cofnięcie, zawieszenie i ograniczenie

M.B.305 Pokładowy dziennik techniczny

**PODSEKCJA D — STANDARDY OBSŁUGI TECHNICZNEJ****PODSEKCJA E — PODZESPOŁY****PODSEKCJA F — ORGANIZACJA OBSŁUGI TECHNICZNEJ**

M.B.601 Wniosek

M.B.602 Zatwierdzenie początkowe

M.B.603 Wydanie zatwierdzenia

M.B.604 Ciągły nadzór

M.B.605 Niezgodności

M.B.606 Zmiany

M.B.607 Cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie zatwierdzenia

**PODSEKCJA G — ORGANIZACJA ZARZĄDZANIA CIĄGŁĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU**

M.B.701 Wniosek

M.B.702 Zatwierdzenie początkowe

M.B.703 Wydanie zatwierdzenia

M.B.704 Ciągły nadzór

M.B.705 Niezgodności

M.B.706 Zmiany

M.B.707 Cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie zatwierdzenia

**PODSEKCJA H — POŚWIADCZENIE OBSŁUGI (CRS)****PODSEKCJA I — POŚWIADCZENIE PRZEGLĄDU ZDATNOŚCI DO LOTU**

M.B.901 Ocena zaleceń

M.B.902 Przegląd zdatności do lotu przez właściwy organ

M.B.903 Niezgodności

M.B.904 Wymiana informacji

Dodatek I — Umowa o zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu

Dodatek II — Autoryzowane poświadczenie obsługi — Formularz 1 EASA

Dodatek III — Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu — Formularz 15 EASA

**▼ C4**

Dodatek IV — System klas i kategorii zatwierdzenia dla organizacji obsługi technicznej określonych w załączniku I (część M) podsekcja F oraz w załączniku II (część 145).

Dodatek V — Certyfikat organizacji obsługi technicznej, o której mowa w załączniku I (część M) podsekcja F – formularz 3-MF EASA

Dodatek VI — Certyfikat organizacji zarządzania ciągłą zdadnością do lotu, o którym mowa w załączniku I (część M) podsekcja G – formularz 14-MG EASA

Dodatek VII — Złożone czynności obsługi technicznej

Dodatek VIII — Ograniczona obsługa techniczna przez pilota-właściciela

**▼ B****M.1**

Do celów niniejszej części, za właściwy organ uważa się:

1. w kwestii nadzoru nad ciągłą zdadnością do lotu poszczególnych statków powietrznych i wydawania poświadczeń przeglądu zdadności do lotu — organ wyznaczony przez państwo członkowskie rejestracji;
2. w kwestii nadzoru nad organizacją obsługi technicznej, określonej w sekcji A podsekcja F niniejszego załącznika (część M):
  - (i) organ wyznaczony przez państwo członkowskie, na terytorium którego znajduje się główna siedziba organizacji,
  - (ii) Agencja, jeśli organizacja mieści się w państwie trzecim;

**▼ M6****▼ C4**

3. w kwestii zatwierdzenia programów obsługi technicznej statków powietrznych („AMP”), jeden z poniższych organów:
  - (i) organ wyznaczony przez państwo członkowskie rejestracji;
  - (ii) jeżeli państwo członkowskie rejestracji wyrazi na to zgodę przed zatwierdzeniem programu obsługi technicznej statku powietrznego, jeden z poniższych organów:
    - a) organ wyznaczony przez państwo członkowskie, w którym znajduje się główne miejsce prowadzenia działalności operatora, lub – w przypadku gdy operator nie ma głównego miejsca prowadzenia działalności – organ wyznaczony przez państwo członkowskie, w którym operator ma miejsce prowadzenia działalności lub miejsce zamieszkania;

**▼ M8**

- b) organ odpowiedzialny za nadzór nad organizacją zarządzającą ciągłą zdadnością do lotu statku powietrznego lub organ, z którym właściciel zawarł ograniczoną umowę zgodnie z pkt M.A.201 lit. i) ppkt 3;
4. w kwestii nadzoru nad organizacją zarządzania ciągłą zdadnością do lotu, określoną w sekcji A podsekcja G niniejszego załącznika (część M):
  - (i) organ wyznaczony przez państwo członkowskie, w którym znajduje się główna siedziba organizacji, o ile certyfikat przewoźnika lotniczego nie obejmuje zatwierdzenia,
  - (ii) organ wyznaczony przez państwo członkowskie operatora, jeśli zatwierdzenie stanowi część certyfikatu przewoźnika lotniczego,
  - (iii) Agencja, jeśli organizacja mieści się w państwie trzecim.

**▼ M6****▼ C4**



**▼ B***SEKCJA A***WYMAGANIA TECHNICZNE****PODSEKCJA A***PRZEPISY OGÓLNE***▼ M6****▼ C4****M.A.101 Zakres**

Niniejsza sekcja ustanawia środki, jakie należy wprowadzić, aby zagwarantować utrzymanie zdatności do lotu statku powietrznego, łącznie z jego obsługą techniczną. Określono w niej również warunki, jakie muszą spełniać osoby lub organizacje zaangażowane w odnośne działania.

**▼ B****PODSEKCJA B***ODPOWIEDZIALNOŚĆ***M.A.201 Odpowiedzialność****▼ M6****▼ C4**

- a) Właściciel statku powietrznego odpowiada za ciągłą zdatność do lotu statku powietrznego oraz dopilnowuje, aby nie wykonywano żadnych lotów, jeżeli nie są spełnione wszystkie następujące wymagania:

**▼ M10**

1. statek powietrzny jest utrzymywany w stanie zdatności do lotu;

**▼ C4**

2. całe wyposażenie eksploatacyjne i awaryjne jest prawidłowo zainstalowane i zdadne do użytku lub wyraźnie zidentyfikowane jako niezdatne do użytku;

**▼ M10**

3. świadectwo zdatności do lotu jest ważne;

**▼ C4**

4. obsługa techniczna statku powietrznego jest wykonywana zgodnie z AMP określonym w pkt M.A.302.

**▼ M10**

- 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**

- c) Każda osoba lub organizacja prowadząca obsługę techniczną odpowiada za wykonane zadania.

**▼ M6****▼ C4**

- d) Pilot dowódca lub, w przypadku statków powietrznych użytkowanych przez przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, operator odpowiada za prawidłowe wykonanie przeglądu przedlotowego. Przegląd ten musi zostać przeprowadzony przez pilota lub inną osobę posiadającą kwalifikacje i nie wymaga się przeprowadzenia go przez zatwierdzoną organizację obsługi technicznej ani personel poświadczający.

## ▼ M8

- e) W przypadku statków powietrznych użytkowanych przez przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 <sup>(1)</sup> operator jest odpowiedzialny za ciągłą zdatność do lotu eksploatowanych przez niego statków powietrznych oraz:
- 1) dopilnowuje, aby nie wykonywano żadnych lotów, jeżeli warunki określone w lit. a) nie są spełnione;
  - 2) podejmuje niezbędne kroki w celu uzyskania zatwierdzenia jako organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu (CAMO) zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO) lub podsekcją G niniejszego załącznika (część M), w ramach posiadanego certyfikatu przewoźnika lotniczego w odniesieniu do statków powietrznych, które eksploatuje;
  - 3) podejmuje niezbędne kroki w celu uzyskania zatwierdzenia zgodnie z załącznikiem II (część 145) lub zawiera pisemną umowę zgodnie z pkt CAMO.A.315 lit. c) załącznika Vc (część CAMO) lub z pkt M.A.708 lit. c) niniejszego załącznika (część M) z organizacją zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem II (część 145).
- f) W przypadku skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym użytkowanych w zarobkowych operacjach specjalistycznych, w operacjach CAT innych niż wykonywane przez przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 lub przez zarobkowe zatwierdzone organizacje szkolenia (ATO) i zadeklarowane organizacje szkolenia (DTO), o których mowa w art. 10a rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 <sup>(2)</sup>, operator dopilnowuje, aby:
- 1) nie wykonywano żadnych lotów, jeżeli warunki określone w lit. a) nie są spełnione;
  - 2) zadania związane z zapewnianiem ciągłej zdatności do lotu były wykonywane przez CAMO zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO) lub podsekcją G niniejszego załącznika (część M); jeżeli operator nie jest CAMO zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO) lub podsekcją G niniejszego załącznika (część M), zawiera pisemną umowę dotyczącą wykonywania tych zadań zgodnie z dodatkiem I do niniejszego załącznika z organizacją zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO) lub podsekcją G niniejszego załącznika (część M);
  - 3) CAMO, o której mowa w ppkt 2, została zatwierdzona zgodnie z załącznikiem II (część 145) jako organizacja kwalifikująca się do uzyskania zatwierdzenia w zakresie obsługi technicznej statków powietrznych oraz podzespołów w nich montowanych lub zawarła pisemną umowę zgodnie z pkt CAMO.A.315 lit. c) załącznika Vc (część CAMO) lub z pkt M.A.708 lit. c) niniejszego załącznika (część M) z organizacjami zatwierdzonymi zgodnie z załącznikiem II (część 145).
- g) W przypadku skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym nieobjętych lit. e) i f) właściciel dopilnowuje, aby:
- 1) nie wykonywano żadnych lotów, jeżeli warunki określone w lit. a) nie są spełnione;

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3).

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 311 z 25.11.2011, s. 1).

▼ **M8**

- 2) zadania związane z zapewnianiem ciągłej zdatności do lotu były wykonywane przez CAMO zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO) lub podsekcją G niniejszego załącznika (część M); jeżeli właściciel nie jest CAMO zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO) lub podsekcją G niniejszego załącznika (część M), zawiera pisemną umowę dotyczącą wykonywania tych zadań zgodnie z dodatkiem I do niniejszego załącznika z organizacją zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO) lub podsekcją G niniejszego załącznika (część M);
  - 3) CAMO, o której mowa w ppkt 2, została zatwierdzona zgodnie z załącznikiem II (część 145) jako organizacja kwalifikująca się do uzyskania zatwierdzenia w zakresie obsługi technicznej statków powietrznych oraz podzespołów w nich montowanych lub zawarła pisemną umowę zgodnie z pkt CAMO.A.315 lit. c) załącznika Vc (część CAMO) lub z pkt M.A.708 lit. c) niniejszego załącznika (część M) z organizacjami zatwierdzonymi zgodnie z załącznikiem II (część 145).
- h) W przypadku ► **C10** statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym ◀ użytkowanych w zarobkowych operacjach specjalistycznych lub operacjach CAT innych niż wykonywane przez przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 lub przez zarobkowe ATO i zarobkowe DTO, o których mowa w art. 10a rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, operator dopilnowuje, aby:

- 1) nie wykonywano żadnych lotów, jeżeli warunki określone w lit. a) nie są spełnione;
- 2) zadania związane z zapewnianiem ciągłej zdatności do lotu były wykonywane przez CAMO zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO) lub podsekcją G niniejszego załącznika (część M) lub przez organizację kompleksowej zdatności do lotu (CAO) zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vd (część CAO); jeżeli operator nie jest CAMO zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO) lub podsekcją G niniejszego załącznika (część M) lub CAO zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vd (część CAO), zawiera pisemną umowę zgodnie z dodatkiem I do niniejszego załącznika z CAMO zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO) lub z podsekcją G niniejszego załącznika (część M), lub z CAO zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vd (część CAO);

▼ **M11**

- 3) CAMO lub CAO, o których mowa w ppkt 2, zostały zatwierdzone zgodnie z załącznikiem II (część 145) lub zgodnie z podsekcją F niniejszego załącznika (część M) lub jako CAO z przywilejami obsługowymi, bądź aby CAMO lub CAO zawarła pisemną umowę z organizacjami zatwierdzonymi zgodnie z załącznikiem II (część 145) lub zgodnie z podsekcją F niniejszego załącznika (część M) lub załącznika Vd (część CAO) z przywilejami obsługowymi.

▼ **M8**

- (i) W przypadku statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym nieobjętych lit. e) i h) lub użytkowanych w ograniczonych operacjach właściciel dopilnowuje, aby loty były wykonywane wyłącznie, gdy spełnione są warunki określone w lit. a). W tym celu właściciel musi:
- 1) przydziela CAMO lub CAO zadania w zakresie ciągłej zdatności do lotu, o których mowa w pkt M.A.301, w drodze pisemnej umowy zawartej zgodnie z dodatkiem I; lub
  - 2) realizuje te zadania we własnym zakresie; lub

▼ **M8**

- 3) realizuje te zadania we własnym zakresie, z wyjątkiem zadań związanych z opracowaniem i procesem zatwierdzania AMP wyłącznie wówczas, gdy zadania te wykonywane są przez CAMO lub CAO na podstawie ograniczonej umowy zawartej zgodnie z pkt M.A.302.

▼ **M2**

- j) W celu stwierdzenia zgodności z przepisami niniejszej części właściciel/operator zapewnia wszelkim osobom uprawnionym przez właściwy organ dostęp do całego swojego zaplecza, wszystkich statków powietrznych lub dokumentów dotyczących jego działalności, w tym czynności zleczanych podwykonawcom.

▼ **M8**

- k) Jeżeli statek powietrzny objęty certyfikatem przewoźnika lotniczego jest wykorzystywany do operacji niezarobkowych lub operacji specjalistycznych zgodnie z pkt ORO.GEN.310 załącznika III lub pkt NCO.GEN.104 załącznika VII do rozporządzenia (UE) nr 965/2012, operator zapewnia, aby zadania związane z ciągłą zdadnością do lotu były wykonywane, stosownie do przypadku, przez CAMO, zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO) lub podsekcją G niniejszego załącznika (część M), lub organizację kompleksowej zdadności do lotu (CAO), zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vd (część CAO), posiadacza certyfikatu przewoźnika lotniczego.

▼ **M6**▼ **C4****M.A.202 Zgłaszanie zdarzeń**

- a) Bez uszczerbku dla wymogów w zakresie zgłaszania określonych w załączniku II (część 145) i załączniku Vc (część CAMO), każda osoba lub organizacja odpowiedzialna zgodnie z pkt M.A.201 zgłasza wszelkie stwierdzone stany statku powietrznego lub podzespołu, które zagrażają bezpieczeństwu lotu:
- 1) właściwemu organowi wyznaczonemu przez państwo członkowskie rejestracji statku powietrznego oraz właściwemu organowi wyznaczonemu przez państwo członkowskie operatora, jeżeli nie jest to państwo członkowskie rejestracji;
  - 2) organizacji odpowiedzialnej za projekt typu lub uzupełniający projekt typu.
- b) Zgłoszenia, o których mowa w lit. a), są sporządzane w sposób określony przez właściwy organ, o którym mowa w lit. a), i zawierają wszelkie istotne informacje o wystąpieniu takiego stanu, znane osobie lub organizacji dokonującej zgłoszenia.
- c) W przypadku gdy obsługa techniczna lub przegląd zdadności do lotu statku powietrznego odbywa się na podstawie pisemnej umowy, osoba lub organizacja odpowiedzialna za te działania zgłasza również wszelkie stany, o których mowa w lit. a), właścicielowi i operatorowi statku powietrznego oraz, jeżeli są to różne podmioty, odpowiedniej CAMO lub CAO.
- d) Osoba lub organizacja dokonuje zgłoszeń, o których mowa w lit. a) i c), w jak najkrótszym terminie, lecz nie później niż 72 godzin od momentu, w którym dana osoba lub organizacja stwierdziły stan, do którego zgłoszenie się odnosi, chyba że uniemożliwiają to wyjątkowe okoliczności.
- e) Osoba lub organizacja dokonuje zgłoszenia działań następczych, podając szczegółowe informacje dotyczące działań, które dana osoba lub organizacja zamierza podjąć, aby zapobiec podobnym zdarzeniom w przyszłości, niezwłocznie po określeniu tych działań. Zgłoszenia działań następczych są dokonywane w formie i w sposób określony przez właściwy organ.

**▼ B**

## PODSEKCJA C

## CIĄGŁA ZDATNOŚĆ DO LOTU

**▼ M6****▼ C4**M.A.301 **Zadania zapewniania ciągłej zdatności do lotu**

Ciągła zdatność do lotu statku powietrznego oraz sprawność wyposażenia eksploatacyjnego i awaryjnego zapewniania jest poprzez:

- a) wykonanie przeglądu przedlotowego;
- b) usunięcie wszelkich usterek i uszkodzeń mających wpływ na bezpieczną eksploatację zgodnie z danymi określonymi w pkt M.A.304 i M.A.401, stosownie do przypadku, przy uwzględnieniu wykazu wyposażenia minimalnego (MEL) oraz wykazu odstępstw od konfiguracji, jeżeli takowe istnieją;
- c) wykonanie całości obsługi technicznej zgodnie z AMP, o którym mowa w pkt M.A.302;
- d) poświadczenie całości obsługi technicznej zgodnie z podsekcją H;
- e) w odniesieniu do wszystkich skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym lub statków powietrznych użytkowanych przez przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, analizę skuteczności zatwierzonego AMP, o którym mowa w pkt M.A.302;
- f) wdrażanie wszelkich stosownych:
  - 1) dyrektyw zdatności;
  - 2) dyrektyw operacyjnych mających wpływ na ciągłą zdatność do lotu;
  - 3) wymagań dotyczących ciągłej zdatności do lotu ustanowionych przez Agencję;
  - 4) środków wymaganych przez właściwy organ w ramach natychmiastowej reakcji na problem w zakresie bezpieczeństwa;
- g) wykonywanie modyfikacji i napraw zgodnie z pkt M.A.304;
- h) dostarczanie pilotowi dowódcy lub operatorowi, w przypadku przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, protokołu ważenia i wyważenia odzwierciedlającego aktualną konfigurację statku powietrznego;
- i) w razie potrzeby, przeprowadzanie lotów próbnych po obsłudze.

M.A.302 **Program obsługi technicznej statku powietrznego**

- a) Obsługę techniczną każdego statku powietrznego organizuje się zgodnie z AMP.
- b) AMP i wszelkie jego dalsze zmiany są zatwierdzane przez właściwy organ.
- c) ► **M8** W przypadku gdy ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych zarządza CAMO lub CAO lub gdy między właścicielem a CAMO lub CAO zawarta została ograniczona umowa zgodnie z pkt M.A.201 lit. i) ppkt 3, AMP i jej zmiany można zatwierdzać w drodze procedury pośredniego zatwierdzenia.

**▼ C4**

W takim przypadku CAMO lub CAO ustanawia procedurę pośredniego zatwierdzenia jako część charakterystyki zarządzania ciągłą zdatnością do lotu (CAME), o której mowa w pkt CAMO.A.300 załącznika Vc bądź w pkt M.A.704 niniejszego załącznika, lub jako część charakterystyki kompleksowej zdatności do lotu (CAE), o której mowa w pkt CAO.A.025 załącznika Vd, a właściwy organ odpowiedzialny za CAMO lub CAO zatwierdza tę procedurę. ◀

Procedura pośredniego zatwierdzenia jest stosowana wyłącznie w przypadku, gdy dana CAMO lub CAO znajduje się pod nadzorem państwa członkowskiego rejestracji statku powietrznego, chyba że została zawarta pisemna umowa zgodnie z pkt M.1 ppkt 3 w sprawie przekazania odpowiedzialności za zatwierdzenie programu obsługi technicznej statku powietrznego właściwemu organowi odpowiedzialnemu za CAMO lub CAO.

d) AMP musi wykazywać zgodność z:

- 1) instrukcjami wydanymi przez właściwy organ;
- 2) instrukcjami w zakresie ciągłej zdatności do lotu:
  - (i) wydanymi przez posiadaczy certyfikatu typu, ograniczonego certyfikatu typu, uzupełniającego certyfikatu typu, zatwierdzenia projektu poważnej zmiany, ETSO lub dowolnego innego stosownego zatwierdzenia wydanego zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012;
  - (ii) zawartymi — w stosownych przypadkach — w specyfikacjach certyfikacyjnych, o których mowa w pkt 21.A.90B lub 21.A.431B załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012;

**▼ M9**

3) mającymi zastosowanie przepisami załącznika I (część-26) do rozporządzenia (UE) 2015/640.

**▼ M10**

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.

**▼ C4**

- f) AMP zawiera szczegóły dotyczące całości obsługi technicznej, jaką należy wykonywać, w tym częstotliwość i wszelkie konkretne zadania związane z rodzajem i specyfiką operacji.
- g) W odniesieniu do skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym, w przypadku gdy AMP jest oparty na procedurze grupy nadzoru obsługi technicznej lub na monitorowaniu stanu, AMP statków powietrznych obejmuje program niezawodności.
- h) AMP podlega okresowym analizom i, jeśli to konieczne, są w nim wprowadzane zmiany. Analizy te gwarantują, że AMP jest stale aktualny i adekwatny, jeśli chodzi o doświadczenie eksploatacyjne i instrukcje właściwego organu, równocześnie uwzględniając nowe lub zmienione instrukcje obsługi technicznej wydawane przez posiadaczy certyfikatu typu i uzupełniającego certyfikatu typu oraz wszelkie pozostałe organizacje, które publikują takie dane zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.

**▼ B****M.A.303 Dyrektywy zdatności**

O ile Agencja nie ustali inaczej, mająca zastosowanie dyrektywa zdatności musi być wykonana zgodnie z wymaganiami tej dyrektywy.

**▼ M6****▼ C4****M.A.304 Dane dotyczące modyfikacji i napraw**

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

- a) zatwierdzone przez Agencję;
- b) zatwierdzone przez organizację projektującą spełniającą wymagania załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012;
- c) zawarte w wymaganiach, o których mowa w pkt 21.A.90B lub 21.A.431B załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.

**M.A.305 System dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego**

- a) Po zakończeniu każdej obsługi technicznej do systemu dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego wpisuje się – jak najszybciej, a najpóźniej w ciągu 30 dni od zakończenia obsługi technicznej – poświadczenie obsługi statku powietrznego („CRS”) wymagane zgodnie z pkt M.A.801 lub pkt 145.A.50, stosownie do przypadku.
- b) System dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego obejmuje następujące elementy:
  1. datę wpisu, łączny skumulowany czas użytkowania w odniesieniu do stosownego parametru dla statku powietrznego, silników lub śmigieł;
  2. dokumentację zdatności do lotu statku powietrznego, o której mowa w lit. c) i d) poniżej, wraz z uzupełniającą szczegółową dokumentacją obsługi technicznej, o której mowa w lit. e) poniżej;
  3. jeżeli jest to wymagane zgodnie z pkt M.A.306, pokładowy dziennik techniczny.
- c) Dokumentacja ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego zawiera aktualny protokół ważenia i wyważenia oraz aktualny stan:
  1. dyrektyw zdatności i środków, które właściwy organ nakazał wprowadzić w natychmiastowej reakcji na problem w zakresie bezpieczeństwa;
  2. modyfikacji i napraw;
  3. zgodności z AMP;
  4. statusu odroczonego zadań obsługi technicznej i odroczonego likwidacji usterek.

▼ C4

- d) Dokumentacja ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego zawiera aktualny stan podzespołów:
1. części o ograniczonym czasie użytkowania, łącznie ze skumulowanym czasem użytkowania każdej części, której to dotyczy, w odniesieniu do stosownego parametru ograniczenia zdatności do lotu; oraz
  2. podzespołów kontrolowanych okresowo, łącznie ze skumulowanym czasem użytkowania podzespołów, których to dotyczy, w odniesieniu do stosownego parametru, od momentu zakończenia ostatniej planowej obsługi technicznej, jak określono w AMP.
- e) Właściciel lub operator ustanawia system przechowywania następujących dokumentów i danych w formie możliwej do przyjęcia przez właściwy organ i przez niżej określony czas:
1. pokładowy dziennik techniczny: dziennik techniczny lub inne dane o równoważnym zakresie i szczegółowości, z uwzględnieniem okresu 36 miesięcy przed ostatnim wpisem;
  2. CRS i szczegółowa dokumentacja obsługi technicznej:
    - (i) wykazujące zgodność z dyrektywami zgodności i środkami, które właściwy organ nakazał wprowadzić w natychmiastowej reakcji na problem w zakresie bezpieczeństwa, mającymi zastosowanie do statku powietrznego, silników, śmigieł i podzespołów w nim instalowanych, stosownie do przypadku, do momentu zastąpienia zawartych w nich informacji nowymi informacjami o równoważnym zakresie i szczegółowości, ale z uwzględnieniem okresu nie krótszego niż 36 miesięcy;
    - (ii) wykazujące zgodność z danymi mającymi zastosowanie zgodnie z pkt M.A.304 w odniesieniu do bieżących modyfikacji i napraw statku powietrznego, silników, śmigieł i wszelkich podzespołów podlegających ograniczeniom zdatności do lotu; oraz
    - (iii) każdej planowej obsługi technicznej lub innej obsługi technicznej niezbędnej do zapewnienia ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego, silników, śmigieł, stosownie do przypadku, do momentu zastąpienia zawartych w nich informacji nowymi informacjami o równoważnym zakresie i szczegółowości, ale z uwzględnieniem okresu nie krótszego niż 36 miesięcy.
  3. dane specyficzne dla określonych podzespołów:
    - (i) zapis historii eksploatacji każdej części o ograniczonym czasie użytkowania, na podstawie którego ustala się aktualny stan zgodności z ograniczeniami zdatności do lotu;
    - (ii) CRS i szczegółowa dokumentacja obsługi technicznej dotyczące ostatniego wykonania każdej planowej obsługi technicznej oraz każdej nieplanowej obsługi technicznej wszystkich części o ograniczonym czasie użytkowania i podzespołów kontrolowanych okresowo, do momentu zastąpienia informacji o planowej obsłudze technicznej informacjami o innej planowej obsłudze technicznej o równoważnym zakresie i szczegółowości, ale z uwzględnieniem okresu nie krótszego niż 36 miesięcy;



▼ C4

- (iii) CRS i deklaracja akceptacji właściciela w odniesieniu do wszelkich podzespołów zainstalowanych w statku powietrznym ELA2 bez formularza 1 EASA zgodnie z pkt 21.A.307 lit. c) załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, ale z uwzględnieniem okresu nie krótszego niż 36 miesięcy.
4. Okresy przechowywania dokumentacji w przypadku ostatecznego wycofania statku powietrznego z eksploatacji:
- (i) dane wymagane zgodnie z pkt M.A.305 lit. b) ppkt 1 w odniesieniu do statków powietrznych, silników i śmigieł, które przechowuje się przez co najmniej 12 miesięcy;
  - (ii) ostatni obowiązujący stan i ostatnie obowiązujące protokoły określone w pkt M.A.305 lit. c) i d), które przechowuje się przez co najmniej 12 miesięcy; oraz
  - (iii) najnowsze CRS i najnowsza szczegółowa dokumentacja obsługi technicznej określone w pkt M.A.305 lit. e) ppkt 2 ppkt (ii) i lit. e) ppkt 3 ppkt (i), które przechowuje się przez co najmniej 12 miesięcy.
- f) Osoba lub organizacja odpowiedzialne za zarządzanie zadaniami zapewnienia ciągłej zdatości do lotu zgodnie z pkt M.A.201 spełnia wymagania dotyczące systemu dokumentacji ciągłej zdatości do lotu statku powietrznego i na żądanie udostępnia dokumentację właściwemu organowi.
- g) Wszystkie wpisy w systemie dokumentacji ciągłej zdatości do lotu statku powietrznego muszą być zrozumiałe i dokładne. W przypadku gdy zachodzi konieczność skorygowania danego wpisu, należy tego dokonać w sposób, który wyraźnie pokazuje, jaki był pierwotny wpis.

▼ M2

M.A.306 **Pokładowy dziennik techniczny**

▼ M6▼ C4

- a) Poza wymaganiami określonymi w pkt M.A.305, w przypadku operacji CAT, zarobkowych operacji specjalistycznych i operacji zarobkowych ATO lub DTO, operator prowadzi dla każdego statku powietrznego pokładowy dziennik techniczny zawierający następujące informacje:

▼ M2

1. informacje o każdym locie konieczne do zapewnienia ciągłego bezpieczeństwa lotu; oraz
2. bieżące poświadczenie obsługi statku powietrznego; oraz
3. bieżące świadectwo obsługi technicznej przedstawiające status obsługi technicznej statku powietrznego w zakresie kolejnych planowych i nieplanowanych czynności obsługi technicznej do wykonania, chyba że właściwy organ postanowi o innym miejscu przechowywania świadectwa obsługi technicznej; oraz
4. wszystkie odłożone, zaplanowane na później usunięcia usterek, które mają wpływ na eksploatację statku powietrznego; oraz
5. wszelkie niezbędne wskazówki dotyczące warunków wsparcia obsługi technicznej.

**▼ M8**

- b) Pierwsza wersja pokładowego dziennika technicznego podlega zatwierdzeniu przez właściwy organ określony odpowiednio w pkt CAMO.A.105 załącznika Vc (część CAMO) lub w pkt M.1 niniejszego załącznika (część M) bądź w pkt CAO.1 ppkt 1 załącznika Vd (część CAO). Wszelkimi późniejszymi zmianami wprowadzanymi w tym dzienniku zarządza się zgodnie z pkt CAMO.A.300 lit. c) lub pkt M.A.704 lit. b) i c) bądź pkt CAO.A.025 lit. c).

**▼ M6****▼ C4****▼ B****M.A.307 Przekazywanie dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego****▼ M6****▼ C4**

- a) Z chwilą ostatecznego przekazania statku powietrznego przez właściciela lub operatora innemu podmiotowi właściciel lub operator, który dokonuje przekazania, zapewnia także przekazanie dokumentacji ciągłej zdatności do lotu, o której mowa w pkt M.A.305 oraz – w stosownych przypadkach – pokładowego dziennika technicznego, o którym mowa w pkt M.A.306.
- b) W przypadku gdy właściciel zleca CAMO lub CAO zadania zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, zapewnia przekazanie dokumentacji ciągłej zdatności do lotu, o której mowa w pkt M.A.305, tej zakontraktowanej organizacji.
- c) Okresy przechowywania dokumentacji określone w pkt M.A.305 lit. e) mają w dalszym ciągu zastosowanie do nowego właściciela, operatora, nowej CAMO lub CAO.

**▼ B****PODSEKCJA D****STANDARDY OBSŁUGI TECHNICZNEJ****M.A.401 Dane obsługowe**

- a) Osoba lub organizacja prowadząca obsługę techniczną statku powietrznego ma dostęp do bieżących odpowiednich danych dotyczących obsługi technicznej i tylko takie dane wykorzystuje, wykonując obsługę techniczną, włącznie z modyfikacjami i naprawami.
- b) Do celów niniejszej części odpowiednie dane obsługowe oznaczają:
1. wszelkie stosowne wymagania, procedury, standardy bądź informacje wydane przez właściwy organ lub Agencję,
  2. wszelkie, mające zastosowanie, dyrektywy zdatności,
  3. stosowane instrukcje odnoszące się do ciągłej zdatności do lotu, wydawane przez posiadaczy certyfikatów typu, uzupełniających certyfikatów typu i każdą inną organizację, która publikuje takie dane zgodnie z przepisami załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.
  4. wszelkie odpowiednie dane dostarczane zgodnie z przepisami pkt 145.A.45 lit. d).
- c) Osoba lub organizacja prowadząca obsługę techniczną statku powietrznego gwarantuje, że wszystkie odpowiednie dane obsługowe są aktualne i w razie potrzeby łatwo dostępne. Osoba lub organizacja zakłada system kart lub arkuszy roboczych i dokładnie nanosi dane obsługowe na te karty lub arkusze, bądź tworzy dokładne odnośniki do poszczególnych zadań obsługi technicznej ujętych w takich danych.

**▼ M2****M.A.402 Wykonywanie obsługi technicznej**

Z wyjątkiem obsługi technicznej wykonywanej przez organizację obsługi technicznej zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem II (część 145), każda osoba lub organizacja wykonująca obsługę techniczną musi:

- a) posiadać kwalifikacje w odniesieniu do wykonywanych zadań wymagane w tej części;
- b) zapewnić, aby miejsce, w którym wykonuje się obsługę techniczną, było właściwie zorganizowane i pozbawione brudu i zanieczyszczeń;
- c) stosować metody, techniki, standardy i instrukcje określone w danych obsługowych określonych w M.A.401;
- d) stosować narzędzia, wyposażenie i materiały określone w danych obsługowych określonych w M.A.401. W miarę potrzeb narzędzia i wyposażenie poddawane są kontroli i kalibracji według urzędowo uznanej normy;

**▼ M10**

- e) zapewnić, aby obsługa techniczna była wykonywana w ramach ograniczeń środowiskowych określonych w danych obsługowych, o których mowa w pkt M.A.401;

**▼ M2**

- f) zapewnić korzystanie w właściwego zaplecza w przypadku niekorzystnej pogody lub szczegółowej obsługi technicznej;
- g) zapewnić, aby ryzyko popełnienia licznych błędów podczas obsługi technicznej oraz ryzyko powtórzenia błędów w wykonywaniu identycznych czynności obsługi technicznej było jak najmniejsze;
- h) zapewnić wprowadzenie metody wykrywania błędów po wykonaniu każdego krytycznego zadania obsługi technicznej;
- i) przeprowadzić ogólną weryfikację po zakończeniu obsługi technicznej w celu zagwarantowania, że ze statku powietrznego lub podzespołu usunięto wszystkie narzędzia, wyposażenie i obce części lub materiały, a wszystkie zdjęte osłony zostały ponownie zainstalowane.

**▼ B****M.A.403 Usterki statku powietrznego**

- a) Każda usterka statku powietrznego mająca wpływ na bezpieczeństwo lotu jest usuwana przed kolejnym lotem.

**▼ M2**

- b) Zgodnie z pkt M.A.801 lit. b) ppkt 1, M.A.801 lit. b) ppkt 2, M.A.801 lit. c), M.A.801 lit. d) lub załącznikiem II (część 145) wyłącznie upoważniony personel poświadczający, wykorzystując dane obsługowe ujęte w pkt M.A.401, może zdecydować, czy usterka statku powietrznego poważnie zagraża bezpieczeństwu lotu, a więc kiedy i jakie naprawy przeprowadzić przed kolejnym lotem, a jakie mogą zostać odłożone na później. Jednakże nie ma to zastosowania, gdy pilot lub upoważniony personel poświadczający wykorzystuje wykaz wyposażenia minimalnego (MEL).
- c) Każda usterka statku powietrznego, która nie stwarza poważnego zagrożenia dla bezpieczeństwa lotu, jest usuwana w najkrótszym terminie po wykryciu po raz pierwszy, w terminach określonych w danych obsługowych lub MEL.

▼ M6▼ C4

- d) Każdą usterkę nieusuniętą przed lotem odnotowuje się w systemie dokumentacji ciągłej zdatości do lotu statku powietrznego, o którym mowa w pkt M.A.305, lub – w stosownych przypadkach – w pokładowym dzienniku technicznym, o którym mowa w pkt M.A.306.

▼ B

## PODSEKCJA E

## PODZESPOŁY

▼ M5M.A.501 **Klasyfikacja i zabudowa**

- a) Wszystkie podzespoły są klasyfikowane według następujących kategorii:

▼ M6▼ C4

- 1) Podzespoły, których stan jest zadowalający, dopuszczone do eksploatacji na podstawie formularza 1 EASA lub dokumentu równoważnego oraz oznaczone zgodnie z podsekcją Q załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, chyba że określono inaczej w załączniku I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 lub w niniejszym załączniku (część M) lub w załączniku Vd (część CAO).

▼ M5

- 2) Podzespoły niezdatne do użytku, które wymagają obsługi technicznej zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

▼ M6▼ C4

- 3) Podzespoły sklasyfikowane jako nienaprawialne, ponieważ osiągnęły obowiązkowy limit czasu eksploatacji lub zawierają usterki nienadające się do naprawy;

▼ M5

- 4) Części standardowe używane w statku powietrznym, silniku, śmigle lub w innym podzespole statku powietrznego, jeżeli są wymienione w danych obsługowych i dołączono do nich dowód zgodności ze stosowaną normą.

- 5) Surowce i materiały zużywalne używane przy wykonywaniu czynności związanych z obsługą techniczną, jeżeli organizacja uzna, że surowce i materiały odpowiadają w sposób zadowalający wymaganym specyfikacjom oraz można je odpowiednio zidentyfikować. Do wszystkich surowców i materiałów musi być dołączona dokumentacja wyraźnie odnosząca się do poszczególnych surowców i materiałów oraz zawierająca deklarację zgodności ze specyfikacjami i informację na temat producenta i dostawcy.

- b) Podzespoły, części standardowe i materiały instaluje się w statku powietrznym lub podzespole wyłącznie, jeżeli są one w zadowalającym stanie, należą do jednej z kategorii wymienionych w lit. a), a w stosownych danych obsługowych określono dany podzespół, część standardową lub materiał.

▼ M6▼ C4M.A.502 **Obsługa techniczna podzespołów**

- a) Obsługa techniczna podzespołów prowadzona jest przez organizację obsługi technicznej zatwierdzone zgodnie z podsekcją F niniejszego załącznika lub z załącznikiem II (część 145) lub z załącznikiem Vd (część CAO), stosownie do przypadku.

▼ **C4**

- b) ► **M8** Na zasadzie odstępowania od lit. a), jeżeli dany podzespół jest zainstalowany w statku powietrznym, obsługa techniczna takiego podzespołu może być wykonywana przez organizację obsługi technicznej statku powietrznego zatwierdzoną zgodnie z podsekcją F niniejszego załącznika lub z załącznikiem II (część 145) lub z załącznikiem Vd (część CAO) lub przez personel poświadczający, o którym mowa w pkt M.A.801. lit. b) ppkt 1. ◀ Taka obsługa techniczna jest wykonywana zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej statku powietrznego lub zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej podzespołu, jeżeli właściwy organ wyraził na to zgodę. Ta organizacja obsługi technicznej statku powietrznego lub ten personel poświadczający mogą tymczasowo wymontować dany podzespół na potrzeby obsługi technicznej, jeżeli jest to konieczne do uzyskania łatwiejszego dostępu do podzespołu, z wyjątkiem przypadków, gdy jego wymontowanie powoduje konieczność dodatkowej obsługi technicznej. Obsługa techniczna podzespołów wykonywana zgodnie z niniejszą literą nie uprawnia do wydania formularza 1 EASA i podlega wymaganiom poświadczenia obsługi statku powietrznego określonym w pkt M.A.801.
- c) Na zasadzie odstępowania od lit. a), jeżeli dany podzespół jest zainstalowany w silniku lub pomocniczym źródle zasilania („APU”), obsługa techniczna takiego podzespołu może być wykonywana przez organizację obsługi technicznej silnika zatwierdzoną zgodnie z podsekcją F niniejszego załącznika lub z załącznikiem II (część 145) lub z załącznikiem Vd (część CAO). Taka obsługa techniczna jest wykonywana zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej silnika lub APU lub zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej podzespołu, jeżeli właściwy organ wyraził na to zgodę. Taka organizacja obsługi technicznej z uprawnieniem kategorii B może tymczasowo wymontować dany podzespół na potrzeby obsługi technicznej, jeżeli jest to konieczne do uzyskania łatwiejszego dostępu do podzespołu, z wyjątkiem przypadków, gdy jego wymontowanie powoduje konieczność dodatkowej obsługi technicznej.

Lit. a)–c) powyżej nie mają zastosowania do podzespołów, o których mowa w pkt 21.A.307 lit. c) załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.

- d) ► **M8** Jeżeli dany podzespół jest zainstalowany w statku powietrznym lub tymczasowo z niego wymontowywany w celu ułatwienia dostępu, obsługa techniczna podzespołów, o których mowa w pkt 21.A.307 lit. c) załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, wykonywana jest przez organizację obsługi technicznej statku powietrznego zatwierdzoną zgodnie z podsekcją F niniejszego załącznika lub z załącznikiem II (część 145) lub z załącznikiem Vd (część CAO), stosownie do przypadku, przez personel poświadczający, o którym mowa w pkt M.A.801 lit. b) ppkt 1, lub przez pilota-właściciela, o którym mowa w pkt M.A.801 lit. b) ppkt 2. ◀ Obsługa techniczna podzespołów wykonywana zgodnie z niniejszą literą nie uprawnia do wydania formularza 1 EASA i podlega wymaganiom dotyczącym poświadczenia obsługi statku powietrznego, o których mowa w pkt M.A.801.

**M.A.503 Części o ograniczonym czasie użytkowania i podzespoły kontrolowane okresowo**

▼ **M8**

- a) Nie można przekraczać zatwierdzonych limitów czasu, określonych w AMP i dyrektywach zdatności dla zainstalowanych części o ograniczonym czasie użytkowania i podzespołów kontrolowanych okresowo, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w pkt M.A.504 lit. b).

▼ **C4**

- b) Po osiągnięciu zatwierdzonego limitu czasu dany podzespół wymontowuje się ze statku powietrznego w celu wykonania obsługi technicznej lub, w przypadku części o ograniczonym czasie użytkowania, ► **C9** w celu utylizacji. ◀

▼ M5M.A.504 **Segregacja podzespołów**

- a) Podzespoły niezdatne do użytku i nienaprawialne oddziela się od sprawnych podzespołów, części standardowych i materiałów.

▼ M6▼ C4

- b) Nienaprawialne podzespoły nie mogą zostać ponownie wprowadzone do systemu dostaw podzespołów, chyba że przedłużono obowiązkowy limit czasu eksploatacji lub zatwierdzono sposób naprawy zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012.

▼ B

## PODSEKCJA F

*ORGANIZACJA OBSŁUGI TECHNICZNEJ*▼ M2M.A.601 **Zakres**

Niniejsza podsekcja ustanawia wymagania, jakie winna spełnić organizacja w celu zakwalifikowania się do otrzymania bądź utrzymania ciągłości zatwierdzenia obsługi technicznej statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym i podzespołów w nich montowanych, nieużytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008.

▼ BM.A.602 **Wniosek**

Wniosek o wydanie lub zmianę zatwierdzenia dla organizacji obsługi technicznej składa się na formularzu w sposób ustanowiony przez właściwy organ.

M.A.603 **Zakres zatwierdzenia**▼ M6▼ C4

- a) Organizacja wykonująca czynności objęte niniejszą podsekcją nie ma prawa ich realizować, jeżeli nie uzyska zatwierdzenia od właściwego organu. W tym celu właściwy organ korzysta ze wzoru określonego w dodatku V.
- b) Zakres prac podlegających zatwierdzeniu określa się w podręczniku organizacji obsługi technicznej zgodnie z pkt M.A.604. Klasy i kategorie, które mają być stosowane do celów zatwierdzania organizacji obsługi technicznej, określono w dodatku IV do niniejszej części.

▼ B

- c) Zatwierdzona organizacja obsługi technicznej może wytwarzać, zgodnie z danymi obsługowymi, ograniczony asortyment części do wykorzystania w trakcie prac prowadzonych w jej własnym zapleczu technicznym określony w podręczniku organizacji obsługi technicznej.

M.A.604 **Podręcznik organizacji obsługi technicznej**

- a) Organizacja obsługi technicznej dostarcza podręcznik obejmujący przynajmniej następujące informacje:

▼ M6▼ C4

1. oświadczenie podpisane przez kierownika odpowiedzialnego wyznaczonego zgodnie z pkt M.A.606 lit. a) potwierdzające, że organizacja przez cały czas będzie wykonywać swoje działania zgodnie z wymaganiami niniejszego załącznika (część M) lub załącznika Vb (część ML), stosownie do przypadku, oraz z podręcznikiem;

**▼ B**

2. zakres pracy organizacji; oraz
3. stanowiska i nazwiska osób określonych w przepisach pkt M.A.606 lit. b); oraz
4. schemat organizacyjny przedstawiający strukturę podziału odpowiedzialności pomiędzy osobami określonymi w pkt M.A.606 lit. b); oraz

**▼ M8**

5. wykaz personelu poświadczającego oraz, w stosownych przypadkach, personelu ds. przeglądu zdatości do lotu, wraz z zakresem zatwierdzenia tego personelu; oraz

**▼ M1**

6. wykaz lokalizacji, gdzie prowadzona jest obsługa techniczna, wraz z ich ogólnym opisem; oraz

**▼ B**

7. procedury określające sposób zapewniania przez organizację obsługi technicznej zgodności z przepisami niniejszej części; oraz
  8. procedury wprowadzania zmian do podręcznika organizacji obsługi technicznej
- b) Podręcznik organizacji obsługi technicznej i jego zmiany są zatwierdzane przez właściwy organ.
- c) Nie naruszając przepisów lit. b), drobne zmiany w podręczniku mogą być zatwierdzane na drodze proceduralnej (zwanej dalej zatwierdzeniem pośrednim).

**M.A.605 Zaplecze**

Organizacja zapewnia, że:

- a) dla wszystkich planowanych prac posiada zaplecze techniczne, a warsztaty specjalistyczne i stanowiska są odpowiednio oddzielone w celu zapewnienia ochrony przed zanieczyszczeniami i wpływem y środowiska;
- b) przewidziano pomieszczenia biurowe do zarządzania wszystkimi planowanymi pracami, obejmującego w szczególności sporządzanie dokumentacji obsługi technicznej;
- c) przewidziano bezpieczne pomieszczenia magazynowe służące do przechowywania podzespołów, wyposażenia, narzędzi i materiałów. Warunki magazynowania zapewniają oddzielenie niesprawnych podzespołów i materiałów od pozostałych podzespołów, materiałów, wyposażenia i narzędzi. Warunki magazynowania muszą być zgodne z zaleceniami producentów, dostęp zaś musi być zastrzeżony dla uprawnionego personelu.

**M.A.606 Wymagania w stosunku do personelu**

- a) Organizacja wyznacza kierownika odpowiedzialnego, upoważnionego do zagwarantowania, że całość obsługi technicznej, jakiej wymaga klient, może zostać sfinansowana i przeprowadzona na poziomie wymaganym przepisami niniejszej części.
- b) Zostaną wyznaczone osoba odpowiadająca lub zespół osób odpowiadających za zapewnienie, że organizacja działa zawsze zgodnie z przepisami niniejszej podsekcji. Takie osoby ponoszą ostateczną odpowiedzialność przed kierownikiem odpowiedzialnym.

**▼ B**

- c) Wszystkie osoby wymienione w lit. b) prezentują odpowiedni poziom wiedzy, wykształcenia i zdobyły stosowne doświadczenie związane z obsługą techniczną statków powietrznych i/lub podzespołów.
- d) Organizacja ma odpowiedni personel umożliwiający wykonanie prac przewidzianych w umowie. Wykorzystanie personelu czasowo zatrudnionego jest dozwolone w przypadkach większego natężenia prac niż wynikałoby to normalnie z umowy i tylko w odniesieniu do stanowisk, które nie obejmują wydawania poświadczeń obsługi.

**▼ M8**

- e) Wykazuje się i rejestruje kwalifikacje całego personelu zaangażowanego w obsługę techniczną i przeglądy zdatności do lotu.

**▼ B**

- f) Personel wykonujący specjalistyczne zadania, takie jak spawanie, kontrole/badania nieniszczące inne niż z wykorzystaniem kontrastu barw, ma uprawnienia zgodnie z oficjalnie uznaną normą.

**▼ M5**

- g) Organizacja obsługi technicznej posiada wystarczającą liczbę osób personelu poświadczającego do wydawania poświadczeń obsługi statku powietrznego i podzespołów zgodnie z pkt M.A.612 i pkt M.A.613. Personel musi spełniać wymogi określone w:

1. załączniku III (część 66) w przypadku statków powietrznych;
2. art. 5 ust. 6 niniejszego rozporządzenia w przypadku podzespołów.

**▼ B**

- h) W drodze odstępstwa od lit. g) organizacja może wykorzystać personel poświadczający, którego kwalifikacje są zgodne z poniższymi przepisami, świadcząc wsparcie w zakresie obsługi technicznej dla operatorów prowadzących działalność zarobkową, pod warunkiem zatwierdzenia odpowiednich procedur jako części podręcznika organizacji:

1. W przypadku powtarzalnej przedlotowej dyrektywy zdatności, która stanowi jednoznacznie, że członkowie załogi statków powietrznych mogą wykonać tego rodzaju dyrektywę zdatności, organizacja może wydać dowódcy statku powietrznego, na podstawie posiadanej licencji członka załogi statku powietrznego, ograniczone upoważnienie do poświadczania, pod warunkiem że organizacja zapewni, że zostało przeprowadzone wystarczające szkolenie praktyczne w celu upewnienia się, że osoba ta może wykonać dyrektywę zdatności zgodnie z wymaganymi normami;
2. W przypadku statku powietrznego eksploatowanego poza miejscem z dostępnym wsparciem obsługowym, organizacja może wydać dowódcy statku powietrznego, na podstawie posiadanej licencji członka załogi statku powietrznego, ograniczone upoważnienie do poświadczania, pod warunkiem że organizacja zapewni, że zostało przeprowadzone wystarczające szkolenie praktyczne w celu upewnienia się, że osoba ta może wykonać zadanie zgodnie z wymaganymi normami.

**▼ M8**

- i) Jeżeli organizacja dokonuje przeglądu zdatności do lotu i wydaje odpowiednie poświadczenie przeglądu zdatności do lotu dla statku powietrznego ELA1 niewykonywającego operacji zarobkowych, zgodnie z pkt ML.A.903 załącznika Vb (część ML), powinna dysponować personelem ds. przeglądu zdatności do lotu spełniającym wszystkie poniższe wymogi w zakresie kwalifikacji:

1. posiadać upoważnienie dla personelu poświadczającego w odniesieniu do danego statku powietrznego;



**▼ M8**

2. posiadać co najmniej trzyletnie doświadczenie jako personel poświadczający;
3. działać niezależnie od procesu zarządzania ciągłą zdadnością do lotu statku powietrznego poddawanego przeglądowi lub ma ogólne uprawnienia w zakresie procesu zarządzania ciągłą zdadnością do lotu całego statku powietrznego poddawanego przeglądowi;
4. posiadać wiedzę na temat podsekcji C niniejszego załącznika (część M) lub podsekcji C załącznika Vb (część ML);
5. posiadać udokumentowaną znajomość procedur organizacji obsługi technicznej istotnych dla przeglądu zdadności do lotu i wystawiania poświadczenia przeglądu zdadności do lotu;
6. zostać formalnie zatwierdzonym przez właściwy organ po przeprowadzeniu przeglądu zdadności do lotu pod nadzorem właściwego organu lub pod nadzorem personelu ds. przeglądu zdadności do lotu organizacji, zgodnie z procedurą zatwierdzoną przez właściwy organ;
7. przeprowadzić co najmniej jeden przegląd zdadności do lotu w ciągu ostatnich dwunastu miesięcy.

**▼ M6****▼ C4****▼ M1**

M.A.607 **Personel poświadczający oraz personel ds. przeglądu zdadności do lotu**

**▼ B**

- a) W uzupełnieniu do przepisów pkt M.A.606 lit. g) personel poświadczający może wykonywać swoje obowiązki tylko wówczas, gdy organizacja zagwarantowała, że:

**▼ M6****▼ C4**

1. personel poświadczający może wykazać, że spełnia wymagania pkt 66.A.20 lit. b) załącznika III (część 66) lub, jeżeli wymaga tego ten załącznik, wymagania prawa państwa członkowskiego;

**▼ B**

2. personel poświadczający ma właściwy poziom wiedzy na temat odpowiednich statków powietrznych i/lub podzespołów, które ma obsługiwać, oraz związanych z tym procedur organizacji.
- b) W następujących nieprzewidzianych przypadkach, gdy statek powietrzny zepsuł się w miejscu innym niż główna baza i nie ma dostępu do personelu poświadczającego, organizacja obsługi technicznej, z którą podpisana jest umowa na obsługę techniczną, może wystawić jednorazowe upoważnienie do poświadczania obsługi:
1. jednemu z pracowników mającemu uprawnienia na typ statku powietrznego o podobnej technologii, konstrukcji i systemach; lub
  2. jakiegokolwiek osobie posiadającej nie mniej niż trzy lata doświadczenia w czynnościach związanych z obsługą techniczną oraz ważną licencję obsługi statków powietrznych ICAO odpowiadającą rodzajowi statku powietrznego wymagającego certyfikacji, pod warunkiem że w miejscu tym nie znajduje się żadna organizacja należycie zatwierdzona na mocy niniejszej części, a związana umową organizacja otrzymuje i zachowuje dokumenty potwierdzające doświadczenia i licencję takiej osoby.

**▼ B**

► **M1** Wszystkie takie przypadki muszą zostać zgłoszone właściwemu organowi w ciągu siedmiu dni od daty wystawienia takiego upoważnienia do poświadczania obsługi. ◀ Zatwierdzona organizacja obsługi technicznej, wystawiająca jednorazowe upoważnienie do poświadczania obsługi, zapewnia powtórne sprawdzenie tak przeprowadzonej obsługi technicznej, która może mieć wpływ na bezpieczeństwo lotu.

**▼ M1**

- c) Zatwierdzona organizacja obsługi technicznej rejestruje wszelkie informacje szczegółowe dotyczące personelu poświadczającego i personelu ds. przeglądu zdatności do lotu i prowadzi na bieżąco wykaz całego personelu poświadczającego i personelu ds. przeglądu zdatności do lotu z uwzględnieniem posiadanego przez niego zakresu zatwierdzenia jako część podręcznika organizacji zgodnie z pkt M.A.604 lit. a) ppkt 5.

**▼ B****M.A.608 Podzespoły, urządzenia i narzędzia**

- a) Organizacja:
1. musi posiadać wyposażenie i narzędzia określone w danych obsługowych określonych w pkt M.A.609 lub sprawdzone zamienniki wymienione w podręczniku organizacji obsługi technicznej, niezbędne do wykonania bieżącej obsługi technicznej w ramach posiadanego zatwierdzenia; oraz
  2. musi wykazać możliwości korzystania z pozostałego wyposażenia i narzędzi używanych sporadycznie.
- b) Wyposażenie i urządzenia są sprawdzane i kalibrowane zgodnie z urzędowo uznaną normą. Dokumentacja związana z przeprowadzeniem takiej kalibracji i wykorzystywaną normą jest przechowywana przez organizację.

**▼ M5**

- c) Organizacja kontroluje, klasyfikuje i odpowiednio segreguje wszystkie gromadzone podzespoły, części standardowe i materiały.

**▼ M6****▼ C4****M.A.609 Dane obsługowe**

Zatwierdzona organizacja obsługi technicznej musi posiadać i wykorzystywać stosowne aktualne dane obsługowe określone w pkt M.A.401 niniejszego załącznika lub w pkt ML.A.401 załącznika Vb (część ML), stosownie do przypadku, przy wykonywaniu obsługi technicznej, w tym modyfikacji i napraw. Jednak w przypadku danych obsługowych dostarczanych przez klienta organizacja może posiadać i wykorzystywać takie dane wyłącznie w trakcie prowadzenia prac obsługi technicznej.

**▼ B****M.A.610 Zlecenia na prace związane z obsługą techniczną**

Przed rozpoczęciem obsługi technicznej organizacja obsługowa i organizacja zlecająca obsługę techniczną uzgadniają pisemne zlecenie w celu wyraźnego ustalenia zakresu obsługi technicznej, jaka ma być wykonana.

**▼ M6****▼ C4****M.A.611 Standardy obsługi technicznej**

Całość obsługi technicznej jest wykonywana zgodnie z wymaganiami sekcji A podsekcja D niniejszego załącznika lub wymaganiami sekcji A podsekcja D załącznika Vb (część ML), jak określono w art. 3 ust. 1.

▼ **C4**M.A.612 **Poświadczenie obsługi statku powietrznego**

Po zakończeniu całości wymaganej obsługi technicznej statku powietrznego zgodnie z niniejszą podsekcją wydawane jest poświadczenie obsługi statku powietrznego zgodnie z pkt M.A.801 niniejszego załącznika lub pkt ML.A.801 załącznika Vb (część ML), jak określono w art. 3 ust. 1.

M.A.613 **Poświadczenie obsługi podzespołu**

- a) Po zakończeniu całości wymaganej obsługi technicznej podzespołu zgodnie z niniejszą podsekcją wydawane jest poświadczenie obsługi podzespołu zgodnie z pkt M.A.802 niniejszego załącznika lub z pkt ML.A.802 załącznika Vb (część ML), stosownie do przypadku. Wystawiany jest formularz 1 EASA, z wyjątkiem podzespołów podlegających obsłudze technicznej zgodnie z pkt M.A.502 lit. b) lub d), podzespołów wytwarzanych zgodnie z pkt M.A.603 lit. c) niniejszego załącznika oraz podzespołów, w odniesieniu do których przepisy pkt ML.A.502 załącznika Vb (część ML) stanowią inaczej.
- b) Poświadczenie obsługi podzespołu na formularzu 1 EASA można generować komputerowo.

▼ **M1**M.A.614 **Dokumentacja obsługi technicznej i przeglądu zdatności do lotu**▼ **M8**

- a) Zatwierdzona organizacja obsługi technicznej rejestruje szczegółowo wszystkie informacje dotyczące przeprowadzanych prac. Zachowywana jest dokumentacja niezbędna do wykazania, że zostały spełnione wszystkie wymagania konieczne do wystawienia poświadczenia obsługi, łącznie z dokumentami podwykonawcy dotyczącymi poświadczenia oraz do wystawienia poświadczenia przeglądu zdatności do lotu.
- b) Zatwierdzona organizacja obsługi technicznej dostarcza kopie wszystkich CRS właścicielowi lub operatorowi statku powietrznego, wraz z kopią wszelkiej szczegółowej dokumentacji obsługi technicznej związanej z wykonanymi pracami i niezbędnej do wykazania odpowiednio zgodności z pkt M.A.305 niniejszego załącznika (część M) lub pkt ML.A.305 załącznika Vb (część ML).

▼ **M1**

- c) Zatwierdzona organizacja obsługi technicznej przechowuje kopię całej dokumentacji obsługi technicznej i wszelkich danych związanych z obsługą techniczną przez trzy lata od daty wydania przez tę zatwierdzoną organizację obsługi technicznej poświadczenia obsługi statku powietrznego lub podzespołu statku powietrznego, którego dotyczą prace. ► **M8** Ponadto organizacja ta przechowuje kopię całej ► **C10** dokumentacji związanej z wystawianiem poświadczeń ◀ przeglądu zdatności do lotu przez trzy lata od daty wystawienia oraz przekazuje ich kopię właścicielowi statku powietrznego. ◀

1. Dokumentację, o której mowa w niniejszym punkcie, przechowuje się w sposób, który gwarantuje jej ochronę przed zniszczeniem, kradzieżą oraz wprowadzeniem w niej zmian.
2. Cały sprzęt komputerowy służący do wykonywania kopii zapasowych przechowuje się w innym miejscu niż ten zawierający dane robocze, w otoczeniu, które zapewnia utrzymanie ich w dobrym stanie.
3. W przypadku gdy zatwierdzona organizacja obsługi technicznej zamyka swoją działalność, cała przechowywana dokumentacja obsługi technicznej obejmująca ostatnie trzy lata jest przekazywana ostatniemu właścicielowi lub klientowi danego statku powietrznego lub podzespołu, lub jest archiwizowana w sposób określony przez właściwy organ.

**▼ M6****▼ C4****M.A.615 Przywileje organizacji**

Organizacja obsługi technicznej, zatwierdzona zgodnie z sekcją A podsekcja F niniejszego załącznika, może:

- a) wykonywać obsługę techniczną statku powietrznego lub podzespołu, w odniesieniu do których jest zatwierdzona, w miejscu określonym w certyfikacie zatwierdzenia i w podręczniku organizacji obsługi technicznej;
- b) dokonywać uzgodnień w sprawie wykonania usług specjalistycznych w innej organizacji posiadającej odpowiednie kwalifikacje i pod kontrolą organizacji obsługi technicznej, zgodnie z opisem w podręczniku organizacji obsługi technicznej;
- c) wykonywać obsługę techniczną wszelkich statków powietrznych lub podzespołów, w odniesieniu do których jest zatwierdzony, w dowolnym miejscu, jeżeli potrzeba takiej obsługi technicznej wynika z niezdatności statku powietrznego do lotu lub z konieczności wykonania okazjonalnej obsługi technicznej oraz pod warunkiem zachowania zgodności z warunkami określonymi w podręczniku organizacji obsługi technicznej;
- d) wydawać poświadczenia obsługi po zakończeniu obsługi technicznej, zgodnie z pkt M.A.612 lub M.A.613 niniejszego załącznika;
- e) jeżeli jest do tego specjalnie zatwierdzona w odniesieniu do statków powietrznych ELA1 niewykonywujących operacji zarobkowych, przeprowadzać przeglądy zdatności do lotu i wydawać odpowiednie poświadczenia przeglądu zdatności do lotu zgodnie z warunkami określonymi w pkt ML.A.903 załącznika Vb (część ML).

Organizacja wykonuje obsługę techniczną statku powietrznego lub podzespołu, w odniesieniu do których jest zatwierdzona, wyłącznie jeżeli ma personel poświadczający i dostęp do wszystkich niezbędnych pomieszczeń, wyposażenia, narzędzi, materiałów i danych obsługowych.

**▼ B****M.A.616 Przegląd organizacji**

Aby zapewnić, że zatwierdzona organizacja obsługi technicznej spełnia przez cały czas wymagania niniejszej podsekcji, systematycznie organizuje ona przegląd organizacji.

**M.A.617 Zmiany w zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej**

W celu umożliwienia właściwemu organowi stwierdzenia zachowania stałej zgodności z przepisami niniejszej części, zatwierdzona organizacja obsługi technicznej powiadamia go o każdej propozycji przeprowadzenia następujących zmian, zanim takie zmiany zostaną wprowadzone w życie:

1. nazwy organizacji;
2. siedziby organizacji;
3. dodatkowych siedzib organizacji;
4. kierownika odpowiedzialnego;
5. którejkolwiek z osób określonych w pkt M.A.606 lit. b);

**▼ M1**

6. zaplecza, wyposażenia, narzędzi, materiałów, procedur, zakresu prac, personelu poświadczającego i personelu ds. przeglądu zdatności do lotu, które mogą mieć wpływ na udzielone zatwierdzenie.

**▼ B**

W przypadku zmian personelu, które nie były wcześniej znane kierownictwu, muszą one być zgłaszane przy najbliższej możliwości.

**▼ B****M.A.618 Ciągłość ważności zatwierdzenia****▼ M11**

- a) Zatwierdzenie zachowuje ważność do dnia 24 marca 2022 r., pod warunkiem że:

**▼ B**

1. organizacja przestrzega przepisów niniejszej części, zgodnie z przepisami dotyczącymi podejmowania działań wobec wykrytych niezgodności określonych w pkt M.A.619; oraz
  2. właściwy organ ma zapewniony dostęp do organizacji w celu stwierdzenia zachowania stałej zgodności z przepisami niniejszej części; oraz
  3. nie zrzeczono się ani nie cofnięto zatwierdzenia.
- b) Wobec zrzeczenia się zatwierdzenia lub jego cofnięcia orzeczenie zatwierdzające zwracane jest właściwemu organowi.

**M.A.619 Niezgodności****▼ M6****▼ C4**

- a) Niezgodność poziomu 1 oznacza każdą znaczącą niezgodność z wymaganiami niniejszego załącznika i załącznika Vb (część ML), która obniża standard bezpieczeństwa i poważnie zagraża bezpieczeństwu lotu.
- b) Niezgodność poziomu 2 oznacza każdą niezgodność z wymaganiami niniejszego załącznika i załącznika Vb (część ML), która może obniżyć standard bezpieczeństwa i zagrażać bezpieczeństwu lotu.

**▼ B**

- c) Po otrzymaniu powiadomienia o odkrytych niezgodnościach zgodnie z pkt M.B.605 posiadacz zatwierdzenia dla organizacji obsługi technicznej określa plan działań naprawczych i wykazuje przeprowadzenie działań naprawczych właściwemu organowi do akceptacji w terminie uzgodnionym z tym organem.

**PODSEKCJA G*****ORGANIZACJA ZARZĄDZANIA CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU*****M.A.701 Zakres**

Przepisy niniejszej podsekcji ustanawiają wymagania, jakie musi spełnić organizacja, aby kwalifikować się do otrzymania zatwierdzenia lub utrzymania ciągłości zatwierdzenia do zarządzania ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego.

**M.A.702 Wniosek**

Wniosek o wydanie lub zmianę zatwierdzenia dla organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu składa się na formularzu w sposób ustalony przez właściwy organ.

**M.A.703 Zakres zatwierdzenia**

- a) Udzielenie zatwierdzenia jest potwierdzane przez właściwy organ wydaniem certyfikatu zawartego w dodatku VI.

**▼ M2**

- b) Niezależnie od postanowień lit. a), w odniesieniu do koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, zatwierdzenie stanowi część certyfikatu przewoźnika lotniczego wydanego przez właściwy organ dla użytkowanych statków powietrznych.

**▼ B**

- c) W charakterystyce zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, zgodnie z pkt M.A.704, określony jest zakres prac stanowiących zatwierdzenie.

**▼ B****M.A.704 Charakterystyka zarządzania ciągłą zdatnością do lotu**

- a) Organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu dostarcza charakterystykę zarządzania ciągłą zdatnością do lotu zawierającą następujące informacje:

**▼ M8**

1. deklarację podpisywaną przez kierownika odpowiedzialnego, potwierdzającą, że organizacja będzie zawsze działać odpowiednio zgodnie z niniejszym załącznikiem (część M) i załącznikiem Vb (część ML);

**▼ B**

2. zakres prac organizacji; oraz
3. tytuł(-y) i nazwisko(-a) osoby(osób) określonej(-ych) w pkt M.A.706 lit. a), pkt M.A.706 lit. c), pkt M.A.706 lit. d) oraz pkt M.A.706 lit. i); oraz
4. schemat organizacyjny przedstawiający strukturę podziału odpowiedzialności pomiędzy osobami określonymi w pkt M.A.706 lit. c), pkt M.A.706 lit. d) i pkt M.A.706 lit. i); oraz
5. wykaz personelu przeglądu zdatności do lotu, o którym mowa w pkt M.A.707, ze wskazaniem, w stosownych przypadkach, personelu upoważnionego do wydawania zezwoleń na lot zgodnie z pkt M.A.711 lit. c); oraz
6. ogólny opis i lokalizację zaplecza technicznego; oraz

**▼ M8**

7. procedury określające sposób zapewnienia przez organizację zgodności odpowiednio z niniejszym załącznikiem (część M) i załącznikiem Vb (część ML), stosownie do przypadku; oraz

**▼ B**

8. procedury wprowadzania zmian do charakterystyki zarządzania ciągłą zdatnością do lotu; oraz

**▼ M2**

9. wykaz zatwierdzonych programów obsługi technicznej statku powietrznego lub, w przypadku statków powietrznych nieużytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, wykaz „rodzajowych” i „bazowych” programów obsługi technicznej.

**▼ B**

- b) Charakterystyka zarządzania ciągłą zdatnością do lotu i jej zmiany są zatwierdzane przez właściwy organ.
- c) Niezależnie od przepisów lit. b) drobne zmiany do charakterystyki mogą być zatwierdzane pośrednio w drodze procedury pośredniego zatwierdzania. Procedura pośredniego zatwierdzania określa dopuszczalne drobne zmiany i jest ustanawiana przez organizację zarządzania ciągłą zdatnością do lotu jako część charakterystyki, a następnie zatwierdzana przez właściwy organ odpowiedzialny za organizację zarządzania ciągłą zdatnością do lotu.

**M.A.705 Zaplecze**

Organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu zapewnia personelowi określonemu w pkt M.A.706 stosowne pomieszczenia biurowe w odpowiedniej lokalizacji.

**M.A.706 Wymagania w stosunku do personelu****▼ M8**

- a) Organizacja wyznacza kierownika odpowiedzialnego, mającego uprawnienia służbowe do zagwarantowania finansowania i realizacji wszystkich działań związanych z zarządzaniem ciągłą zdatnością do lotu zgodnie odpowiednio z niniejszym załącznikiem (część M) i załącznikiem Vb (część ML).

**▼ M2**

- b) W odniesieniu do koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 kierownik odpowiedzialny określony w lit a) jest także osobą upoważnioną do zagwarantowania, że wszystkie działania operatora mogą zostać sfinansowane i przeprowadzone na poziomie wymaganym do wydania certyfikatu przewoźnika lotniczego.

**▼ M8**

- c) Wyznacza osobę lub grupę osób odpowiedzialnych za dopilnowanie przestrzegania przez organizację przez cały czas stosownych wymagań dotyczących zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, poświadczania przeglądów zdatności do lotu oraz zezwoleń na lot, określonych w niniejszym załączniku (część M) i załączniku Vb (część ML). Takie osoby ponoszą ostateczną odpowiedzialność przed kierownikiem odpowiedzialnym.

**▼ M2**

- d) W odniesieniu do koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 kierownik odpowiedzialny wyznacza osobę mianowaną. Osoba ta odpowiada za zarządzanie i nadzór nad działaniami związanymi z zapewnianiem ciągłej zdatności do lotu zgodnie z lit. c).

**▼ B**

- e) Osoba mianowana określona w lit. d) nie jest zatrudniany przez organizację zatwierdzoną wg. części 145, która podpisała umowę z operatorem, chyba że właściwy organ podejmie w tej sprawie indywidualną decyzję.
- f) Organizacja posiada wystarczającą liczbę osób odpowiednio wykwalifikowanego personelu do wykonania przewidzianych prac.
- g) Wszystkie osoby określone w lit. c) i d) prezentują odpowiedni poziom wiedzy i wykształcenia oraz zdobyły stosowne doświadczenie związane z zapewnianiem ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych.
- h) Kwalifikacje całego personelu zaangażowanego w zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu muszą być udokumentowane.

**▼ M8**

- i) W przypadku organizacji przedłużających poświadczenia przeglądu zdatności do lotu zgodnie odpowiednio z pkt M.A.711 lit. a) ppkt (4) i pkt M.A.901 niniejszego załącznika (część M) lub pkt ML.A.901 lit. c) załącznika Vb (część ML) organizacja mianuje osoby upoważnione do tego, z zastrzeżeniem zatwierdzenia przez właściwy organ.

**▼ B**

- j) Organizacja określa i aktualizuje w charakterystyce zarządzania ciągłą zdatnością do lotu tytuł(-y) i nazwisko(-a) osoby(osób) określonej(-ych) w pkt M.A.706 lit. a), pkt M.A.706 lit. c), pkt M.A.706 lit. d) oraz pkt M.A.706 lit. i).

**▼ M2**

- k) W odniesieniu do skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym oraz statków powietrznych użytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 organizacja ustala i kontroluje kompetencje osób zaangażowanych w zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu, przegląd zdatności do lotu i/lub kontrolę jakości zgodnie z procedurą i normą uzgodnioną przez właściwy organ.

**▼ B****M.A.707 Personel przeglądu zdatności do lotu****▼ M8**

- a) Aby uzyskać zatwierdzenie na wykonywanie przeglądów zdatności do lotu oraz, ewentualnie, na wydawanie zezwoleń na lot, zatwierdzona organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu musi posiadać odpowiedni personel ds. przeglądu zdatności do lotu w celu wydawania poświadczeń przeglądu zdatności do lotu lub zaleceń, o których mowa w sekcji A podsekcja I załącznika I (część M) lub w sekcji A podsekcja I załącznika Vb (część ML) oraz, w stosownych przypadkach, wydawania zezwoleń na lot zgodnie z pkt M.A.711 lit. c):

**▼ M2**

1. W odniesieniu do statków powietrznych użytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 oraz statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 2 730 kg, z wyjątkiem balonów, członkowie personelu:
  - a) posiadają co najmniej pięć lat doświadczenia w zakresie zapewniania ciągłej zdatności do lotu; oraz
  - b) posiadają odpowiednią licencję zgodnie z załącznikiem III (część 66) bądź wykształcenie wyższe lotnicze lub odpowiednik krajowy; oraz
  - c) ukończyli formalne szkolenie w zakresie lotniczej obsługi technicznej; oraz
  - d) zajmują w zatwierdzonej organizacji stanowisko o odpowiednim zakresie obowiązków;
  - e) niezależnie od przepisów lit. a)–d), wymaganie określone w pkt M.A.707 lit. a) ppkt 1 lit. b) można zastąpić wymaganiami posiadania pięcioletniego doświadczenia w zakresie zapewniania ciągłej zdatności do lotu, poza doświadczeniem wymaganym zgodnie z pkt M.A.707 lit. a) ppkt 1 lit. a).
2. W odniesieniu do statków powietrznych nieużytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 o maksymalnej masie startowej równej 2 730 kg lub niższej oraz balonów, członkowie personelu:
  - a) posiadają co najmniej trzy lata doświadczenia w zakresie zapewniania ciągłej zdatności do lotu; oraz
  - b) posiadają odpowiednią licencję zgodnie z załącznikiem III (część 66) bądź wykształcenie wyższe lotnicze lub odpowiednik krajowy; oraz
  - c) ukończyli stosowne szkolenie w zakresie lotniczej obsługi technicznej; oraz
  - d) zajmują w zatwierdzonej organizacji stanowisko o odpowiednim zakresie obowiązków;
  - e) niezależnie od przepisów lit. a)–d), wymaganie określone w pkt M.A.707 lit. a) ppkt 2 lit. b) można zastąpić wymaganiami posiadania czteroletniego doświadczenia w zapewnianiu ciągłej zdatności do lotu, poza doświadczeniem wymaganym zgodnie z pkt M.A.707 lit. a) ppkt 2 lit. a).

**▼ M1**

- b) Personel ds. przeglądu zdatności do lotu nominowany przez zatwierdzoną organizację zarządzania ciągłą zdatnością do lotu może otrzymać upoważnienie od tej organizacji wyłącznie wtedy, gdy został formalnie zaakceptowany przez właściwy organ, po zadowalającym wykonaniu przeglądu zdatności do lotu pod nadzorem właściwego organu lub pod nadzorem personelu ds. przeglądu zdatności do lotu organizacji zgodnie z procedurą zatwierdzoną przez właściwy organ.

**▼ B**

- c) Organizacja zapewnia, że personel przeglądu zdatności do lotu statku powietrznego może wykazać się odpowiednim, ostatnio zdobytym doświadczeniem w zakresie zarządzania ciągłą zdatnością do lotu.



**▼ B**

- d) Personel przeglądu zdatności do lotu jest identyfikowany poprzez wymienienie wszystkich jego członków w charakterystyce zarządzania ciągłą zdatnością do lotu wraz z numerem referencyjnym uzyskanego przez nich upoważnienia w zakresie przeglądu zdatności do lotu.
- e) Organizacja przechowuje kartoteki całego personelu przeglądu zdatności do lotu, obejmujące szczegółowe informacje o odpowiednich kwalifikacjach i skrócony opis zdobytego doświadczenia w zakresie zarządzania ciągłą zdatnością do lotu oraz szkoleń, a także kopie upoważnienia. Kartoteki są przechowywane przez okres dwóch lat od chwili opuszczenia organizacji przez personel przeglądu zdatności do lotu.

**M.A.708 Zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu****▼ M8**

- a) Organizacja dopilnowuje, aby całość zarządzania ciągłą zdatnością do lotu była realizowana zgodnie z odpowiednio sekcją A podsekcja C niniejszego załącznika (część M) oraz sekcją A podsekcja C załącznika Vb (część ML).

**▼ B**

- b) W odniesieniu do każdego zarządzanego statku powietrznego zatwierdzona organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu:

**▼ M8**

1. dopilnowuje, aby opracowano i sprawdzono program obsługi technicznej statku powietrznego, obejmujący dowolny stosowny program niezawodności, zgodnie odpowiednio z wymaganiami pkt M.A.302 niniejszego załącznika (część M) lub pkt ML.A.302 załącznika Vb (część ML),
2. w przypadku statków powietrznych nieużytkowanych przez przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, dostarcza kopię programu obsługi technicznej statku powietrznego właścicielowi lub operatorowi odpowiedzialnemu zgodnie odpowiednio z pkt M.A.201 niniejszego załącznika (część M) lub z pkt ML.A.201 załącznika Vb (część ML),

**▼ B**

3. zarządza zatwierdzaniem modyfikacji i napraw,

**▼ M8**

4. dopilnowuje, aby całość obsługi technicznej była wykonywana zgodnie z zatwierdzonym programem obsługi technicznej i poświadczana zgodnie odpowiednio z sekcją A podsekcja H niniejszego załącznika (część M) lub sekcją A podsekcja H załącznika Vb (część ML);

**▼ B**

5. gwarantuje, że są stosowane wszystkie odpowiednie dyrektywy zdatności i dyrektywy operacyjne mające wpływ na ciągłą zdatność do lotu,
6. zapewnia, że wszelkie usterki wykryte podczas przeprowadzania planowej obsługi technicznej lub zgłoszone są usuwane przez odpowiednio zatwierdzoną organizację obsługi technicznej,
7. zapewnia, że w każdym przypadku, gdy jest to niezbędne, statek powietrzny jest przekazywany do odpowiednio zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej,
8. koordynuje wykonanie planowej obsługi technicznej, stosowanie dyrektyw zdatności, wymianę części o ograniczonym czasie użytkowania oraz przeprowadzanie kontroli podzespołów w celu zapewnienia poprawnego wykonania tych prac,

**▼ B**

9. administruje całą dokumentacją ciągłej zdatności do lotu i/lub pokładowym dziennikiem technicznym i je archiwizuje,
10. gwarantuje, że protokół ważenia i wyważenia odzwierciedla aktualny stan statku powietrznego.

**▼ M8**

- c) w przypadku skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym lub statków powietrznych użytkowanych w operacjach CAT, lub statków powietrznych użytkowanych w zarobkowych operacjach specjalistycznych lub w operacjach zarobkowych ATO bądź w zarobkowych operacjach DTO, jeżeli CAMO nie ma odpowiednich zatwierdzeń zgodnie z załącznikiem II (część 145) lub podsekcją F niniejszego załącznika (część M) lub załącznika Vd (część CAO), organizacja zawiera, w porozumieniu z operatorem, pisemną umowę na obsługę techniczną z organizacją zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem II (część 145) lub z podsekcją F niniejszego załącznika (część M) lub z załącznikiem Vd (część CAO), lub z innym operatorem; umowa ta opisuje szczegółowo funkcje określone w pkt M.A.301 lit. b), c), f) i g) niniejszego załącznika (część M) lub pkt ML.A.301 lit. b)–e) załącznika Vb (część ML), zapewnia, by całość obsługi technicznej była ostatecznie prowadzona przez organizację obsługi technicznej zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem II (część 145) lub podsekcją F niniejszego załącznika (część M) lub załącznikiem Vd (część CAO), a także określa wsparcie funkcji zapewniania jakości, o których mowa w pkt M.A.712 lit. b) niniejszego załącznika (część M).
- d) Niezależnie od przepisów lit. c), umowa może mieć formę indywidualnych zleceń dla organizacji obsługi technicznej zatwierdzonej zgodnie z załącznikiem II (część 145) lub z podsekcją F niniejszego załącznika (część M) lub z załącznikiem Vd (część CAO) w przypadku:
  1. statku powietrznego wymagającego nieplanowanej liniowej obsługi technicznej;
  2. obsługi technicznej podzespołu, w tym obsługi technicznej silnika.

**M.A.709 Dokumentacja**

- a) Zatwierdzona organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu musi posiadać i wykorzystywać stosowne aktualne dane obsługowe zgodnie odpowiednio z pkt M.A.401 niniejszego załącznika (część M) lub z pkt ML.A.401 załącznika Vb (część ML) na potrzeby wykonywania zadań w zakresie ciągłej zdatności do lotu, o których mowa w pkt M.A.708 niniejszego załącznika (część M). Dane te może dostarczyć właściciel lub operator, pod warunkiem zawarcia odpowiedniej umowy z takim właścicielem lub operatorem. W takim przypadku organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu musi przechowywać te dane jedynie przez okres obowiązywania umowy, z wyjątkiem przypadków określonych w pkt M.A.714 niniejszego załącznika (część M).
- b) W przypadku statków powietrznych nieużytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, aby umożliwić początkowe zatwierdzenie lub rozszerzenie zakresu zatwierdzenia bez zawierania umów, o których mowa, odpowiednio, w dodatku I do niniejszego załącznika (część M) lub w dodatku I do załącznika Vb (część ML), zatwierdzona organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu może opracować „bazowe” lub „rodzajowe” programy obsługi technicznej. Takie „bazowe” i „rodzajowe” programy obsługi technicznej nie wykluczają jednak konieczności ustanowienia odpowiedniego programu obsługi technicznej statków powietrznych zgodnie odpowiednio z pkt M.A.302 niniejszego załącznika (część M) lub pkt ML.A.302 załącznika Vb (część ML) w odpowiednim czasie przed skorzystaniem z przywilejów, o których mowa w pkt M.A.711 niniejszego załącznika (część M).

**▼ M8****M.A.710 Przegląd zdatności do lotu**

W przypadku gdy organizacja zatwierdzona zgodnie z pkt M.A.711 lit. b) niniejszego załącznika (część M) przeprowadza przeglądy zdatności do lotu, musi je przeprowadzać odpowiednio zgodnie z pkt M.A.901 niniejszego załącznika (część M) lub pkt ML.A.903 załącznika Vb (część ML).

**▼ B****M.A.711 Uprawnienia organizacji**

a) Organizacja zarządzania ciągłą zdatnością, zatwierdzona zgodnie z sekcją A podsekcja G niniejszego załącznika (część M), może:

**▼ M2**

1. zarządzać ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych poza statkami użytkowymi przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, wymienionymi w certyfikacie zatwierdzającym;
2. zarządzać ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych użytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, w przypadku gdy są one wymienione zarówno w certyfikacie zatwierdzającym, jak i w certyfikacie przewoźnika lotniczego (AOC);

**▼ B**

3. organizować wykonywanie zadań związanych z ciągłą zdatnością do lotu wspólnie z inną organizacją będącą podwykonawcą, działającą w ramach jej systemu zapewniania jakości, wymienioną w certyfikacie zatwierdzającym;

**▼ M8**

4. przedłużyć, na warunkach określonych odpowiednio w pkt M.A.901 lit. f) niniejszego załącznika (część M) lub w pkt ML.A.901 lit. c) załącznika Vb (część ML) ważność poświadczenia przeglądu zdatności do lotu wydanego przez właściwy organ lub inną organizację lub osobę, stosownie do przypadku;
5. zatwierdzić AMP zgodnie z pkt ML.A.302 lit. b) ppkt 2, w odniesieniu do statków powietrznych zarządzanych zgodnie z załącznikiem Vb (część ML).

**▼ B**

b) Zatwierdzona organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu zarejestrowana w jednym z państw członkowskich może zostać dodatkowo upoważniona do przeprowadzania przeglądu zdatności do lotu określonych w pkt M.A.710; oraz

**▼ M8**

1. wystawiania związanego z tym poświadczenia przeglądu zdatności do lotu i przedłużania w odpowiednim czasie jego ważności zgodnie z warunkami określonymi odpowiednio w pkt M.A.901 lit. c) ppkt 2 lub w pkt M.A.901 lit. e) ppkt 2 niniejszego załącznika (część M) lub w pkt ML.A.901 lit. c) załącznika Vb (część ML); oraz

**▼ B**

2. wydawania zaleceń w sprawie przeglądu zdatności do lotu właściwemu organowi w państwie członkowskim rejestracji.

c) Organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, której kompetencje obejmują uprawnienia, o których mowa w pkt M.A.711 lit. b) może dodatkowo uzyskać uprawnienia do wydawania zezwoleń na lot, zgodnie z pkt 21.A.711 lit. d) załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 dla konkretnego statku powietrznego, dla którego ma uprawnienia do wydawania poświadczenia przeglądu zdatności do lotu, jeśli potwierdza zgodność z zatwierdzonymi warunkami lotu, zgodnie z odpowiednią zatwierdzoną procedurą przewidzianą w charakterystyce, o której mowa w pkt M.A.704.

**▼ B****M.A.712 System zapewnienia jakości**

- a) Aby zagwarantować, że zatwierdzona organizacja zarządzania ciągłą zdadnością do lotu stale spełnia wymagania niniejszej podsekcji, ustanawia ona system zapewniania jakości i powołuje kierownika ds. jakości, który monitoruje zgodność z procedurami koniecznymi do zagwarantowania zdadności do lotu statków powietrznych, a także adekwatność tych procedur. Monitorowanie zgodności obejmuje system zwrotnego informowania kierownika odpowiedzialnego, aby w razie potrzeby zapewnić podjęcie działań naprawczych.
- b) System zapewniania jakości monitoruje działania przeprowadzone na podstawie przepisów sekcji A podsekcji G niniejszego załącznika (część M). Zawiera on przynajmniej następujące funkcje:
  1. monitorowanie zgodności wszystkich działań przeprowadzonych na podstawie przepisów sekcji A podsekcja G niniejszego załącznika (część M) z zatwierdzonymi procedurami; oraz
  2. monitorowanie zgodności całości zlecanej obsługi technicznej z umową; oraz
  3. monitorowanie stałej zgodności z wymaganiami niniejszej części.
- c) Dokumentacja obejmująca wymienione działania przechowywana jest przez okres co najmniej dwóch lat.
- d) W przypadku gdy zatwierdzona organizacja zarządzania ciągłą zdadnością do lotu otrzymała uprawnienia zgodnie z przepisami innej części, system zapewniania jakości może zostać połączony z wymaganiami nałożonymi w innej części.

**▼ M2**

- e) W przypadku koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 system zapewniania jakości przewidziany w części M.A. podsekcja G stanowi zintegrowaną część systemu zapewniania jakości stosowanego przez operatora.
- f) W przypadku małej organizacji, która nie zarządza ciągłą zdadnością do lotu statków powietrznych użytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, system jakości może być zastąpiony regularnymi przeglądami organizacji, pod warunkiem zatwierdzenia przez właściwy organ, chyba że organizacja wystawia poświadczenia przeglądu zdadności do lotu dla statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 2 730 kg innych niż balony. W przypadku braku systemu jakości organizacja nie zleca zadań z zakresu zarządzania ciągłą zdadnością do lotu innym stronom.

**▼ B****M.A.713 Zmiany w organizacji zarządzania ciągłą zdadnością do lotu**

W celu zagwarantowania właściwemu organowi możliwości stwierdzenia, czy zachowana jest w sposób ciągły zgodność z przepisami niniejszej części, zatwierdzona organizacja zarządzania ciągłą zdadnością do lotu powiadamia ten organ o propozycjach następujących zmian przed ich przeprowadzeniem:

1. nazwy organizacji,
2. siedziby organizacji,
3. dodatkowych siedzib organizacji,
4. kierownika odpowiedzialnego,

**▼ B**

5. osób określonych w pkt M.A.706 lit. c),
6. zaplecza, procedur, zakresu prac i personelu, które mogą mieć wpływ na wydanie zatwierdzenia.

W przypadku proponowanych zmian personelu, które nie był wcześniej znane kierownictwu, zmiany te są zgłaszane przy najbliższej możliwości.

**M.A.714 Prowadzenie dokumentacji****▼ M8**

- a) Organizacja zarządzania ciągłą zdadnością do lotu rejestruje wszystkie szczegółowe informacje dotyczące przeprowadzanych prac. Przechowuje się dokumentację wymaganą odpowiednio w pkt M.A.305 niniejszego załącznika (część M) lub w pkt ML.A.305 załącznika Vb (część ML) oraz w razie potrzeby w pkt M.A.306 niniejszego załącznika (część M).

**▼ B**

- b) Jeżeli organizacja zarządzania ciągłą zdadnością do lotu posiada uprawnienia określone w pkt M.A.711 lit. b), przechowuje kopie wszystkich wydanych lub przedłużonych poświadczeń przeglądu zdadności do lotu i zaleceń wraz ze wszystkimi dokumentami uzupełniającymi. Ponadto organizacja przechowuje kopie wszystkich poświadczeń przeglądu zdadności do lotu, które zostały przez nią przedłużone na mocy prawa, o którym mowa w pkt M.A.711 lit. a) ppkt 4.
- c) Jeżeli organizacja zarządzania ciągłą zdadnością do lotu posiada uprawnienia określone w pkt M.A.711 lit. c), przechowuje kopie wszystkich zezwoleń na lot wydanych zgodnie z postanowieniami pkt 21A.729 załącznika I (część 21) do rozporządzenia ( UE) nr 748/2012.
- d) Organizacja zarządzania ciągłą zdadnością do lotu przechowuje kopie całej dokumentacji, o której mowa w lit. b) i c) przez okres dwóch lat od ostatecznego wycofania statku powietrznego z eksploatacji.
- e) Dokumentacja jest przechowywana w sposób, który zapewnia jej ochronę przed zniszczeniem, kradzieżą oraz wprowadzeniem w niej zmian.
- f) Cały sprzęt komputerowy służący do wykonywania kopii zapasowych przechowuje się w innym miejscu niż ten zawierający dane robocze, w otoczeniu, które zapewnia utrzymywanie ich w dobrym stanie.
- g) W przypadku gdy zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu statku powietrznego zostaje przekazane innej organizacji lub osobie, całość przechowywanej dokumentacji zostaje przekazana do wspomnianej organizacji. Okresy przechowywania dokumentacji mają dalej zastosowanie do wspomnianej organizacji lub osoby.
- h) W przypadku gdy organizacja zarządzania ciągłą zdadnością do lotu kończy swoją działalność, cała przechowywana dokumentacja jest przekazywana właścicielowi statku powietrznego.

**M.A.715 Ciągłość ważności zatwierdzenia****▼ M11**

- a) Zatwierdzenie zachowuje ważność do dnia 24 marca 2022 r., pod warunkiem że:

**▼ B**

1. organizacja przestrzega przepisów niniejszej części, zgodnie z przepisami dotyczącymi usuwania niezgodności określonymi w pkt M.B.705; oraz
2. właściwy organ ma zapewniony dostęp do organizacji w celu stwierdzenia zachowania w sposób ciągły zgodności z przepisami niniejszej części; oraz
3. nie zrezygnowano ani nie cofnięto zatwierdzenia.

**▼ B**

- b) Wobec zrzeczenia się zatwierdzenia lub jego cofnięcia, orzeczenie o zatwierdzeniu zwracane jest właściwemu organowi.

**M.A.716 Niezgodności****▼ M8**

- a) Niezgodność poziomu 1 oznacza odpowiednio każdą znaczącą niezgodność z odpowiednimi wymaganiami niniejszego załącznika (część M) lub załącznika Vb (część ML), która obniża standard bezpieczeństwa i poważnie zagraża bezpieczeństwu lotu.
- b) Niezgodność poziomu 2 oznacza odpowiednio każdą niezgodność z wymaganiami niniejszego załącznika (część M) lub załącznika Vb (część ML), która może obniżać standard bezpieczeństwa i potencjalnie zagrażać bezpieczeństwu lotu.

**▼ B**

- c) Po otrzymaniu powiadomienia o odkrytych niezgodnościach według przepisów pkt M.B.705 posiadacz zatwierdzenia dla organizacji zarządzania ciągłą zdadnością do lotu określa plan działań naprawczych i wykazuje przeprowadzenie działań naprawczych zgodnie z oczekiwaniami właściwego organu w terminie uzgodnionym z tym organem.

**PODSEKCJA H****POŚWIADCZENIE OBSŁUGI — CRS****▼ M6****▼ C4****M.A.801 Poświadczenie obsługi statku powietrznego**

- a) Z wyjątkiem statków powietrznych dopuszczonych do eksploatacji przez organizację obsługi technicznej zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem II (część 145), CRS wydawane jest zgodnie z niniejszą podsekcją.
- b) ► **C9** Żaden statek powietrzny nie może zostać dopuszczony do eksploatacji bez CRS, który wydawany jest po prawidłowym wykonaniu wszystkich zleconych zadań obsługi technicznej. CRS wydaje upoważniony personel poświadczający organizacji obsługi technicznej zatwierdzonej zgodnie z podsekcją F niniejszego załącznika lub z załącznikiem Vd (część CAO), z wyjątkiem zadań obsługi technicznej innych niż złożone zadania obsługi technicznej wymienione w dodatku VII do niniejszego załącznika, w którym to przypadku CRS wydawane jest: ◀
1. albo przez niezależny personel poświadczający, działający zgodnie z wymaganiami określonymi w art. 5 niniejszego rozporządzenia;
  2. albo przez pilota-właściciela działającego zgodnie z pkt M.A.803 niniejszego załącznika.
- c) Na zasadzie odstępstwa od lit. b), w przypadku nieprzewidzianych okoliczności, gdy statek powietrzny został uziemiony w miejscu, gdzie nie ma organizacji obsługi technicznej zatwierdzonej zgodnie z niniejszym załącznikiem, załącznikiem II (część 145) lub załącznikiem Vd (część CAO), a także brak jest niezależnego personelu poświadczającego, właściciel może upoważnić dowolną osobę z co najmniej trzyletnim odpowiednim doświadczeniem w zakresie obsługi technicznej oraz posiadającą ważną licencję na obsługę techniczną wydaną zgodnie z załącznikiem 1 ICAO na dany typ statku powietrznego wymagający certyfikacji albo upoważnienie dla personelu poświadczającego, ważne w odniesieniu do prac wymagających certyfikacji wydane przez zatwierdzoną organizację obsługi technicznej w rozumieniu załącznika 6 ICAO, do wykonania obsługi technicznej statku powietrznego zgodnie ze standardami określonymi w podsekcji D niniejszego załącznika oraz dopuszczenia go do eksploatacji. W takim przypadku właściciel:

**▼ C4**

1. uzyskuje szczegółowe dane dotyczące wykonanej obsługi technicznej oraz kwalifikacji osoby wydającej CRS i przechowuje te dane w dokumentacji statku powietrznego;
2. zapewnia późniejszą weryfikację wszelkiej tego rodzaju obsługi technicznej oraz wydanie nowego CRS przez posiadającą odpowiednie upoważnienie osobę, o której mowa w lit. b), bądź organizację zatwierdzoną zgodnie z podsekcją F niniejszego załącznika, załącznikiem II (część 145) lub załącznikiem Vd (część CAO), jak najszybciej, a w każdym razie w terminie nieprzekraczającym 7 dni kalendarzowych od wydania CRS przez osobę upoważnioną przez właściciela;
3. powiadamia o tym organizację odpowiedzialną za zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu statku powietrznego, jeżeli zawarł z nią taką umowę, lub właściwy organ w razie braku takiej umowy, w terminie 7 dni od wydania takiego upoważnienia.

**▼ M11**

- d) W przypadku poświadczania obsługi zgodnie z lit. b) ppkt 1 personel poświadczający może być wspomagany w wykonywaniu zadań obsługi technicznej przez jedną osobę lub więcej osób pod jego bezpośrednią i stałą kontrolą.

**▼ C4**

- e) CRS musi zawierać co najmniej:
1. podstawowe dane na temat wykonanej obsługi technicznej;
  2. datę zakończenia obsługi technicznej;
  3. dane identyfikacyjne organizacji lub osoby wydającej CRS, zawierające:
    - (i) albo numer zatwierdzenia organizacji obsługi technicznej oraz personelu poświadczającego, który wydaje CRS;
    - (ii) albo, w przypadku, o którym mowa w lit. b) ppkt 2, dane identyfikacyjne i, w stosownych przypadkach, numer licencji personelu poświadczającego, który wydaje CRS;
  4. ograniczenia zdadności do lotu lub ograniczenia operacyjne, jeśli występują.
- f) Na zasadzie odstępstwa od lit. b) i niezależnie od przepisów lit. g), w przypadku braku możliwości zakończenia wymaganej obsługi technicznej można wydać CRS w ramach ograniczeń zatwierdzonych dla statku powietrznego. W takim przypadku certyfikat wskazuje, że obsługi technicznej nie można było zakończyć, jak również wskazuje wszelkie mające zastosowanie ograniczenia zdadności do lotu lub operacji, w ramach informacji wymaganych na podstawie lit. e) ppkt 4.
- g) CRS nie jest wydawane w przypadku istnienia jakiegokolwiek wiadomego braku zgodności, który zagraża bezpieczeństwu lotu.

**M.A.802 Poświadczenie obsługi podzespołu****▼ M8**

- a) Z wyjątkiem podzespołów dopuszczonych do eksploatacji przez organizację obsługi technicznej zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem II (część 145), CRS wydawane jest po zakończeniu każdej obsługi technicznej podzespołu statku powietrznego zgodnie z pkt M.A.502 niniejszego załącznika (część M).

▼ C4

- b) Autoryzowane poświadczenie obsługi, określane jako formularz 1 EASA, stanowi poświadczenie obsługi podzespołu, z wyjątkiem sytuacji, gdy tego rodzaju obsługa techniczna podzespołów statku powietrznego została wykonana zgodnie z pkt M.A.502 lit. b) lub d), w którym to przypadku obsługa techniczna podlega procedurom wydania poświadczenia obsługi statku powietrznego zgodnie z pkt M.A.801.

▼ BM.A.803 **Upoważnienie pilota-właściciela**

- a) Aby kwalifikować się jako pilot-właściciel, dana osoba musi:
1. posiadać ważną licencję pilota (lub dokument równoważny), wystawioną lub uznaną przez państwo członkowskie na statki powietrzne odpowiedniego typu lub klasy; oraz
  2. posiadać statek powietrzny, jako wyłączny właściciel lub współwłaściciel; taki właściciel musi być:
    - (i) jedną z osób fizycznych wskazanych w dokumencie rejestracyjnym; lub
    - (ii) członkiem podmiotu prawnego prowadzącego działalność rekreacyjną o charakterze niekomercyjnym, w przypadku gdy ten podmiot prawny jest wyszczególniony w dokumencie rejestracyjnym jako właściciel lub operator oraz gdy dana osoba bezpośrednio uczestniczy w procesie podejmowania decyzji przez dany podmiot prawny i jest przez niego wyznaczona do przeprowadzania obsługi technicznej pilota-właściciela.

▼ M6▼ C4

- b) W przypadku statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym o maksymalnej masie startowej nie większej niż 2 730 kg, które nie są użytkowane w operacjach CAT, w zarobkowych operacjach specjalistycznych lub w operacjach zarobkowych wykonywanych przez ATO lub DTO, pilot-właściciel może wydać CRS po wykonaniu ograniczonej obsługi technicznej pilota-właściciela określonej w dodatku VIII do niniejszego załącznika.

▼ B

- c) Zakres ograniczonej obsługi technicznej pilota-właściciela określony jest w programie obsługi technicznej statku powietrznego, o którym mowa w pkt M.A.302.

▼ M6▼ C4

- d) CRS jest wpisywane do systemu dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego i musi zawierać podstawowe szczegółowe informacje na temat wykonanej obsługi technicznej, wykorzystane dane obsługowe, datę zakończenia obsługi technicznej oraz dane identyfikacyjne, podpis i numer licencji pilota posiadanej przez pilota-właściciela wydającego takie poświadczenie.

▼ B

## PODSEKCJA I

*POŚWIADCZENIE PRZEGLĄDU ZDATNOŚCI DO LOTU*▼ M6▼ C4M.A.901 **Przegląd zdatności do lotu statku powietrznego**▼ M10

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.

▼ C4

- a) Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu wydawane jest zgodnie z dodatkiem III (formularz 15a lub 15b EASA) do niniejszego załącznika po pomyślnym zakończeniu przeglądu zdatności do lotu. Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu jest ważne jeden rok.



▼ **C4**

b) Statek powietrzny w kontrolowanym środowisku oznacza statek powietrzny, który w okresie poprzedzających 12 miesięcy:

1. był w sposób ciągły zarządzany przez jedną CAMO lub CAO;
2. był objęty obsługą techniczną wykonywaną przez organizację obsługi technicznej zatwierdzoną zgodnie z podsekcją F niniejszego załącznika, załącznikiem II (część 145) lub załącznikiem Vd (część CAO), w tym również w przypadkach, gdy wykonywane są zadania obsługi technicznej, o których mowa w pkt M.A.803 lit. b), a poświadczenie obsługi jest wydawane zgodnie z pkt M.A.801 lit. b) ppkt 1 lub lit. b) ppkt 2 niniejszego załącznika;

c) ► **M8** W przypadku wszystkich statków powietrznych użytkowanych przez przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 oraz w przypadku statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 2 730 kg, które znajdują się w kontrolowanym środowisku, organizacja, o której mowa w lit. b) ppkt 1, zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego może, zgodnie z, odpowiednio, pkt CAMO.A.125 lit. e) załącznika Vc lub z pkt M.A.711 lit. b) niniejszego załącznika lub z pkt CAO.A.095 lit. c) ppkt 1 załącznika Vd oraz pod warunkiem zachowania zgodności z lit. j) może: ◀

1. wydać poświadczenie przeglądu zdatności do lotu zgodnie z pkt M.A.901;
2. przedłużyć najwyżej dwukrotnie i każdorazowo na okres jednego roku ważność wydanego przez siebie poświadczenia przeglądu zdatności do lotu, jeśli dany statek powietrzny pozostawał w kontrolowanym środowisku.

d) Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu wydaje właściwy organ po przeprowadzeniu pozytywnej oceny na podstawie zalecenia wydanego przez CAMO lub CAO, przesłanego wraz z wnioskiem właściciela lub operatora, w odniesieniu do wszystkich statków powietrznych użytkowanych przez przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 oraz statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 2 730 kg, które spełniają poniższe warunki alternatywne:

1. nie pozostają w kontrolowanym środowisku;
2. ich ciągłą zdatnością do lotu zarządza organizacja nieposiadająca przywileju w zakresie przeprowadzania przeglądów zdatności do lotu.

Zalecenie, o którym mowa w akapicie pierwszym, opiera się na przeglądzie zdatności do lotu przeprowadzonym zgodnie z pkt M.A.901.

▼ **M11**

e) W przypadku statków powietrznych o maksymalnej masie startowej nie większej niż 2 730 kg, nieużytkowanych przez przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, każda CAMO lub CAO wybrana przez właściciela lub operatora – odpowiednio zgodnie z pkt CAMO.A.125 lit. e) załącznika Vc lub z pkt M.A.711 lit. b) niniejszego załącznika lub z pkt CAO.A.095 lit. c) załącznika Vd oraz pod warunkiem zachowania zgodności z lit. j) – może:

▼ **C4**

1. wydać poświadczenie przeglądu zdatności do lotu zgodnie z pkt M.A.901;
2. przedłużyć najwyżej dwukrotnie i każdorazowo na okres jednego roku ważność wydanego przez siebie poświadczenia przeglądu zdatności do lotu, jeśli statek powietrzny pozostawał w zarządzanym przez nią kontrolowanym środowisku.

**▼ M10**

- 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.

**▼ C4**

- g) W każdym przypadku gdy okoliczności wskazują na istnienie potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa lotniczego, właściwy organ przeprowadza przegląd zdatności do lotu i sam wydaje poświadczenie przeglądu zdatności do lotu.
- h) Nie naruszając przepisów lit. g), właściwy organ może przeprowadzić przegląd zdatności do lotu i sam wydać poświadczenie przeglądu zdatności do lotu w następujących przypadkach:
1. w przypadku gdy ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego zarządza CAMO lub CAO, która ma główne miejsce prowadzenia działalności w państwie trzecim;
  2. w przypadku każdego innego statku powietrznego o maksymalnej masie startowej nie większej niż 2 730 kg, na wniosek właściciela.
- i) W przypadku gdy właściwy organ sam wydaje poświadczenie przeglądu zdatności do lotu zgodnie z lit. g) lub h) lub po dokonaniu oceny zalecenia zgodnie z pkt M.B.901, jeżeli jest to niezbędne do tych celów, właściciel lub operator statku powietrznego udostępnia właściwemu organowi:
1. wszelką dokumentację wymaganą przez ten właściwy organ;
  2. odpowiednie pomieszczenia w stosownej lokalizacji dla jego personelu;
  3. wsparcie personelu poświadczającego.
- j) Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu nie może zostać wydane ani przedłużone, jeżeli istnieją dowody lub przesłanki, że statek powietrzny jest niezdatny do lotu.
- k) Przegląd zdatności do lotu statku powietrznego obejmuje pełny udokumentowany przegląd dokumentacji statku powietrznego, służący stwierdzeniu, czy spełniono następujące wymagania:
1. właściwie zarejestrowano liczbę wylatanych godzin dla płatowca, silnika i śmigła, a także związaną z tym liczbę cykli lotów;
  2. instrukcja użytkowania w locie jest dostosowana do wyposażenia statku i odzwierciedla status ostatnich zmian;
  3. cała zaplanowana obsługa techniczna statku powietrznego została wykonana zgodnie z zatwierdzonym AMP;
  4. wszystkie stwierdzone usterki zostały naprawione lub, w stosownych przypadkach, naprawa została odłożona na późniejszy termin w kontrolowany sposób zgodnie z pkt M.A.403;
  5. wszystkie stosowne dyrektywy zdatności zostały zastosowane i prawidłowo zarejestrowane;
  6. wszystkie modyfikacje i naprawy statku powietrznego zostały zarejestrowane i są zgodne z pkt M.A.304;

▼ C4

7. wszystkie części o ograniczonym czasie użytkowania i podzespoły kontrolowane okresowo zainstalowane w statku powietrznym są prawidłowo oznakowane, zarejestrowane, a także nie przekroczono ich limitu czasu;
  8. całość obsługi technicznej została zrealizowana zgodnie z niniejszym załącznikiem;
  9. protokół ważenia i wyważenia nie stracił ważności i odpowiada obecnemu wyposażeniu statku powietrznego;
  10. stan statku powietrznego odpowiada najnowszej wersji jego projektu typu zatwierdzonej przez Agencję;
  11. jeżeli istnieje takie wymaganie, statek powietrzny posiada świadectwo hałasowe odpowiadające jego obecnemu wyposażeniu, zgodne z przepisami podsekcji I załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.
- l) Przegląd zdatności do lotu statku powietrznego obejmuje fizyczny przegląd statku powietrznego. Do celów takiego przeglądu personel ds. przeglądu zdatności do lotu nieposiadającemu odpowiednich kwalifikacji, zgodnie z przepisami załącznika III (część 66), towarzyszą pracownicy posiadający takie kwalifikacje.
- m) Wykonując fizyczny przegląd statku powietrznego, personel ds. przeglądu zdatności do lotu sprawdza, czy:
1. wszystkie wymagane oznaczenia i tabliczki zostały prawidłowo zamocowane;
  2. stan statku powietrznego jest zgodny z zatwierdzoną instrukcją użytkowania w locie;
  3. konfiguracja statku powietrznego odpowiada zatwierdzonej dokumentacji;
  4. nie występują żadne oczywiste usterki, które nie zostały usunięte zgodnie z pkt M.A.403;
  5. nie występują rozbieżności między stanem statku powietrznego a udokumentowanym przeglądem dokumentacji, o którym mowa w lit. k).
- n) Na zasadzie odstępstwa od lit. a), przegląd zdatności do lotu można zaplanować z maksymalnie 90-dniowym wyprzedzeniem, zachowując przy tym ciągłość programu przeglądu zdatności do lotu, tak aby umożliwić wykonanie fizycznego przeglądu podczas obsługi.
- o) Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu (formularz 15b EASA) lub zalecenie wydania poświadczenia przeglądu zdatności do lotu (formularz 15a EASA), o których mowa w dodatku III do niniejszego załącznika, mogą zostać wydane wyłącznie:
1. przez upoważniony personel ds. przeglądu zdatności do lotu w imieniu zatwierdzonej organizacji;
  2. jeżeli przeprowadzono kompletny przegląd zdatności do lotu.
- p) Kopię nowego lub przedłużonego poświadczenia przeglądu zdatności do lotu danego statku powietrznego przesyła się do państwa członkowskiego rejestracji danego statku powietrznego w ciągu 10 dni.

**▼ C4**

- q) Zadania przeglądu zdatności do lotu nie mogą być zlecane podwykonawcom.
- r) W przypadku gdy wyniki przeglądu zdatności do lotu są nierozstrzygające, organizacja, która przeprowadziła przegląd, informuje właściwy organ najszybciej, jak jest to możliwe, a w każdym razie w ciągu 72 godzin od stwierdzenia przez organizację przyczyny sprawiającej, że przegląd zdatności do lotu jest nierozstrzygający.
- s) Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu wydaje się jedynie po usunięciu wszystkich niezgodności.

**▼ B****M.A.902 Ważność poświadczenia przeglądu zdatności do lotu**

- a) Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu traci ważność, gdy:
  1. zostało zawieszono lub cofnięte; lub
  2. świadectwo zdatności do lotu zostało zawieszono lub cofnięte; lub
  3. statek powietrzny nie jest wpisany do rejestru państwa członkowskiego; lub
  4. certyfikat typu, na podstawie którego wydano świadectwo zdatności do lotu, jest zawieszony lub cofnięty.
- b) Statek powietrzny nie może być eksploatowany, jeżeli jego świadectwo zdatności do lotu jest nieważne lub:
  1. ciągną zdatność do lotu statku powietrznego lub zainstalowanego w nim podzespołu nie spełnia wymagań niniejszej części; lub
  2. statek powietrzny przestał odpowiadać projektowi typu zatwierdzonemu przez Agencję; lub
  3. nie podjęto odpowiednich działań, mimo że statek powietrzny był eksploatowany bez przestrzegania ograniczeń ujętych w zatwierdzonej instrukcji użytkowania w locie lub w świadectwie zdatności do lotu; lub
  4. statek powietrzny uczestniczył w wypadku lub incydencie, który ma wpływ na jego zdatność do lotu, po czym nie podjęto właściwych działań zmierzających do przywrócenia zdatności do lotu; lub

**▼ M6****▼ C4**

- 5. dokonano modyfikacji lub naprawy, która nie jest zgodna z pkt M.A.304.

**▼ B**

- c) W przypadku zrzeczenia się poświadczenia przeglądu zdatności do lotu lub jego cofnięcia, jest ono zwracane właściwemu organowi.

**M.A.903 Przeniesienie rejestracji w granicach terytorium UE**

- a) W przypadku przeniesienia rejestracji w granicach UE, wnioskodawca:
  1. informuje byłe państwo członkowskie o tym, w którym państwie członkowskim statek powietrzny zostanie zarejestrowany; a następnie
  2. występuje do nowego państwa członkowskiego o wystawienie aktualnego świadectwa zdatności do lotu zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.
- b) Niezależnie od przepisów pkt M.A.902 lit. a) pkt 3 poprzednie poświadczenie przeglądu zdatności do lotu utrzymuje ważność do upływu daty jego ważności.

▼ M6▼ C4M.A.904 **Przegląd zdatności do lotu statku powietrznego importowanego do UE**

- a) W przypadku wprowadzania do rejestru państwa członkowskiego statku powietrznego z państwa trzeciego lub z systemu regulacyjnego, w którym rozporządzenie (UE) 2018/1139 nie ma zastosowania, wnioskodawca:
1. ► C9 występuje do właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji o wydanie nowego świadectwa zdatności do lotu zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012; ◀
  2. dla innych niż nowe statki powietrzne zapewnia przeprowadzenie przeglądu zdatności do lotu zgodnie z pkt M.A.901;
  3. zapewnia wykonanie całości obsługi technicznej w celu uzyskania zgodności z AMP zatwierdzonym zgodnie z pkt M.A.302.
- b) Po stwierdzeniu, że statek powietrzny spełnia odpowiednie wymagania, organizacja przeprowadzająca przegląd zdatności do lotu przesyła właściwemu organowi państwa członkowskiego rejestracji udokumentowane zalecenie wydania poświadczenia przeglądu zdatności do lotu.
- c) Właściciel statku powietrznego umożliwia właściwemu organowi państwa członkowskiego rejestracji dostęp do statku powietrznego do celów inspekcji.
- d) Właściwy organ państwa członkowskiego rejestru wydaje świadectwo zdatności do lotu po stwierdzeniu, że statek powietrzny spełnia wymagania załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.
- e) Ten właściwy organ państwa członkowskiego wydaje również poświadczenie przeglądu zdatności do lotu. Poświadczenie jest ważne jeden rok, chyba że właściwy organ podejmie decyzję o skróceniu okresu ważności ze względów bezpieczeństwa lotniczego.

▼ BM.A.905 **Niezgodności**▼ M6▼ C4

- a) Niezgodność poziomu 1 oznacza każdą znaczącą niezgodność z wymaganiami niniejszego załącznika, która obniża standard bezpieczeństwa i poważnie zagraża bezpieczeństwu lotu.
- b) Niezgodność poziomu 2 oznacza każdą niezgodność z wymaganiami niniejszego załącznika, która może obniżać standard bezpieczeństwa i zagrażać bezpieczeństwu lotu.

▼ B

- c) Po otrzymaniu powiadomienia o wykrytych niezgodnościach zgodnie z pkt M.B.903, odpowiedzialna osoba lub organizacja, o której mowa w pkt M.A.201, określa plan działań naprawczych i wykazuje przeprowadzenie działań naprawczych zgodnie z oczekiwaniami właściwego organu, w tym działań naprawczych mających na celu zapobieżenie ponownemu wystąpieniu takiej niezgodności i jej źródłowej przyczyny, w terminie ustalonym z tym organem.

**▼ B***SEKCJA B***PROCEDURA STOSOWANA PRZEZ WŁAŚCIWY ORGAN**

## PODSEKCJA A

*PRZEPISY OGÓLNE***M.B.101 Zakres**

Niniejsza sekcja ustanawia wymagania administracyjne jakich muszą przestrzegać właściwe organy odpowiedzialne za stosowanie i wykonanie przepisów sekcji A niniejszej części.

**M.B.102 Właściwy organ**

## a) Przepisy ogólne

Państwo członkowskie wyznacza właściwy organ, przydzielając mu obowiązki wydawania, przedłużania, zmieniania, zawieszania i cofania certyfikatów oraz nadzoru nad ciągłą zdadnością do lotu. Właściwy organ ustanawia udokumentowane procedury i strukturę organizacyjną.

## b) Zasoby

Liczebność personelu jest odpowiednia do realizacji wymagań określonych w niniejszej sekcji.

## c) Kwalifikacje i szkolenia

Cały personel zaangażowany w działania, o których mowa w niniejszym załączniku, posiada odpowiednie kwalifikacje, wiedzę i doświadczenie oraz odbył wstępne przeszkolenie i uczestniczy w stałych szkoleniach, aby móc wykonać przydzielone zadania.

## d) Procedury

Właściwy organ ustanawia procedury szczegółowo określające sposób osiągnięcia zgodności z przepisami niniejszego załącznika (część M).

Procedury są przeglądane i zmieniane w celu zapewnienia ciągłej zgodności.

**▼ M6****▼ C4****M.B.103 Niezgodności i środki egzekucyjne – osoby**

Jeżeli w trakcie nadzoru lub w jakikolwiek inny sposób właściwy organ odpowiedzialny za nadzór zgodnie z niniejszym załącznikiem znajdzie dowody wskazujące na niezgodność z mającymi zastosowanie wymaganiami rozporządzenia (UE) 2018/1139 dotyczącą osoby posiadającej licencję, certyfikat, uprawnienie lub zaświadczenie wydane zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1139, właściwy organ, który stwierdził niezgodność, stosuje wszelkie środki egzekucyjne niezbędne do zapobieżenia dalszemu jej trwaniu.

**M.B.104 Prowadzenie dokumentacji**

a) Właściwe organy ustanawiają system prowadzenia dokumentacji, który pozwala na odpowiednie śledzenie procesu wydawania, przedłużania, zmieniania, zawieszania i cofania wszystkich certyfikatów.

b) Dokumentacja służąca prowadzeniu nadzoru nad organizacjami zatwierdzonymi zgodnie z niniejszym załącznikiem obejmuje co najmniej:

1. wniosek o wydanie zatwierdzenia organizacji;
2. certyfikat zatwierdzenia udzielonego organizacji, włącznie z wszelkimi zmianami;

**▼ C4**

3. kopię programu audytów, z wykazem dat planowanych i przeprowadzonych audytów;
  4. dokumentację ciągłego nadzoru prowadzonego przez właściwy organ, obejmującą całą dokumentację audytów;
  5. kopię wszelkiej powiązanej korespondencji;
  6. szczegóły wszelkich zwolnień oraz działań egzekucyjnych;
  7. wszelkie sprawozdania od innych właściwych organów dotyczące nadzoru nad organizacją;
  8. charakterystykę organizacji lub podręcznik i ich zmiany;
  9. kopie pozostałych dokumentów bezpośrednio zatwierdzanych przez właściwy organ.
- c) Okres przechowywania dokumentacji określonej w lit. b) trwa co najmniej 5 lat.
- d) Dokumentacja dotycząca nadzoru nad każdym statkiem powietrznym obejmuje co najmniej kopie:
1. świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego;
  2. poświadczeń przeglądu zdatności do lotu;

**▼ M8**

3. zaleceń z przeglądu zdatności do lotu wydanych przez CAO lub CAMO;

**▼ C4**

4. sprawozdań z przeglądów zdatności do lotu przeprowadzanych bezpośrednio przez właściwy organ;
  5. wszelkiej odnośnej korespondencji dotyczącej statku powietrznego;
  6. informacji szczegółowych związanych ze zwolnieniami i działaniami egzekucyjnymi;
  7. wszelkich dokumentów zatwierdzonych przez właściwy organ na podstawie przepisów niniejszego załącznika lub załącznika II (część ARO) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012.
- e) Dokumentacja określona w lit. d) jest przechowywana przez okres 2 lat od daty ostatecznego wycofania statku powietrznego z eksploatacji.
- f) Cała dokumentacja jest udostępniana na żądanie innego państwa członkowskiego lub Agencji.

**▼ B****M.B.105 Wzajemna wymiana informacji****▼ M8**

- a) W celu przyczynienia się do poprawy bezpieczeństwa lotniczego właściwe organy uczestniczą w wymianie wszystkich niezbędnych informacji zgodnie z art. 72 rozporządzenia (UE) 2018/1139.

**▼ B**

- b) Bez uszczerbku dla kompetencji państw członkowskich, w przypadku potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa obejmującego kilka państw członkowskich, zainteresowane właściwe organy pomagają sobie wzajemnie w przeprowadzaniu niezbędnych działań nadzorczych.

**▼ B**

PODSEKCJA B  
ODPOWIEDZIALNOŚĆ

**▼ M6****▼ C4****M.B.201 Obowiązki**

Właściwe organy określone w pkt M.1 odpowiadają za przeprowadzanie audytów, inspekcji i badań w celu sprawdzenia, czy przestrzegane są wymagania niniejszego załącznika.

**M.B.202 Informowanie Agencji**

- a) Właściwy organ bez zbędnej zwłoki powiadamia Agencję o wszelkich istotnych problemach związanych z wdrożeniem rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- b) Właściwy organ przekazuje Agencji informacje mające znaczenie dla bezpieczeństwa, pochodzące ze zgłoszeń o zdarzeniach, które otrzymał zgodnie z pkt M.A.202.

**▼ B**

PODSEKCJA C  
CIĄGŁA ZDATNOŚĆ DO LOTU

**▼ M6****▼ C4****M.B.301 Program obsługi technicznej statku powietrznego**

- a) Właściwy organ sprawdza zgodność AMP z pkt M.A.302.
- b) O ile przepisy pkt M.A.302 lit. c) nie stanowią inaczej, AMP i jego zmiany są bezpośrednio zatwierdzane przez właściwy organ. Właściwy organ otrzymuje dostęp do wszystkich danych wymaganych zgodnie z pkt M.A.302 lit. d), e) i f).

**▼ M8**

- c) W przypadku pośredniego zatwierdzenia, o którym mowa w pkt M.A.302 lit. c), właściwy organ zatwierdza procedurę zatwierdzenia AMP przez CAO lub CAMO w ramach charakterystyki tej organizacji, o której mowa odpowiednio w pkt CAO.A.025 załącznika Vd, w pkt M.A.704 niniejszego załącznika lub w pkt CAMO.A.300 załącznika Vc.

**M.B.302 Zwolnienia**

Wszystkie zwolnienia przyznane zgodnie z art. 71 rozporządzenia (UE) 2018/1139 są zapisywane i przechowywane przez właściwy organ.

**▼ M2****M.B.303 Monitorowanie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego**

- a) Właściwy organ opracowuje program przeglądów w celu monitorowania stanu zdatności do lotu floty statków powietrznych znajdujących się w jego rejestrze stosując podejście oparte na analizie ryzyka.
- b) Program przeglądów obejmuje przeglądy wyrywkowe statków powietrznych i obejmuje wszystkie kluczowe elementy ryzyka zdatności do lotu.
- c) Program przeglądów wyrywkowo sprawdza osiągnięte standardy zdatności do lotu na podstawie stosownych wymagań i identyfikuje niezgodności.



**▼ M2**

- d) Wszelkie zidentyfikowane niezgodności są klasyfikowane zgodnie z wymaganiami niniejszej części i potwierdzane na piśmie osobie lub organizacji odpowiedzialnej zgodnie z pkt M.A.201. Właściwy organ dysponuje procedurą służącą do analizowania niezgodności w odniesieniu do ich znaczenia pod kątem bezpieczeństwa.
- e) Właściwy organ rejestruje wszystkie niezgodności i działania korygujące.
- f) Jeśli podczas przeglądu statku powietrznego stwierdzony zostanie dowód wskazujący na niezgodność z wymaganiem niniejszej części lub jakiegokolwiek innej części, niezgodność traktuje się zgodnie z przepisami odpowiedniej części.
- g) Jeżeli jest to niezbędne w celu zapewnienia odpowiednich działań w zakresie egzekwowania przepisów, właściwy organ wymienia z innymi właściwymi organami informacje dotyczące niezgodności zidentyfikowanych zgodnie z lit. f).

**M.B.304 Cofnięcie i zawieszenie**

Właściwy organ:

- a) zawiesza poświadczenie przeglądu zdatności do lotu z racji uzasadnionego potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa; lub
- b) zawiesza lub cofa poświadczenie przeglądu zdatności do lotu zgodnie z pkt M.B.903 ppkt 1.

**▼ M6****▼ C4****M.B.305 Pokładowy dziennik techniczny**

- a) Właściwy organ zatwierdza pierwszą wersję pokładowego dziennika technicznego wymaganego zgodnie z pkt M.A.306.

**▼ M8**

- b) Aby umożliwić organizacji wprowadzenie zmian w pokładowym dzienniku technicznym bez uprzedniego zatwierdzenia przez właściwy organ, właściwy organ zatwierdza odpowiednią procedurę, o której mowa w pkt CAMO.A.300 lit. c) załącznika Vc lub w pkt M.A.704 lit. c) niniejszego załącznika, lub w pkt CAO.A.025 lit. c) załącznika Vd.

**▼ B****PODSEKCJA D***STANDARDY OBSŁUGI TECHNICZNEJ*

(do opracowania stosownie do przypadku)

**PODSEKCJA E***PODZESPOLY*

(do opracowania stosownie do przypadku)

**▼ B**

## PODSEKCJA F

*ORGANIZACJA OBSŁUGI TECHNICZNEJ*M.B.601 **Wniosek**

W przypadku gdy zaplecze techniczne jest umiejscowione w więcej niż jednym państwie członkowskim, badanie i ciągły nadzór nad zatwierdzeniem prowadzony jest w uzgodnieniu z właściwymi organami wyznaczonymi przez państwa członkowskie, na których terytorium znajduje się pozostałe zaplecze techniczne.

M.B.602 **Zatwierdzenie początkowe**

- a) Zakładając, że wymagania pkt M.A.606 lit. a) i b) są spełnione, właściwy organ formalnie przedkłada wnioskodawcy na piśmie swoją akceptację personelu określonego w pkt M.A.606 lit. a) i b).

**▼ M6****▼ C4**

- b) Właściwy organ sprawdza, czy procedury określone w podręczniku organizacji obsługi technicznej są zgodne z przepisami podsekcji F niniejszego załącznika (część M) i zapewnia, aby kierownik odpowiedzialny podpisał oświadczenie o przyjęciu zobowiązań.

- c) Właściwy organ sprawdza, czy organizacja spełnia wymagania ustanowione w podsekcji F niniejszego załącznika.

**▼ B**

- d) W trakcie prowadzenia badania w związku z wydaniem zatwierdzenia organizuje się przynajmniej jedno spotkanie z kierownikiem odpowiedzialnym, w celu zagwarantowania, że osoba ta pojmuje w pełni znaczenie zatwierdzenia i rozumie przyczynę, dla której podpisywane jest zobowiązanie organizacji do zachowania zgodności z procedurami określonymi w podręczniku.

- e) Wszystkie niezgodności są przekazywane na piśmie do organizacji składającej wniosek.

- f) Właściwy organ rejestruje wszystkie niezgodności, działania korygujące (działania konieczne do zamknięcia niezgodności) oraz zalecenia.

- g) W odniesieniu do zatwierdzenia początkowego, przed jego wydaniem, wszystkie niezgodności muszą być skorygowane przez organizację i zamknięte przez właściwy organ.

M.B.603 **Wydanie zatwierdzenia****▼ M6****▼ C4**

- a) W przypadku gdy organizacja obsługi technicznej spełnia wymogi stosownych punktów niniejszego załącznika, właściwy organ wydaje wnioskodawcy certyfikat zatwierdzenia na formularzu 3 EASA (dodatek V do niniejszego załącznika), który obejmuje zakres zatwierdzenia.

**▼ B**

- b) W certyfikacie zatwierdzającym wydanym na formularzu 3 EASA właściwy organ wskazuje warunki zatwierdzenia.

- c) W certyfikacie zatwierdzającym wydanym na formularzu 3 EASA umieszczony jest numer referencyjny w sposób określony przez Agencję.

**▼ B****M.B.604 Ciągły nadzór****▼ M6****▼ C4**

- a) Właściwy organ posiada i uaktualnia program określający daty planowanych oraz przeprowadzonych audytów każdej organizacji obsługi technicznej zatwierdzonej zgodnie z sekcją B podsekcja F niniejszego załącznika znajdującej się pod jego nadzorem.

**▼ B**

- b) Każda organizacja jest w całości poddawana audytowi z częstotliwością nie mniejszą niż raz na 24 miesiące.
- c) Wszystkie niezgodności są potwierdzane organizacji składającej wniosek na piśmie.
- d) Właściwy organ rejestruje wszelkie niezgodności, działania korygujące (działania wymagane do zamknięcia niezgodności) oraz zalecenia.
- e) Co najmniej raz na 24 miesiące organizowane jest spotkanie z kierownikiem odpowiedzialnym, w celu zagwarantowania, że jest on poinformowany o istotnych kwestiach wynikających z audytu.

**M.B.605 Niezgodności****▼ M6****▼ C4**

- a) Jeśli podczas audytu lub w inny sposób zostanie wykazana niezgodność z wymaganiami ustanowionymi w niniejszym załączniku lub w załączniku Vb (część ML), właściwy organ podejmuje następujące działania:

**▼ B**

1. W odniesieniu do niezgodności poziomu 1, właściwy organ podejmuje natychmiastowe działania w celu cofnięcia, ograniczenia lub zawieszenia w całości lub w części, w zależności od zakresu niezgodności poziomu 1, zatwierdzenia dla organizacji obsługi technicznej, do chwili podjęcia przez organizację działań naprawczych.
  2. W odniesieniu do niezgodności poziomu 2, właściwy organ wyznacza okres na przeprowadzenie działań naprawczych stosownie do charakteru niezgodności, który nie będzie dłuższy niż trzy miesiące. W pewnych okolicznościach, pod koniec tego okresu i w zależności od charakteru niezgodności, właściwy organ może go przedłużyć zgodnie z planem działań naprawczych.
- b) W przypadku niewykonania działań naprawczych w wyznaczonym okresie, właściwy organ podejmuje działania w celu zawieszenia całości lub części zatwierdzenia.

**M.B.606 Zmiany**

- a) Właściwy organ stosuje odpowiednie elementy procesu początkowego zatwierdzenia w odniesieniu do wszelkich zmian w organizacji zgłoszonych zgodnie z pkt M.A.617.
- b) Właściwy organ może narzucić warunki, zgodnie z którymi zatwierdzona organizacja obsługi technicznej może działać w trakcie tych zmian, o ile nie ustali, że zatwierdzenie powinno zostać zawieszona ze względu na charakter lub zakres zmian.

▼ M6▼ C4

- c) W przypadku każdej zmiany w podręczniku organizacji obsługi technicznej:
1. w przypadku bezpośredniego zatwierdzania zmian zgodnie z pkt M.A.604 lit. b), właściwy organ sprawdza, czy procedury określone w podręczniku są zgodne z przepisami niniejszego załącznika, zanim zatwierdzona organizacja zostanie formalnie powiadomiona o zatwierdzeniu;
  2. w przypadku pośredniego zatwierdzania zmian zgodnie z pkt M.A.604 lit. c), właściwy organ upewnia się, czy:
    - (i) zakres zmian pozostaje niewielki;
    - (ii) ma on odpowiednią kontrolę nad zatwierdzaniem tych zmian, aby zachować ich zgodność z wymaganiami niniejszego załącznika.

▼ B**M.B.607 Cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie zatwierdzenia**

Właściwy organ:

- a) zawiesza zatwierdzenie z uwagi na uzasadnione potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa; lub
- b) zawiesza lub cofa zatwierdzenie, bądź wprowadza w nim ograniczenia na podstawie pkt M.B.605.

## PODSEKCJA G

*ORGANIZACJA ZARZĄDZANIA CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU***M.B.701 Wniosek**▼ M2

- a) W przypadku koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 właściwy organ otrzymuje do zatwierdzenia, wraz ze wstępnym wnioskiem o wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego i, w stosownych przypadkach, o wydanie wszelkich wnioskowanych zmian, oraz dla każdego typu eksploatowanego statku powietrznego:
  1. charakterystykę zarządzania ciągłą zdatnością do lotu;
  2. programy obsługi technicznej statków powietrznych operatora;
  3. pokładowy dziennik techniczny;
  4. w stosownych przypadkach, techniczną specyfikację umów o obsługę techniczną zawartych między CAMO a zatwierdzoną organizacją obsługi technicznej określoną w części 145.

▼ B

- b) W przypadku gdy zaplecze techniczne jest umiejscowione w więcej niż jednym państwie członkowskim badanie i ciągły nadzór nad zatwierdzeniem prowadzone są w uzgodnieniu z właściwymi organami wyznaczonymi przez państwa członkowskie, na których terytorium znajduje się pozostałe zaplecze techniczne.

**M.B.702 Zatwierdzenie początkowe**

- a) Zakładając, że wymagania pkt M.A.706 lit. a), c) i d) oraz pkt M.A.707 są spełnione, właściwy organ formalnie przedkłada wnioskodawcy na piśmie swoją akceptację personelu określonego w pkt M.A.706 lit. a), c) i d) oraz pkt M.A.707.

**▼ B**

- b) Właściwy organ sprawdza, czy procedury określone w charakterystyce zarządzania ciągłą zdatnością do lotu są zgodne z przepisami sekcji A podsekcja G niniejszego załącznika (część M) i zapewnia, że kierownik odpowiedzialny podpisał oświadczenie o przyjęciu zobowiązań.
- c) Właściwy organ sprawdza, czy organizacja spełnia wymagania ustanowione w sekcji A podsekcja G niniejszego załącznika (część M).
- d) Przynajmniej raz w trakcie prowadzenia badań dotyczących wydania zatwierdzenia organizowane jest spotkanie z kierownikiem odpowiedzialnym w celu zagwarantowania, że w pełni pojmuje on znaczenie zatwierdzenia i rozumie przyczynę, dla której podpisywane jest zobowiązanie do przestrzegania przez organizację procedur określonych w charakterystyce zarządzania ciągłą zdatnością do lotu.
- e) Wszystkie niezgodności są przekazywane na piśmie do organizacji składającej wniosek.
- f) Właściwy organ rejestruje wszystkie niezgodności, działania korygujące (działania konieczne do zamknięcia niezgodności) oraz zalecenia.
- g) W odniesieniu do zatwierdzenia początkowego, przed jego wydaniem, wszystkie niezgodności muszą być skorygowane przez organizację i zamknięte przez właściwy organ.

**▼ M8****M.B.703 Wydanie zatwierdzenia**

- a) W przypadku gdy organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu spełnia wymagania przepisów sekcji A podsekcja G niniejszego załącznika (część M), właściwy organ wydaje wnioskodawcy na formularzu 14-MG EASA (dodatek VI do niniejszego załącznika) ► **C10** certyfikat zatwierdzenia ◀, który obejmuje zakres zatwierdzenia.
- b) W ► **C10** certyfikacie zatwierdzenia ◀ wydanym na formularzu 14-MG EASA właściwy organ wskazuje okres ważności zatwierdzenia.
- c) Numer referencyjny jest umieszczany na certyfikacie zatwierdzenia na formularzu 14-MG w sposób określony przez Agencję.
- d) W przypadku przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 informacje zawarte w formularzu 14-MG EASA są włączane do certyfikatu przewoźnika lotniczego.

**▼ B****M.B.704 Ciągły nadzór**

- a) Właściwy organ posiada i uaktualnia program określający daty planowanych oraz przeprowadzanych audytów dla każdej organizacji zapewniającej ciągłą zdatność do lotu, znajdującej się pod jego nadzorem, zatwierdzonej zgodnie z sekcją A podsekcja G niniejszego załącznika (część M).
- b) Każda organizacja jest w całości poddawana audytowi z częstotliwością nie mniejszą niż raz na 24 miesiące.
- c) Odpowiednia reprezentatywna grupa statków powietrznych, zarządzanych przez organizację zatwierdzoną zgodnie z sekcją B podsekcja G niniejszego załącznika (część M), jest poddawana przeglądowi raz na 24 miesiące. O wielkości grupy reprezentatywnej decyduje właściwy organ w oparciu o wyniki wcześniejszych audytów i poprzednich przeglądów wyrobów.

**▼ B**

- d) Wszystkie niezgodności muszą być przekazane organizacji składającej wniosek na piśmie.
- e) Właściwy organ rejestruje wszelkie niezgodności, działania korygujące (działania konieczne do zamknięcia niezgodności) oraz zalecenia.
- f) Co najmniej raz na 24 miesiące jest organizowane spotkanie z kierownikiem jako osobą odpowiedzialną, w celu zapewnienia, że jest on informowany o istotnych kwestiach wynikających z audytu.

**M.B.705 Niezgodności****▼ M8**

- a) Jeśli podczas audytów lub w inny sposób zostanie wykazana niezgodność z wymaganiami ustanowionymi, odpowiednio, w niniejszym załączniku (część M) lub w załączniku Vb (część ML), właściwy organ podejmuje następujące działania:

**▼ B**

1. W odniesieniu do niezgodności poziomu 1, właściwy organ podejmuje natychmiastowe działania w celu cofnięcia, ograniczenia lub zawieszenia w całości lub w części, w zależności od zakresu niezgodności poziomu 1, zatwierdzenia dla organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, do chwili pomyślnego podjęcia przez organizację działań naprawczych.
  2. W odniesieniu do niezgodności poziomu 2, właściwy organ wyznacza okres na przeprowadzenie działań naprawczych stosownie do charakteru niezgodności, który nie jest dłuższy niż trzy miesiące. W pewnych okolicznościach, pod koniec tego okresu i w zależności od charakteru niezgodności, właściwy organ może go przedłużyć zgodnie z zadowalającym planem działań naprawczych.
- b) W przypadku niewykonania działań naprawczych w wyznaczonym okresie, właściwy organ podejmuje działania w celu zawieszenia całości lub części zatwierdzenia.

**M.B.706 Zmiany**

- a) Właściwy organ stosuje się do odpowiednich elementów procesu zatwierdzenia początkowego w odniesieniu do wszelkich zmian w organizacji zgłoszonych zgodnie z pkt M.A.713.
- b) Właściwy organ może narzucić warunki, zgodnie z którymi zatwierdzona organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu może działać w trakcie tych zmian, o ile nie ustali, że zatwierdzenie powinno zostać zawieszono ze względu na charakter lub zakres zmian.

**▼ M8**

- c) W przypadku każdej zmiany w charakterystyce zarządzania ciągłą zdatnością do lotu:
  1. W przypadku bezpośredniego zatwierdzania zmian zgodnie z pkt M.A.704 lit. b) niniejszego załącznika (część M), właściwy organ sprawdza, czy procedury określone w charakterystyce są odpowiednio zgodne z przepisami niniejszego załącznika (część M) lub załącznika Vb (część ML), zanim zatwierdzona organizacja zostanie formalnie powiadomiona o zatwierdzeniu.
  2. W przypadku procedury pośredniego zatwierdzania zmian zgodnie z pkt M.A.704 lit. c) niniejszego załącznika (część M) właściwy organ zapewnia spełnienie wszystkich poniższych warunków:
    - (i) niewielki zakres zmian;

**▼ M8**

- (ii) odpowiednią kontrolę nad zatwierdzaniem zmian, aby zachować ich zgodność odpowiednio z wymaganiami niniejszego załącznika (część M) lub załącznika Vb (część ML).

**▼ B****M.B.707 Cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie zatwierdzenia**

Właściwy organ:

- a) zawiesza zatwierdzenie z uwagi na uzasadnione potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa; lub
- b) zawiesza lub cofa zatwierdzenia bądź wprowadza w nim ograniczenia na podstawie pkt M.B.705.

## PODSEKCJA H

*POŚWIADCZENIE OBSŁUGI — CRS*

(do opracowania stosownie do przypadku)

## PODSEKCJA I

*POŚWIADCZENIE PRZEGLĄDU ZDATNOŚCI DO LOTU***M.B.901 Ocena zaleceń**

Po otrzymaniu wniosku i towarzyszącego zalecenia związanego z poświadczeniem przeglądu zdatności do lotu zgodnie z pkt M.A.901:

**▼ M6****▼ C4**

1. Posiadający odpowiednie kwalifikacje personel właściwego organu sprawdza, czy deklaracja zgodności zawarta w zaleceniu wykazuje przeprowadzenie kompletnego przeglądu zdatności do lotu zgodnie z pkt M.A.901.

**▼ B**

2. Właściwy organ przeprowadza badanie i może zażądać dalszych informacji na poparcie oceny zalecenia.

**M.B.902 Przegląd zdatności do lotu przez właściwy organ****▼ M6****▼ C4**

- a) W przypadku gdy właściwy organ przeprowadza przegląd zdatności do lotu i wydaje poświadczenie przeglądu zdatności do lotu na formularzu 15a EASA (dodatek III do niniejszego załącznika), przeprowadza przegląd zdatności do lotu zgodnie z przepisami pkt M.A.901.
- b) Właściwy organ musi dysponować odpowiednim personelem ds. przeglądu zdatności do lotu w celu przeprowadzania przeglądów zdatności do lotu.
  1. W przypadku wszystkich statków powietrznych użytkowanych przez przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 oraz statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 2 730 kg, członkowie takiego personelu:
    - a) nabyli co najmniej 5 lat doświadczenia w zakresie zapewnienia ciągłej zdatności do lotu;
    - b) uzyskali odpowiednią licencję określoną w załączniku III (część 66) lub kwalifikacje w zakresie obsługi technicznej uznane przez państwo członkowskie i właściwe dla danej kategorii statków powietrznych (w przypadku gdy art. 5 ust. 6 odnosi się do regulacji krajowych) bądź odpowiedni dyplom uczelni lotniczej lub równoważny dokument;

▼ **C4**

- c) ukończyli formalne szkolenie w zakresie lotniczej obsługi technicznej;
- d) zajmowali stanowiska wiążące się z właściwymi obowiązkami.

Niezależnie od przepisów lit. a)–d) wymaganie określone w pkt M.B.902 lit. b) ppkt 1 lit. b) można zastąpić uzyskaniem 5 lat doświadczenia w zakresie zapewniania ciągłej zdatności do lotu poza doświadczeniem już wymaganym zgodnie z pkt M.B.902 lit. b) ppkt 1 lit. a).

2. W przypadku statków powietrznych nieużytkowanych przez przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 oraz statków powietrznych o maksymalnej masie startowej nie większej niż 2 730 kg, członkowie takiego personelu:

- a) posiadają co najmniej 3 lata doświadczenia w zakresie zapewniania ciągłej zdatności do lotu;
- b) uzyskali odpowiednią licencję określoną w załączniku III (część 66) lub kwalifikacje w zakresie obsługi technicznej uznane przez państwo członkowskie i właściwe dla danej kategorii statków powietrznych, w przypadku gdy art. 5 ust. 6 odnosi się do regulacji krajowych, bądź odpowiedni dyplom uczelni lotniczej lub równoważny dokument;
- c) ukończyli odpowiednie szkolenie w zakresie lotniczej obsługi technicznej;
- d) zajmowali stanowiska wiążące się z właściwymi obowiązkami.

Niezależnie od przepisów lit. a)–d) wymaganie określone w pkt M.B.902 lit. b) ppkt 2 lit. b) można zastąpić uzyskaniem 4 lat doświadczenia w zakresie zapewniania ciągłej zdatności do lotu poza doświadczeniem już wymaganym zgodnie z pkt M.B.902 lit. b) ppkt 2 lit. a).

▼ **B**

- c) Właściwy organ przechowuje zapisy całego personelu zajmującego się przeglądaniami zdatności do lotu, obejmujące szczegółowe informacje o odpowiednich kwalifikacjach i skrócony opis zdobytego doświadczenia w zakresie zarządzania ciągłą zdatnością do lotu oraz odbytych szkoleń.
- d) Właściwy organ ma dostęp do odpowiednich danych określonych w pkt M.A.305, M.A.306 i M.A.401 podczas przeprowadzania przeglądu zdatności do lotu.
- e) Członkowie personelu, którzy przeprowadzają przegląd zdatności do lotu, wystawiają formularz 15a po pomyślnym zakończeniu przeglądu zdatności do lotu.

**M.B.903 Niezgodności**

Jeśli podczas kontroli lub w inny sposób zostanie wykazana niezgodność z wymaganiami części M, właściwy organ podejmuje następujące działania:

1. w odniesieniu do niezgodności poziomu 1, właściwy organ żąda podjęcia odpowiednich działań naprawczych przed kolejnym lotem i podejmuje natychmiastowe działania w celu cofnięcia lub zawieszenia poświadczenia przeglądu zdatności do lotu;
2. w odniesieniu do niezgodności poziomu 2, działania naprawcze wymagane przez właściwy organ są dostosowane do charakteru niezgodności.



---

▼ M6

▼ C4

**M.B.904 Wymiana informacji**

Po otrzymaniu powiadomienia o przeniesieniu statku powietrznego między państwami członkowskimi zgodnie z pkt M.A.903, właściwy organ państwa członkowskiego, w którym statek powietrzny jest obecnie zarejestrowany, informuje właściwy organ państwa członkowskiego, w którym statek powietrzny zostanie zarejestrowany, o wszelkich znanych problemach związanych z przeniesieniem statku powietrznego. Właściwy organ państwa członkowskiego, w którym statek powietrzny zostanie zarejestrowany, dopilnowuje, aby właściwy organ państwa członkowskiego, w którym statek powietrzny jest obecnie zarejestrowany, został odpowiednio powiadomiony o przeniesieniu.

**▼ C4***Dodatek I***Umowa o zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu**

1. W przypadku gdy dany właściciel lub operator zleca wykonywanie zadań zarządzania ciągłą zdatnością do lotu CAMO lub CAO, zgodnie z pkt M.A.201, przesyła na żądanie właściwego organu kopię umowy podpisanej przez obie strony właściwemu organowi państwa członkowskiego rejestracji.
2. Umowa jest sporządzana z uwzględnieniem wymagań niniejszego załącznika i określa obowiązki sygnatariuszy w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.
3. Musi ona zawierać co najmniej następujące informacje:

— znaki rejestracyjne, typ i numer seryjny statku powietrznego,

**▼ M10**

— imię i nazwisko bądź dane przedsiębiorstwa właściciela statku powietrznego lub zarejestrowanego użytkownika, w tym adres,

**▼ C4**

— dane zakontraktowanej CAMO lub CAO, w tym adres, oraz

— rodzaj operacji.

4. Umowa zawiera następujące postanowienia:

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

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

Właściciel/operator oświadcza, że zgodnie z jego wiedzą wszelkie informacje udzielane CAMO lub CAO dotyczące ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego są i będą dokładne oraz że bez uprzedniego zatwierdzenia przez CAMO lub CAO statek powietrzny nie będzie poddawany przeróbkom.

W przypadku nieprzestrzegania postanowień niniejszej umowy przez którąkolwiek ze stron traci ona ważność. W takim przypadku właściciel/operator zachowuje pełną odpowiedzialność za wszystkie zadania związane z ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego, a właściciel poinformuje właściwe organy państwa członkowskiego rejestracji w terminie 2 tygodni o takiej niezgodności z umową.”

5. W przypadku zawarcia umowy między właścicielem operatorem a CAMO lub CAO zgodnie z pkt M.A.201 obowiązki są dzielone między strony w następujący sposób:

## 5.1. Obowiązki CAMO lub CAO:

1. zapewnienie, aby dany typu statku powietrznego wchodził w zakres jej zatwierdzenia;

**▼ C4**

2. przestrzeganie warunków służących zachowaniu ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego wymienionych niżej:
  - a) opracowanie AMP statku powietrznego, obejmującego w stosownych przypadkach opracowany program niezawodności;
  - b) określenie (w AMP) zadań obsługi technicznej, które może wykonać pilot-właściciel zgodnie z pkt M.A.803 lit. c);
  - c) zorganizowanie procesu zatwierdzenia AMP;
  - d) po zatwierdzeniu AMP dostarczenie jego kopii właścicielowi lub operatorowi;
  - e) zorganizowanie inspekcji pomostowej z wykorzystaniem poprzedniego programu obsługi technicznej statku powietrznego;
  - f) zorganizowanie prowadzenia całości obsługi technicznej przez zatwierdzoną organizację obsługi technicznej;
  - g) zorganizowanie wdrożenia wszelkich stosownych dyrektyw zdatności;
  - h) zorganizowanie dokonania napraw przez zatwierdzoną organizację obsługi technicznej wszystkich usterek wykrytych podczas planowej obsługi technicznej, przeglądu zdatności do lotu lub usterek zgłoszonych przez właściciela;
  - i) koordynowanie planowej obsługi technicznej, stosowania dyrektyw zdatności, wymiany części o ograniczonym czasie użytkowania oraz przestrzegania wymagań dotyczących inspekcji podzespołów;
  - j) każdorazowe informowanie właściciela o przekazaniu statku powietrznego zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej;
  - k) zarządzanie całą dokumentacją techniczną;
  - l) archiwizowanie całej dokumentacji technicznej;
3. zorganizowanie procesu zatwierdzenia wszelkich modyfikacji statku powietrznego, zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, przed ich wprowadzeniem;
4. zorganizowanie procesu zatwierdzenia wszelkich napraw statku powietrznego, zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, przed ich wykonaniem;
5. informowanie właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji w każdym przypadku, gdy statek powietrzny nie został przekazany do zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej przez właściciela, jak wymaga tego zatwierdzona organizacja;
6. informowanie właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji w każdym przypadku, gdy obowiązująca umowa nie jest przestrzegana;
7. zapewnienie, by w miarę potrzeb przeprowadzano przegląd zdatności do lotu statku powietrznego i wydawano poświadczenie przeglądu zdatności do lotu lub wysyłano zalecenia właściwemu organowi państwa członkowskiego rejestracji;
8. przekazywanie w ciągu 10 dni kopii każdego wydanego lub przedłużonego poświadczenia przeglądu zdatności do lotu do właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji;

**▼ C4**

9. zgłaszanie wszelkich zdarzeń, nakazane przez odpowiednie regulacje;
  10. informowanie właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji, w przypadku gdy umowa została wypowiedziana przez którąkolwiek ze stron.
- 5.2. Obowiązki właściciela lub operatora:
1. posiadanie ogólnej wiedzy na temat zatwierdzonego AMP;
  2. posiadanie ogólnej wiedzy na temat przepisów niniejszego załącznika;
  3. przekazywanie statku powietrznego zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej uzgodnionej z CAMO lub CAO w planowanym terminie wyznaczonym na wniosek CAMO lub CAO;
  4. wykonywanie modyfikacji wyłącznie po konsultacji z CAMO lub CAO;
  5. informowanie CAMO lub CAO o wszystkich czynnościach obsługi technicznej wykonanych na wyjątkowych zasadach bez wiedzy i kontroli CAMO lub CAO;
  6. zgłaszanie CAMO lub CAO, za pośrednictwem książki statku powietrznego, wszystkich usterek wykrytych podczas eksploatacji;
  7. informowanie właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji w każdym przypadku, gdy niniejsza umowa została wypowiedziana przez którąkolwiek ze stron;
  8. każdorazowe informowanie CAMO lub CAO i właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji o sprzedaży statku powietrznego;
  9. zgłaszanie wszelkich zdarzeń, nakazane przez odpowiednie regulacje;
  10. regularne informowanie CAMO lub CAO o nalocie statku powietrznego oraz przekazywanie wszelkich pozostałych danych dotyczących wykorzystania statku powietrznego, zgodnie z ustaleniami poczynionymi z CAMO lub CAO;
  11. odnotowywanie CRS w książce statku powietrznego w sposób określony w pkt M.A.803. lit. d) w przypadku wykonywania obsługi technicznej pilota-właściciela bez wykraczania poza ograniczenia wynikające z wykazu zadań obsługi technicznej podanego w zatwierdzonym AMP określonym w pkt M.A.803 lit. c);
  12. informowanie CAMO lub CAO nie później niż 30 dni po zakończeniu wszelkich zadań obsługi technicznej pilota-właściciela zgodnie z pkt M.A.305 lit. a).
6. Jeżeli właściciel lub operator zawiera umowę z CAMO lub CAO, zgodnie z pkt M.A.201, określa się w niej wyraźnie obowiązki każdej ze stron w odniesieniu do obowiązkowego i dobrowolnego zgłaszania zdarzeń zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014<sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylecia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007 (Dz.U. L 122 z 24.4.2014, s. 18).



## *Dodatek II*

### **Autoryzowane poświadczenie produkcji/obsługi — formularz 1 EASA**

Niniejsza instrukcja dotyczy wyłącznie wykorzystania formularza 1 EASA do celów obsługi technicznej. Należy zwrócić uwagę na dodatek I do załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, który dotyczy wykorzystania formularza 1 EASA do celów produkcji.

#### **1. CEL I ZASTOSOWANIE**

- 1.1. Zasadniczym celem tego dokumentu jest poświadczenie zdatności do lotu wyrobów, części i urządzeń (zwanymi dalej „elementem(-ami)”), które zostały poddane obsłudze technicznej.
- 1.2. Ustala się związek pomiędzy poświadczeniem a elementem(-ami). Wystawca musi przechowywać poświadczenie w formie umożliwiającej sprawdzenie pierwotnych danych.
- 1.3. Poświadczenie jest uznawane przez wiele organów ds. zdatności do lotu, ale może to być uzależnione od istnienia umów dwustronnych i/lub polityki prowadzonej przez dany organ. „Zatwierdzone dane projektowe” podane w niniejszym certyfikacie oznaczają zatem dane zatwierdzone przez organ ds. zdatności do lotu w kraju przywozu.
- 1.4. Poświadczenie nie jest dokumentem dostawy ani listem przewozowym.
- 1.5. Poświadczenie nie służy do dopuszczania do eksploatacji statków powietrznych.
- 1.6. Poświadczenie nie stanowi zezwolenia na zainstalowanie danego elementu w danym statku powietrznym, silniku lub śmigle, ale pomaga użytkownikowi końcowemu na określenie jego statusu co do zatwierdzenia zdatności do lotu.
- 1.7. Nie wolno umieszczać elementów dopuszczonych po produkcji z elementami dopuszczonymi po obsłudze technicznej w tym samym poświadczeniu.

#### **2. ZASADY OGÓLNE**

- 2.1. Poświadczenie musi być zgodne z załączonym formularzem, łącznie z numeracją pól i rozmieszczeniem każdego pola. Rozmiar każdego pola może przy tym ulec zmianie w celu dostosowania go do konkretnego zastosowania, jednak tylko w takim stopniu, aby poświadczenie było w dalszym ciągu rozpoznawalne.
- 2.2. Poświadczenie musi być umieszczone na papierze w poziomie, jednak ogólne wymiary certyfikatu można w znacznym stopniu zwiększyć lub zmniejszyć, o ile poświadczenie pozostaje rozpoznawalne i czytelne. W przypadku wątpliwości należy zasięgnąć informacji u właściwego organu.
- 2.3. Oświadczenie o odpowiedzialności użytkownika/installatora można umieścić po dowolnej stronie formularza.
- 2.4. Pismo ma być wyraźne i czytelne, aby umożliwić łatwe odczytanie poświadczenia.
- 2.5. Poświadczenie może zostać sporządzone na gotowym druku albo wygenerowane komputerowo, jednak w każdym przypadku drukowane linie i znaki muszą być wyraźne i czytelne oraz zgodne z określonym wzorem.
- 2.6. Poświadczenie powinno być w języku angielskim oraz, w uzasadnionych przypadkach, w innym języku lub w kilku innych językach.

**▼ B**

- 2.7. Szczegółowe dane umieszczane na poświadczeniu mogą być wpisywane maszynowo/komputerowo lub odręcznie drukowanymi literami i muszą być czytelne.
- 2.8. Skróty należy ograniczyć do minimum w celu zwiększenia przejrzystości dokumentu.
- 2.9. Miejsce na odwrotnej stronie poświadczenia może zostać użyte przez wystawcę do umieszczenia dodatkowych informacji, lecz nie może zawierać żadnych oświadczeń istotnych dla poświadczenia. Informacja o wykorzystaniu odwrotnej strony poświadczenia musi znaleźć się w odpowiednim polu na przedniej stronie poświadczenia.

**3. KOPIE**

- 3.1. Liczba kopii poświadczenia wysyłanych klientowi lub przechowywanych przez wystawcę jest nieograniczona.

**4. BŁĄD LUB BŁĘDY W POŚWIADCZENIU**

- 4.1. Jeżeli użytkownik końcowy stwierdzi błąd lub błędy na poświadczeniu, musi zgłosić go/je na piśmie wydającemu. Wystawca może wydać nowe poświadczenie, jeśli możliwe jest zweryfikowanie i skorygowanie błędu(-ów).
- 4.2. Nowe poświadczenie musi mieć nadany nowy numer kontrolny i podpis oraz nową datę.
- 4.3. Wniosek o nowe poświadczenie może być przyjęty bez konieczności sprawdzenia stanu elementu(-ów). Nowe poświadczenie nie stanowi oświadczenia o aktualnym stanie i powinno odnosić się do poprzedniego certyfikatu w polu 12 poprzez następujący zapis: „Niniejsze poświadczenie koryguje błąd (błędy) w polu(-ach) [wpisać korygowane pole(-a)] poświadczenia [wpisać pierwotny numer kontrolny poświadczenia] z dnia [wpisać datę pierwotnego wystawienia] oraz nie dotyczy zgodności/stanu/poświadczenia obsługi”. Obydwa poświadczenia należy przechowywać przez okres przewidziany dla pierwszego z nich.

**5. WYPEŁNIANIE POŚWIADCZENIA PRZEZ WYSTAWCĘ***Pole 1. Właściwy organ zatwierdzający/Państwo*

Podać nazwę i państwo właściwego organu zatwierdzającego, pod nadzorem którego poświadczenie jest wydawane. Jeżeli właściwym organem jest Agencja, wystarczy podać „EASA”.

*Pole 2. Nagłówek formularza 1 EASA*

**„AUTORYZOWANE POŚWIADCZENIE PRODUKCJI/OBSŁUGI  
FORMULARZ 1 EASA”**

*Pole 3. Numer kontrolny formularza*

Wprowadzić niepowtarzalny numer ustalony zgodnie z systemem/procedurą numeracji organizacji wskazanej w polu 4; może on zawierać znaki alfanumeryczne.

*Pole 4. Nazwa i adres organizacji*

Wprowadzić pełną nazwę i adres zatwierdzonej organizacji (patrz formularz 3 EASA) dopuszczającej do eksploatacji elementy objęte niniejszym poświadczeniem. Dozwolone są logo itd., jeżeli mieszczą się one w danym polu.

*Pole 5. Zlecenie/Umowa/Faktura*

Wpisać numer zlecenia, umowy, faktury lub podobny numer referencyjny, aby ułatwić klientowi odzyskanie elementu(-ów).

**▼ B***Pole 6. Pozycja*

Wpisać numery wierszy, jeśli występuje więcej niż jeden wiersz. Pole to pozwala na łatwe powiązanie danych z uwagami wpisanymi w polu 12.

*Pole 7. Opis*

Wpisać nazwę i/lub opis elementu. W pierwszej kolejności należy posługiwać się terminami stosowanymi w instrukcjach zapewnienia ciągłej zdatności do lotu lub danych obsługi technicznej (np. w ilustrowanym katalogu części, podręczniku obsługi technicznej statku powietrznego, biuletynie serwisowym, podręczniku obsługi technicznej podzespołu).

*Pole 8. Numer katalogowy części*

Wpisać numer katalogowy części widniejący na danym elemencie lub jego tabliczce/opakowaniu. W przypadku silnika lub śmigła można zastosować oznaczenie typu.

*Pole 9. Liczba*

Podać liczbę elementów.

*Pole 10. Numer seryjny*

Jeśli przepisy prawa wymagają oznaczenia elementu numerem seryjny, należy wpisać go w tym polu. Ponadto można tu wpisać wszelkie pozostałe numery seryjne niewymagane przepisami prawa. Jeśli na elemencie brak jest numeru seryjnego, wpisać „nie dotyczy”.

*Pole 11. Stan/Czynności*

Poniżej opisane są dopuszczalne zapisy w polu 11. Należy wprowadzić tylko jeden z tych terminów — jeżeli właściwych terminów jest więcej, należy wprowadzić ten, który najdokładniej opisuje większość przeprowadzonych prac i/lub stan danego artykułu.

(i)	Po naprawie głównej	.	Oznacza proces zapewniający pełną zgodność danego elementu z wszelkimi odpowiednimi zakresami tolerancji eksploatacyjnej określonymi w instrukcjach posiadacza certyfikatu typu lub w instrukcjach producenta urządzenia dotyczących zapewnienia ciągłej zdatności do lotu, bądź w danych zatwierdzonych czy zaakceptowanych przez organ. Dany element powinien przynajmniej zostać zdemontowany, oczyszczony, sprawdzony, w razie konieczności naprawiony, ponownie zamontowany oraz przetestowany zgodnie z danymi określonymi powyżej.
(ii)	Naprawiono	.	Naprawa usterki (usterek) z zastosowaniem obowiązującej normy <sup>(1)</sup> .
(iii)	Skontrolowano/ Sprawdzono	.	Badania, pomiary itd. zgodnie z obowiązującą normą <sup>(1)</sup> (np. oględziny, próby funkcjonalne, próby na stoisku).
(iv)	Zmodyfikowano	.	Przeróbka danego elementu w celu dostosowania go do obowiązującej normy <sup>(1)</sup> .

<sup>(1)</sup> Obowiązująca norma oznacza normę, metodę, technikę lub praktykę produkcyjną/projektową/obsługi technicznej/jakości zatwierdzoną przez właściwy organ lub przezeń zaakceptowaną. Obowiązującą normę należy opisać w polu 12.

*Pole 12. Uwagi*

Opisać prace wskazane w polu 11 bezpośrednio lub poprzez nawiązanie do dokumentów uzupełniających niezbędnych użytkownikowi lub instalatorowi w celu ustalenia, czy dany element (elementy) jest zdalny do lotu w związku z czynnościami podlegającymi poświadczeniu. W razie konieczności można wykorzystać oddzielny arkusz i umieścić odniesienie do niego w głównym formularzu 1 EASA. Należy wyraźnie wskazać, do którego z elementów z pola 6 odnoszą się poszczególne stwierdzenia.

Przykładowe informacje, które można umieścić w polu 12:

- (i) Wykorzystano dane obsługowe, w tym status i numer zmiany.

**▼ B**

- (ii) Spełniono wymagania dyrektyw zdatności lub biuletynów serwisowych.
- (iii) Przeprowadzono naprawy.
- (iv) Wprowadzono modyfikacje.
- (v) Zainstalowano części zamienne.
- (vi) Status części o ograniczonym czasie użytkowania.
- (vii) Odstępstwa od zlecenia złożonego przez klienta.
- (viii) Deklaracja poświadczenia obsługi w celu spełnienia wymagań zagranicznego organu lotnictwa cywilnego w zakresie obsługi technicznej.
- (ix) Informacje, które muszą towarzyszyć niekompletnej wysyłce lub ponownemu montażowi po odbiorze dostawy.

**▼ M6****▼ C4**

- (x) W przypadku organizacji obsługi technicznej zatwierdzonych zgodnie z podsekcją F załącznika I (część M) lub załącznikiem Vd (część CAO), deklaracja poświadczenia obsługi podzespołu, o której mowa w pkt M.A.613 i CAO.A.070, stosownie do przypadku:

„O ile w tym polu nie wskazano inaczej, poświadcza się, że prace wskazane w polu 11 i opisane w tym polu zostały przeprowadzone zgodnie z wymaganiami określonymi w sekcji A podsekcja F załącznika I (część M) lub w załączniku Vd (część CAO) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 oraz że w odniesieniu do tych prac element został uznany za gotowy do dopuszczenia do eksploatacji. POWYŻSZE STWIERDZENIE NIE STANOWI POŚWIADCZENIA OBSŁUGI NA MOCY PRZEPISÓW ZAŁĄCZNIKA II (CZĘŚĆ 145) DO ROZPORZĄDZENIA (UE) nr 1321/2014.”

Drukując dane z elektronicznego formularza 1 EASA, wszelkie dane nieodnoszące się do pozostałych pól powinny być wpisane w tym polu.

**▼ B**

Drukując dane z elektronicznego formularza 1 EASA, wszelkie dane nieodnoszące się do pozostałych pól powinny być wpisane w tym polu.

*Pola 13a–13e*

Wymagania ogólne dla pól 13a–13e: Pola te nie są wykorzystywane w celu wydania poświadczenia obsługi po zakończeniu obsługi technicznej. Należy je zaciemniać, zaciemnić lub oznaczyć w inny sposób, aby uniemożliwić ich niezamierzone lub nieuprawnione wykorzystanie.

**▼ M6****▼ C4***Pole 14a*

Należy zaznaczyć odpowiednie pole (pola), wskazując, które przepisy odnoszą się do ukończonych prac. Jeżeli zaznaczone zostanie pole „inne przepisy wskazane w polu 12”, wówczas w polu 12 należy określić przepisy innego(-ych) organu(-ów) ds. zdatności do lotu. Należy zaznaczyć co najmniej jedno pole, a w razie potrzeby można zaznaczyć oba pola.

W przypadku wszystkich czynności obsługi technicznej realizowanych przez organizację obsługi technicznej zatwierdzone zgodnie z sekcją A podsekcja F załącznika I (część M) lub z załącznikiem Vd (część CAO) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 należy zaznaczyć pole „inne przepisy wskazane w polu 12”, a w polu 12 wpisać deklarację CRS. W tym przypadku stwierdzenie zawarte w deklaracji „O ile w tym polu nie wskazano inaczej” dotyczy następujących przypadków:

- a) gdy nie można było dokończyć obsługi technicznej;
- b) gdy obsługa techniczna odbiegała od normy wymaganej zgodnie z załącznikiem I (część M) lub załącznikiem Vd (część CAO);



**▼ C4**

- c) gdy obsługa techniczna została wykonana zgodnie z innym wymaganiem niż określone w załączniku I (część M) lub załączniku Vd (część CAO); w tym przypadku w polu 12 należy wskazać konkretny przepis prawa krajowego.

W przypadku wszystkich czynności obsługi technicznej wykonywanych przez organizację obsługi technicznej zatwierdzone zgodnie z sekcją A załącznika II (część 145) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 stwierdzenie zawarte w deklaracji „O ile w polu 12 nie wskazano inaczej” dotyczy następujących przypadków:

- a) gdy nie można było dokończyć obsługi technicznej;
- b) gdy obsługa techniczna odbiegała od normy wymaganej w załączniku II (część 145);
- c) gdy obsługa techniczna została wykonana zgodnie z innym wymaganiem niż określone w załączniku II (część 145); w tym przypadku w polu 12 należy wskazać konkretny przepis prawa krajowego.

**▼ B***Pole 14b. Podpis osoby upoważnionej*

W tym miejscu składa podpis osoba upoważniona. Do złożenia podpisu w tym polu uprawnione są wyłącznie osoby posiadające stosowne upoważnienie zgodnie z zasadami i procedurami właściwego organu. Dla ułatwienia identyfikacji można dodać niepowtarzalny numer identyfikacyjny osoby upoważnionej.

*Pole 14c. Numer certyfikatu/ zatwierdzenia*

Wpisać numer/numer referencyjny certyfikatu/ zatwierdzenia. Numer ten lub numer referencyjny nadawane są przez właściwy organ.

*Pole 14d. Imię i nazwisko*

Wpisać czytelnie imię i nazwisko osoby, której podpis widnieje w polu 14b.

*Pole 14e. Data*

Wprowadzić datę złożenia podpisu w polu 14b, data musi mieć format dd = 2 cyfry oznaczające dzień, mmm = trzy pierwsze litery nazwy miesiąca, rrrr = 4 cyfry oznaczające rok.

*Obowiązki użytkownika/instalatora*

Na poświadczeniu należy umieścić następującą informację, powiadamiającą użytkowników końcowych, że nie zostali zwolnieni z obowiązków dotyczących instalacji i użytkowania żadnego z elementów, którym towarzyszy formularz:

„NINIEJSZE POŚWIADCZENIE NIE STANOWI AUTOMATYCZNEGO ZEZWOLENIA NA INSTALACJĘ.

JEŻELI UŻYTKOWNIK/INSTALATOR WYKONUJE PRACE ZGODNIE Z PRZEPISAMI ORGANU DS. ZDATNOŚCI DO LOTU INNEGO NIŻ ORGAN DS. ZDATNOŚCI DO LOTU OKREŚLONY W POLU 1, WÓWCZAS MA OBOWIĄZEK DOPILNOWAĆ, BY JEGO/JEJ ORGAN DS. ZDATNOŚCI DO LOTU ZAAKCEPTOWAŁ POZYCJE UZNANE PRZEZ ORGAN WSKAZANY W POLU 1.

OŚWIADCZENIA Z PÓL 13A I 14A NIE STANOWIĄ POŚWIADCZENIA ZABUDOWY. W KAŻDYM PRZYPADKU DOKUMENTACJA OBSŁUGI TECHNICZNEJ STATKU POWIETRZNEGO MUSI ZAWIERAĆ POŚWIADCZENIE ZABUDOWY WYDANE ZGODNIE Z PRZEPISAMI KRAJOWYMI PRZEZ UŻYTKOWNIKA/INSTALATORA, ZANIM STATEK POWIETRZNY ZOSTANIE DOPUSZCZONY DO LOTU.”

1. Właściwy organ zatwierdzający/Państwo		2. <b>CERTYFIKAT ZEZWOLENIA NA DOPUSZCZENIE DO EKSPLOATACJI</b> FORMULARZ 1 EASA			3. Numer kontrolny formularza	
4. Nazwa i adres instytucji:					5. Zlecenie/Umowa/Faktura	
6. Element	7. Opis	8. Numer części	9. Liczba	10. Numer seryjny	11. Status/Prace	
12. Uwagi						
13a. Poświadcza się, że elementy określone powyżej zostały wyprodukowane zgodnie z: <input type="checkbox"/> zatwierdzonymi danymi projektowymi i są bezpieczne w użytkowaniu <input type="checkbox"/> niezatwierdzonymi danymi projektowymi określonymi w polu 13			14a. <input type="checkbox"/> Część 145.A.50 Dopuszczenie do eksploatacji. <input type="checkbox"/> Inny przepis wskazany w polu 12 Zaświadcza się, że o ile nie określono inaczej w polu 12, prace wymienione w 11 i opisane w polu 12 zostały przeprowadzone zgodnie z przepisami części 145 i w odniesieniu do tych prac uznaje się, że elementy te mogą być dopuszczone do eksploatacji.			
13b. Podpis osoby upoważnionej		13c. Numer zezwolenia/upoważnienia	14b. Podpis osoby upoważnionej		14c. Nr ref. certyfikatu/zezwolenia	
13d. Imię i nazwisko		13e. Data (dd mmm rrrr)	14d. Imię i nazwisko		14e. Data (dd mmm rrrr)	
<b>OBOWIĄZKI UŻYTKOWNIKA/INSTALATORA</b> Niniejszy certyfikat nie stanowi automatycznego zezwolenia na zainstalowanie elementu(-ów). Jeżeli użytkownik/installator wykonuje prace zgodnie z przepisami organu ds. zdatności do lotu innego niż organ ds. zdatności do lotu określony w polu 1, wówczas ma obowiązek dopilnować, by jego/jej organ ds. zdatności do lotu uznał elementy uznane przez organ wskazany w polu 1. Oświadczenia z pól 13a i 14a nie stanowią certyfikatu instalacyjnego. w każdym przypadku dokumentacja obsługi technicznej statku powietrznego musi zawierać certyfikat instalacyjny wydany zgodnie z przepisami krajowymi przez użytkownika/installatora, zanim statek powietrzny zostanie dopuszczony do lotu.						

► ► <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup> Formularz 1 EASA -MF/CAO/145, wydanie 3 ◀ ◀

► <sup>(1)</sup> M6

► <sup>(2)</sup> C4

▼ M6▼ C4

## Dodatek III

## Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu – Formularz 15 EASA

[PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE]  
Państwo członkowskie Unii Europejskiej (\*)

**POŚWIADCZENIE PRZEGLĄDU ZDATNOŚCI DO LOTU (AIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE – ARC)**

Numer ARC: .....

►<sup>(1)</sup> Na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 poniższa organizacja, zatwierdzona zgodnie z sekcją A załącznika Vc (część CAMO) lub sekcją A podsekcji G załącznika I (część M) lub sekcją A załącznika Vd (część CAO) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014,

[NAZWA I ADRES ZATWIERDZONEJ ORGANIZACJI]  
[NUMER ZATWIERDZENIA]

niniejszym poświadcza, że wykonała przegląd zdatności do lotu zgodnie z pkt M.A.901 załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 następującego statku powietrznego: ◀

Producent statku powietrznego: .....

Oznaczenie producenta: .....

Znaki rejestracyjne statku powietrznego: .....

►<sup>(2)</sup> Numer seryjny statku powietrznego: .....

w dniu dokonania przeglądu ten statek powietrzny uznany jest za zdalny do lotu. ◀

Data wydania: ..... Data ważności: .....

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

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

Pierwsze przedłużenie ważności: Statek powietrzny pozostawał przez ostatni rok w kontrolowanym środowisku zgodnie z pkt M.A.901 załącznika I (część M) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014. W dniu wydania poświadczenia statek powietrzny uznany jest za zdalny do lotu.

Data wydania: ..... Data ważności: .....

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

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

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

Drugie przedłużenie ważności: Statek powietrzny pozostawał przez ostatni rok w kontrolowanym środowisku zgodnie z pkt M.A.901 załącznika I (część M) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014. W dniu wydania poświadczenia statek powietrzny uznany jest za zdalny do lotu.

Data wydania: ..... Data ważności: .....

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

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

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

(\*) Skreślić, jeżeli państwo nie jest państwem członkowskim UE.

Formularz 15b EASA, ►<sup>(3)</sup> wydanie 6 ◀

(\*) Skreślić, jeżeli państwo nie jest państwem członkowskim UE.

(\*\*) Z wyjątkiem sterowców.

► (2) M11► (1) M8► (3) M10

▼ C4

[PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE]	
Członek Unii Europejskiej (*)	
<b>POŚWIADCZENIE PRZEGLĄDU ZDATNOŚCI DO LOTU (AIRWORTHINESS REVIEW CERTIFICATE – ARC)</b>	
Numer ARC: .....	
Na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO] niniejszym poświadczam, że następujący statek powietrzny:	
Producent statku powietrznego: .....	
Oznaczenie producenta: .....	
Znaki rejestracyjne statku powietrznego: .....	
▶ <sup>(1)</sup> Numer seryjny statku powietrznego: .....	
w dniu dokonania przeglądu uznany jest za zdatny do lotu. ◀	
Data wydania: .....	Data ważności: .....
Liczba godzin lotu (FH) płatowca w dniu wydania (**): .....	
Podpisano: .....	Numer upoważnienia: .....
Pierwsze przedłużenie ważności: Statek powietrzny pozostawał przez ostatni rok w kontrolowanym środowisku zgodnie z pkt M.A.901 załącznika I (część M) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014. W dniu wydania poświadczenia statek powietrzny uznany jest za zdatny do lotu.	
Data wydania: .....	Data ważności: .....
Liczba godzin lotu (FH) płatowca w dniu wydania (**): .....	
Podpisano: .....	Numer upoważnienia: .....
Nazwa przedsiębiorstwa: .....	Numer zatwierdzenia: .....
Drugie przedłużenie ważności: Statek powietrzny pozostawał przez ostatni rok w kontrolowanym środowisku zgodnie z pkt M.A.901 załącznika I (część M) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014. W dniu wydania poświadczenia statek powietrzny uznany jest za zdatny do lotu.	
Data wydania: .....	Data ważności: .....
Liczba godzin lotu (FH) płatowca w dniu wydania (**): .....	
Podpisano: .....	Numer upoważnienia: .....
Nazwa przedsiębiorstwa: .....	Numer zatwierdzenia: .....

Formularz 15a EASA, wydanie 5

(\*) Skreślić, jeżeli państwo nie jest państwem członkowskim UE.

(\*\*) Z wyjątkiem sterowców.



*Dodatek IV*

**System klas i kategorii zatwierdzenia dla organizacji obsługi technicznej, o których mowa w załączniku I (część M) podsekcja f oraz w załączniku II (część 145)**

1. Z wyjątkiem przypadków, gdy w pkt 12 postanowiono inaczej w odniesieniu do najmniejszych organizacji, tabela, o której mowa w ust. 13 przedstawia standardowy system zatwierdzeń dla organizacji obsługi technicznej udzielanych na podstawie przepisów podsekcji F załącznika I (część M) oraz załącznika II (część 145). Organizacji przyznaje się zatwierdzenie, które może obejmować zakres począwszy od pojedynczych klas i kategorii z ograniczeniami, a skończywszy na wszystkich klasach i kategoriach z ograniczeniami.
2. W uzupełnieniu do tabeli, o której mowa w ust. 13, od zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej wymaga się wskazania *zakresu prac* w podręczniku lub charakterystyce organizacji obsługi technicznej. Zob. także pkt 11.
3. W ramach klas i kategorii zatwierdzenia udzielonego przez właściwy organ, zakres prac określony w charakterystyce organizacji obsługi technicznej określa dokładne ograniczenia zatwierdzenia. Dlatego niezbędne jest, aby klasy i kategorie zatwierdzenia oraz zakres prac organizacji były ze sobą zgodne.
4. *Zaszeregowanie w kategorii klasy A* oznacza, że zatwierdzona organizacja obsługi technicznej może prowadzić obsługę techniczną statku powietrznego, a także dowolnych jego podzespołów (w tym silników i/lub ►**C2** pomocniczych źródeł zasilania ◄), zgodnie z danymi obsługi technicznej statku powietrznego, lub — za zgodą właściwego organu — zgodnie z danymi obsługi technicznej podzespołu, jednak wyłącznie wtedy, gdy takie podzespoły są zainstalowane w statku powietrznym. Niemniej jednak organizacja obsługi technicznej posiadająca kategorię klasy A może czasowo wymontować dany podzespół w celu przeprowadzenia czynności obsługi technicznej, aby ułatwić dostęp do tego podzespołu, chyba że jego demontaż spowoduje potrzebę przeprowadzenia dodatkowych czynności obsługi technicznej, niepodlegających postanowieniom niniejszego punktu. Podlega to procedurze kontrolnej ujętej w charakterystyce organizacji obsługi technicznej, wymagającej zatwierdzenia przez właściwy organ. Sekcja dotycząca ograniczeń określa zakres takiej obsługi, określając w ten sposób również zakres zatwierdzenia.
5. ►**C2** *Zaszeregowanie w kategorii klasy B* oznacza, że zatwierdzona organizacja obsługi technicznej może prowadzić obsługę techniczną niezamontowanego silnika i/lub pomocniczego źródła zasilania i/lub podzespołów pomocniczego źródła zasilania, zgodnie z danymi obsługi technicznej silnika i/lub pomocniczego źródła zasilania, lub – za zgodą właściwego organu – zgodnie z danymi obsługi technicznej podzespołu, jednak wyłącznie wtedy, gdy takie podzespoły są zainstalowane w silniku i/lub pomocniczym źródle zasilania. ◄ Niemniej jednak organizacja obsługi technicznej posiadająca kategorię klasy B może czasowo wymontować dany podzespół w celu przeprowadzenia czynności obsługi technicznej, aby ułatwić dostęp do tego podzespołu, chyba że jego demontaż spowoduje potrzebę przeprowadzenia dodatkowych czynności obsługi technicznej, niepodlegających postanowieniom niniejszego punktu. Sekcja dotycząca ograniczeń określa zakres takiej obsługi, określając w ten sposób również zakres zatwierdzenia. Zatwierdzona organizacja obsługi technicznej posiadająca kategorię klasy B może także wykonywać obsługę techniczną zamontowanego silnika w trakcie obsługi technicznej „hangarowej” i „liniowej”, z zastrzeżeniem procedury kontrolnej ujętej w opisie organizacji obsługi technicznej, podlegającej zatwierdzeniu przez właściwy organ. Zakres prac zawarty w opisie organizacji obsługi technicznej uwzględnia takie czynności w przypadku uzyskania pozwolenia od właściwego organu.
6. *Zaszeregowanie w kategorii klasy C* oznacza, że zatwierdzona organizacja obsługi technicznej może wykonywać obsługę techniczną podzespołów niewymontowanych (z wyjątkiem silnika i ►**C2** pomocniczych źródeł zasilania ◄) przeznaczonych do instalacji w statku powietrznym lub silniku/ ►**C2** pomocniczym źródle zasilania ◄. Sekcja dotycząca ograniczeń określa zakres takiej obsługi, określając w ten sposób również zakres zatwierdzenia. Zatwierdzona organizacja obsługi technicznej posiadająca kategorię klasy C może także wykonywać obsługę techniczną zamontowanego podzespołu w trakcie obsługi technicznej „hangarowej” i „liniowej”, bądź w usługowym zapleczu technicznym silnika/ ►**C2** pomocniczego źródła zasilania ◄, z zastrzeżeniem procedury kontrolnej ujętej w opisie organizacji obsługi technicznej, podlegającej zatwierdzeniu przez właściwy organ. Zakres prac zawarty w opisie organizacji obsługi technicznej uwzględnia takie czynności w przypadku ich dopuszczenia przez właściwy organ.

## ▼B

7. *Kategoria klasy D* jest samodzielną kategorią zaszeregowania, niekoniecznie odnoszącą się do określonego statku powietrznego, silnika lub innego podzespołu. Kategoria D1 — badania nieniszczące — jest niezbędna wyłącznie dla zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej, która wykonuje badania nieniszczące jako zadanie szczególne na rzecz innej organizacji. Zatwierdzona organizacja obsługi technicznej zaszeregowana w kategorii klasy A, B lub C może przeprowadzać badania nieniszczące wyrobów, których obsługę techniczną prowadzi zgodnie z opisem organizacji obsługi technicznej zawierającym procedury badań nieniszczących, bez potrzeby zaszeregowania do klasy D1.
8. W przypadku organizacji obsługi technicznej zatwierdzonych zgodnie z załącznikiem II (część 145), *klasy należące do kategorii A* są podzielone na obsługę techniczną „hangarową” i „liniową”. Takie organizacje mogą uzyskać zatwierdzenie na obsługę techniczną „hangarową” lub „liniową” bądź jedno i drugie. Należy zauważyć, że zaplecze obsługi „liniowej” zlokalizowane w zapleczu bazy głównej wymaga zatwierdzenia na obsługę techniczną „liniową”.
9. Sekcja *ograniczeń* ma na celu umożliwienie właściwym organom elastycznego dostosowywania zatwierdzeń do potrzeb poszczególnych organizacji. Zaszeregowanie podaje się na zatwierdzeniu wyłącznie po wprowadzeniu stosownych ograniczeń. W tabeli, o której mowa w pkt 13 wyszczególnione są możliwe rodzaje ograniczeń. Chociaż prace obsługi technicznej są wymienione na końcu każdej klasy zaszeregowania, należy przyjąć, że jeżeli bardziej odpowiada to organizacji, nacisk kładzie się właśnie na zadanie obsługi technicznej, a nie na typ statku powietrznego lub silnika, czy też ich producenta (przykładem mogą być zabudowa i obsługa techniczna systemów elektroniki lotniczej). Taka wzmianka w sekcji „ograniczenia” wskazuje na to, że organizacja obsługi technicznej posiada zatwierdzenie na przeprowadzanie obsługi technicznej do tego konkretnego typu/zadania łącznie.
10. W przypadku odniesienia do *serii, typu i grupy* w sekcji ograniczeń klasy A i B, seria oznacza serię określonego typu, taką jak Airbus 300, 310 czy 319 lub Boeing 737 serii 300 lub RB211 serii 524 lub Cessna 150 czy 172, bądź seria Beech 55 czy Continental O-200 itd.; typ oznacza określony typ lub model, taki jak typ Airbus 310-240, RB 211-524 B4, czy Cessna 172RG; można podać dowolną liczbę serii lub typów; grupa oznacza na przykład statki powietrzne Cessna z jednym silnikiem tłokowym lub silniki tłokowe bez doładowania Lycoming.
11. W przypadku wykorzystywania *szczegółowego wykazu uprawnień*, który może ulegać częstym zmianom, zmiany takie mogą być dokonywane zgodnie z pośrednią procedurą, o której mowa w pkt M.A.604 lit. c) i M.B.606 lit. c) lub odpowiednio 145.A.70 lit. c) i 145.B.40.
12. Zatwierdzenie dla *organizacji obsługi technicznej, która zatrudnia tylko jedną osobę* do planowania i wykonywania wszystkich czynności obsługi technicznej, może obejmować jedynie ograniczony zakres kategorii. Poniżej wymienione są maksymalne dopuszczalne granice:

KLASA	KATEGORIA	OGRANICZENIE
KLASA STATKI POWIETRZNE	KATEGORIA A2 SAMOLOTY DO 5 700 KG	Z SILNIKIEM TŁOKOWYM DO 5 700 KG
KLASA STATKI POWIETRZNE	KATEGORIA A3 ŚMIGŁOWCE	Z JEDNYM SILNIKIEM TŁOKOWYM DO 3 175 KG
KLASA STATKI POWIETRZNE	KATEGORIA A4 STATKI POWIETRZNE INNY NIŻ A1, A2 I A3	BEZ OGRANICZEŃ
KLASA SILNIKI	KATEGORIA B2 TŁOKOWE	PONIŻEJ 450 KM

**▼ B**

KLASA	KATEGORIA	OGRANICZENIE
KLASA KATEGORIE PODZESPOŁÓW INNE NIŻ KOMPLETNE SILNIKI LUB ► <b>C2</b> POMOCNICZE ŹRÓDŁA ZASILANIA ◀	OD C1 DO C22	ZGODNIE Z WYKAZEM UPRAWNIENÍ
KLASA SPECJALIS- TYCZNA	D1 BADANIA NIENISZ- CZĄCE	NALEŻY OKREŚLIĆ METODY BADAŃ NIENISZCZĄCYCH.

Należy zauważyć, że właściwe organy mogą nałożyć na taką organizację dalsze ograniczenia, uzależniając wydanie zatwierdzenia od możliwości danej organizacji.

13. Tabela

	KLASA	KATEGORIA	OGRANICZENIE	HANGAROWA	LINIOWA
<b>▼ M1</b>	STATKI POWIETRZ- NE	A1 Samoloty powyżej 5 700 kg	[Kategoria zarezerwowana dla organizacji obsługi technicznej zatwierdzonych zgodnie z załącznikiem II (część 145)]  [Określa producenta samolotu lub jego grupę lub serię lub typ i/lub zadania obsługi technicznej]  <i>Przykład: Airbus serii A320</i>	[TAK/NIE] (*)	[TAK/NIE] (*)
<b>▼ M8</b>		A2 Samoloty do 5 700 kg	[Określa producenta samolotu lub jego grupę lub serię lub typ lub zadania obsługi technicznej]  <i>Przykład: DHC-6 serii Twin Otter</i>  Określić, czy uprawnia się do wydawania poświadczeń przeglądu zdatności do lotu.	[TAK/NIE] (*)	[TAK/NIE] (*)
<b>▼ M1</b>		A3 Śmigłowce	[Określa producenta śmigłowca lub jego grupę lub serię lub typ i/lub zadania obsługi technicznej]  <i>Przykład: Robinson R44</i>	[TAK/NIE] (*)	[TAK/NIE] (*)
<b>▼ M8</b>		A4 Statki powietrzne inne niż A1, A2 i A3	[Określa kategorię statku powietrznego (szybowiec, balon, sterowiec itp.), producenta lub grupę lub serię lub typ lub zadania obsługi technicznej]  Określić, czy uprawnia się do wydawania poświadczeń przeglądu zdatności do lotu.	[TAK/NIE] (*)	[TAK/NIE] (*)

▼ **B**

KLASA	KATEGORIA	OGRANICZENIE	HANGAROWA	LINIOWA	
SILNIKI	B1 turbinowe	[Określa serię lub typ silnika i/lub zadania obsługi technicznej] <i>Przykład: Seria PT6A</i>			
	B2 tłokowe	[Określa producenta silnika, jego grupę, serię lub typ i/lub zadania obsługi technicznej]			
	B3 ► <b>C2</b> Pomocnicze źródła zasilania ◀	[Określa producenta, serię lub typ silnika i/lub zadania obsługi technicznej]			
PODZESPOŁY INNE NIŻ KOMPLETNE SILNIKI LUB ► <b>C2</b> POMOCNICZE ŹRÓDŁA ZASILANIA ◀	C1 Układy klimatyzacji i ciśnieniowe	[Określa typ statku powietrznego lub jego producenta, względnie producenta podzespołów lub określony podzespół i/lub odniesienie do wykazu uprawnień zawartego w opisie i/lub zadania obsługi technicznej.]  <i>Przykład: Układ sterowania paliwem PT6A</i>			
	C2 Układy autopilota				
	C3 Układ łączności i nawigacji				
	C4 Drzwi — Luki				
	C5 Układy elektryczne i oświetleniowe				
	C6 Wyposażenie				
	C7 Silnik — ► <b>C2</b> Pomocnicze źródło zasilania ◀				
	C8 Układ sterowania lotem				
	C9 Układ paliwowy				
	C10 Śmigłowiec — Wirniki				
	C11 Śmigłowiec —Przekładnie				
	C12 Układ hydrauliczny				
	C13 Przyrządy pokładowe				
	C14 Układ podwozia				
	C15 Układ tlenowy				
	C16 Śmigła				
	C17 Układ pneumatyczny i podciśnieniowy				
	C18 Ochrona przeciwoślodzeniowa/ przeciwdeszczowa/przeciwpożarowa				
	C19 Okna				
	C20 Struktura				



**▼B**

KLASA	KATEGORIA	OGRANICZENIE	HANGAROWA	LINIOWA
	C21 Balast wodny			
	C22 Wspomaganie napędu			
USŁUGI SPECJALISTYCZNE	D1 Badania nieniszczące	[Określa konkretną metodę(-y) badań nieniszczących]		

**▼M1**

(\*) Niepotrzebne skreślić.

▼ **M11**

## Dodatek V

**Certyfikat organizacji obsługi technicznej, o której mowa w załączniku I (część M) podsekcja F – formularz 3-MF EASA**

Strona 1 z 2

[PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE (\*)]

Państwo członkowskie Unii Europejskiej (\*\*)

**CERTYFIKAT ORGANIZACJI OBSŁUGI TECHNICZNEJ**

Odniesienie: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (\*)].MF.[XXXX].

Na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 oraz rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 oraz na warunkach podanych poniżej [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (\*)] niniejszym certyfikuje:

[NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

jako organizację obsługi technicznej zgodnie z sekcją A podsekcja F załącznika I (część M) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014, zatwierdzoną do prowadzenia obsługi technicznej wyrobów, części i urządzeń wymienionych w dołączonym zakresie zatwierdzenia i do wydawania stosownych poświadczeń obsługi, z podaniem numeru niniejszego certyfikatu, oraz – w stosownych przypadkach – poświadczeń przeglądu zdatności do lotu po wykonaniu przeglądu zdatności do lotu zgodnie z pkt ML.A.903 załącznika Vb (część ML) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 dla statków powietrznych wymienionych w dołączonym zakresie zatwierdzenia.

## WARUNKI:

1. niniejszy certyfikat jest ograniczony do zakresu podanego w sekcji dotyczącej prac w podręczniku zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej, o którym mowa w sekcji A podsekcja F załącznika I (część M) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014; oraz
2. niniejszy certyfikat wymaga spełnienia wymagań procedur podanych w podręczniku zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej; oraz
3. niniejszy certyfikat jest ważny tak długo, jak długo zatwierdzona organizacja obsługi technicznej spełnia wymagania załącznika I (część M) oraz załącznika Vb (część ML) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014;
4. z zastrzeżeniem przestrzegania wyżej wymienionych warunków niniejszy certyfikat zachowuje ważność do dnia 24 marca 2022 r., o ile przed tą datą nie dojdzie do zrzeczenia się, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia certyfikatu.

Data pierwotnego wydania: .....

Data niniejszej zmiany: .....

Zmiana nr: .....

Podpisano: .....

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

Formularz 3-MF EASA, wydanie 6

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

(\*\*) Skreślić, jeżeli państwo nie jest państwem członkowskim UE lub EASA.

## ▼M11

Strona 2 z 2

**ZAKRES ZATWIERDZENIA ORGANIZACJI OBSŁUGI TECHNICZNEJ**

Odniesienie: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (\*)].MF.XXXX.

Organizacja: [NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

KLASA	KATEGORIA	OGRANICZENIE
STATKI POWIETRZNE (**)	(***)	(***)
	(***)	(***)
SILNIKI (**)	(***)	(***)
	(***)	(***)
PODZESPOŁY INNE NIŻ KOMPLETNE SILNIKI LUB POMOCNICZE ŹRÓDŁA ZASILANIA (**)	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
	(***)	(***)
USŁUGI SPECJALISTYCZNE (**)	(***)	(***)
	(***)	(***)

Zakres niniejszego zatwierdzenia jest ograniczony do wyrobów, części i urządzeń oraz czynności wskazanych w sekcji dotyczącej zakresu prac w podręczniku zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej.

Numer referencyjny podręcznika organizacji obsługi technicznej: .....

Data pierwotnego wydania: .....

Data ostatniej zatwierdzonej zmiany: ..... Zmiana nr: .....

Podpisano: .....

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

Formularz 3-MF EASA, wydanie 6

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

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

(\*\*\*) Uzupelnij przez podanie odpowiedniego uprawnienia i ograniczenia.

(\*\*\*\*) Należy uzupełnić właściwe ograniczenie oraz określić, czy uprawnia się do wydawania zaleceń i poświadczeń przeglądu zdatości do lotu (możliwe wyłącznie w przypadku statków powietrznych ELA1 niewykonyjących operacji zarobkowych, jeżeli organizacja wykonuje przegląd zdatości do lotu jednocześnie z inspekcją roczną ujętą w AMP).

▼ **M11**

## Dodatek VI

**Certyfikat organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, o którym mowa w załączniku I (część M) podsekcja G – formularz 14-MG EASA**

[PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE (\*)]

Państwo członkowskie Unii Europejskiej (\*\*)

**CERTYFIKAT ORGANIZACJI ZARZĄDZANIA CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU**

Odniesienie: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (\*)].MG.XXXX (ref. AOC XX.XXXX)

Na mocy aktualnie obowiązującego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 oraz rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 oraz na warunkach podanych poniżej, [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (\*)] niniejszym certyfikuje:

**[NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]**

jako organizację zarządzania ciągłą zdatnością do lotu spełniającą wymagania sekcji A podsekcja G załącznika I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014, zatwierdzonej do zarządzania ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych wymienionych w załączonych warunkach zatwierdzenia oraz, w stosownych przypadkach, do wydawania zaleceń i poświadczeń przeglądu zdatności do lotu po przeglądzie zdatności do lotu, zgodnie z pkt M.A.901 załącznika I (część M), lub ML.A.901 załącznika Vb (część ML), a także, w stosownych przypadkach, do wydawania zezwoleń na lot zgodnie z pkt M.A.711 lit. c) załącznika I (część M) do tego rozporządzenia.

**WARUNKI**

1. Niniejszy certyfikat jest ograniczony do zakresu podanego w sekcji dotyczącej zakresu prac w zatwierdzonej charakterystyce zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, zgodnie z sekcją A podsekcja G załącznika I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014.
2. Niniejszy certyfikat wymaga spełnienia wymagań procedur określonych w charakterystyce zarządzania ciągłą zdatnością do lotu zatwierdzonej zgodnie z podsekcją G załącznika I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014.
3. Niniejszy certyfikat jest ważny tak długo, jak długo zatwierdzona organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu spełnia wymagania załącznika I (część M) oraz, w stosownych przypadkach, załącznika Vb (część ML) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014.
4. Jeżeli organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu zleca w ramach swojego systemu jakości świadczenie usług innej organizacji lub organizacjom, niniejszy certyfikat zachowuje ważność, pod warunkiem że taka organizacja (takie organizacje) spełnia(-ją) mające zastosowanie warunki umowy.
5. Z zastrzeżeniem przestrzegania wyżej wymienionych warunków 1–4, niniejszy certyfikat zachowuje ważność do dnia 24 marca 2022 r. lub do chwili jego zrzeczenia się, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia.

Jeżeli niniejszy formularz jest stosowany także w odniesieniu do koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, wówczas numer certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) dodaje się do numeru zatwierdzenia obok numeru standardowego, a warunek 5 zastępuje się warunkami uzupełniającymi 6, 7 i 8:

6. Niniejszy certyfikat nie stanowi upoważnienia do użytkowania typów statków powietrznych, o których mowa w warunku 1. Upoważnieniem do użytkowania tych statków powietrznych jest AOC.
7. Wygaśnięcie, zawieszenie lub cofnięcie AOC automatycznie powoduje unieważnienie niniejszego certyfikatu w odniesieniu do statków powietrznych, których znaki rejestracyjne wskazano w AOC, chyba że właściwy organ jednoznacznie postanowi inaczej.
8. Z zastrzeżeniem przestrzegania warunków 1–4, 6 oraz 7 niniejszy certyfikat zachowuje ważność do dnia 24 marca 2022 r. lub do chwili jego zrzeczenia się, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia.

Data pierwotnego wydania: .....

Podpisano: .....

Data niniejszej zmiany: ..... Zmiana nr: .....

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

Strona 1 z 2

▼ **M11**

Strona 2 z 2

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

Odniesienie: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (\*)].MG.XXXX

(nr ref.: AOC XX.XXXX)

Organizacja: [NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

Typ/seria/grupa statków powietrznych	Uprawnienia do przeglądów zdatności	Uprawnienia do wydawania zezwoleń na lot	Organizacje objęte systemem jakości
	[TAK/NIE] (***)	[TAK/NIE] (***)	
	[TAK/NIE] (***)	[TAK/NIE] (***)	
	[TAK/NIE] (***)	[TAK/NIE] (***)	
	[TAK/NIE] (***)	[TAK/NIE] (***)	

Zakres zatwierdzenia jest ograniczony do zakresu prac określonego w zatwierdzonej charakterystyce zarządzania ciągłą zdatnością do lotu w sekcji .....

Numer charakterystyki zarządzania ciągłą zdatnością do lotu: .....

Data pierwotnego wydania: .....

Podpisano: .....

Data niniejszej zmiany: ..... Numer zmiany: .....

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

Formularz 14-MG EASA, wydanie 6

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

(\*\*) Skreślić w przypadku państwa niebędącego państwem członkowskim UE lub EASA.

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

**▼ B***Dodatek VII***Złożone czynności obsługi technicznej****▼ M6****▼ C4**

Następujące elementy składają się na złożone zadania obsługi technicznej, o których mowa w pkt M.A.801 lit. b) ppkt 2 i lit. c):

**▼ B**

1. Modyfikacja, wymiana lub naprawa przez nitowanie, klejenie, laminowanie lub spawanie dowolnej z następujących części płatowca statku powietrznego:

- a) belka skrzynkowa;
- b) podłużnica skrzydła lub element pasa dźwigara kratowego;
- c) dźwigar;
- d) pas dźwigara;
- e) pręt belki kratowniczej;
- f) żebro usztywniające belki;
- g) element stępki lub krawędzi bocznej kadłuba lub pływaka wodnosamolotu;
- h) element sprężysty z blachy falistej na powierzchni skrzydła lub ogona;
- i) główne żebro skrzydła;
- j) zastrzał wspierający skrzydło lub ogon;
- k) łożo silnika;
- l) podłużnica lub wręga kadłuba;
- m) pręt kratownicy bocznej lub poziomej bądź wręgi wzmocnionej;
- n) mocowanie lub wspornik fotela;
- o) wymiana przewodnic foteli;
- p) zastrzał podwozia lub zastrzał wzmocniający;
- q) oś;
- r) koło; oraz
- s) płozy lub podstawa płóz, z wyjątkiem wymiany pokrycia o niskim współczynniku tarcia.

2. Modyfikacja lub naprawa którejkolwiek z następujących części:

- a) powłoka statku powietrznego lub powłoka pływaka statku powietrznego, jeżeli prace wymagają użycia stojaka, łoża montażowego lub uchwytu;
- b) powłoka statku powietrznego, podlegająca zwiększonemu ciśnieniu, jeżeli uszkodzenia powłoki są większe niż 15 cm (6 cali) w dowolnym kierunku;
- c) część układu sterowania przenosząca obciążenia, włącznie z kolumną sterowniczą, pedałami, wałem, kwadrantem, dźwignią kątową, rurą skrętną, ramieniem sterującym oraz kutymi lub odlanymi wspornikami, ale z wyłączeniem

**▼ B**

- (i) kucia naprawianych połączeń splatanych lub oprawy przewodów; oraz
  - (ii) wymiany końcówki popychacza rurowego mocowanego za pomocą nitów; oraz
  - d) pozostałe elementy konstrukcji, niewymienione w pkt 1, które producent określił jako konstrukcję nośną w podręczniku obsługi technicznej, podręczniku napraw konstrukcyjnych lub instrukcji dotyczących zapewnienia ciągłej zdatności do lotu.
3. Wykonanie następującej obsługi technicznej silnika tłokowego:
- a) demontaż i ponowny montaż silnika tłokowego inny niż: (i) w celu uzyskania dostępu do zespołów tłoków/cylindrów; lub (ii) w celu usunięcia osłony tylnych agregatów, umożliwiającego inspekcję i/lub wymianę zespołów pompy olejowej w przypadku gdy tego rodzaju czynności nie są związane z demontażem i ponownym zamontowaniem kół zębatych wewnętrznych;
  - b) demontaż i ponowny montaż przekładni redukcyjnych;
  - c) spawanie i lutowanie twarde złączy inne niż drobne naprawy spawalnicze jednostek układu wydechowego przeprowadzane przez spawacza posiadającego odpowiednie uprawnienia lub zatwierdzenia, lecz z wyłączeniem wymiany podzespołów;
  - d) usuwanie zakłóceń działania poszczególnych części jednostek dostarczanych po próbach na stoisku, z wyjątkiem przypadku wymiany lub regulacji elementów normalnie wymiennalnych lub podlegających regulacji w ramach obsługi.
4. Wyważanie śmigła, z wyjątkiem:
- a) wyważenia statycznego do celów certyfikacji, w przypadku gdy jest ono wymagane w podręczniku obsługi technicznej;
  - b) wyważenia dynamicznego na zamontowanych śmigłach, przy pomocy urządzeń elektronicznych służących do wyważenia w przypadku gdy jest to dozwolone w podręczniku obsługi technicznej lub w innych zatwierdzonych danych dotyczących zdatności do lotu.
5. Każde dodatkowe zadanie, które wymaga:
- a) specjalistycznego oprzyrządowania, wyposażenia lub zaplecza; lub
  - b) szerokich procedur koordynacyjnych z uwagi na wydłużony czas wykonywania zadań i konieczność zaangażowania kilku osób.

**▼ B***Dodatek VIII***Ograniczona obsługa techniczna wykonywana przez Pilota-Właściciela**

Przed przystąpieniem do wykonywania zadania w ramach obsługi technicznej pilota-właściciela należy przestrzegać następujących zasad podstawowych, niezależnie od wymagań określonych w załączniku I (część M):

## a) Kompetencje i zakres obowiązków

1. Pilot-właściciel jest zawsze odpowiedzialny za całość obsługi technicznej, którą wykonuje.
2. Przed przystąpieniem do wykonywania zadań w ramach obsługi technicznej pilota-właściciela, pilot-właściciel musi upewnić się, że posiada kompetencje do wykonania danego zadania. Do obowiązków pilotów-właścicieli należy zapoznanie się ze standardowymi praktykami obsługi technicznej posiadanych przez nich statków powietrznych oraz z programem obsługi technicznej tych statków. Jeżeli pilot-właściciel nie jest przygotowany do wykonania danego zadania, pilot-właściciel nie może go wykonać.

**▼ M8****▼ C10**

3. Pilot-właściciel (lub CAMO bądź CAO, z którą zawarł umowę) odpowiada za określenie w programie obsługi technicznej zadań dla pilota-właściciela zgodnie z niniejszymi podstawowymi zasadami oraz za zapewnienie, że dokument ten jest systematycznie aktualizowany.

**▼ B**

4. Zatwierdzenie programu obsługi technicznej musi być dokonane zgodnie z pkt M.A.302.

## b) Zadania

Pilot-właściciel może przeprowadzać proste inspekcje wizualne lub proste czynności w celu sprawdzenia ogólnego stanu i oczywistych uszkodzeń oraz prawidłowego działania płatownia, silników, układów i podzespołów.

Pilot-właściciel nie wykonuje zadań obsługi technicznej, jeżeli zadanie:

**▼ M2**

1. stanowi krytyczne zadanie obsługi technicznej;

**▼ B**

2. wymaga demontażu głównych podzespołów lub głównego zespołu; i/lub
3. jest wykonywane zgodnie z dyrektywą zdatności do lotu lub z pozycją ograniczeń zdatności do lotu, o ile nie jest wyraźnie dozwolone w tej dyrektywie lub w tej pozycji; i/lub
4. wymaga stosowania specjalnych narzędzi, narzędzi kalibrowanych (z wyjątkiem klucza dynamometrycznego i zagniatka); i/lub
5. wymaga stosowania urządzeń testujących lub przeprowadzania specjalnych badań (np. badania nieniszczące, testy systemu lub kontrole operacyjne automatycznego i elektronicznego wyposażenia pokładowego); i/lub
6. polega na nieplanowanych inspekcjach specjalnych (np. inspekcja po twardym lądowaniu); i/lub
7. rzutuje na układy o decydującym znaczeniu dla lotów według wskazań przyrządów (lotów IFR); i/lub
8. znajduje się w wykazie w dodatku VII do niniejszego załącznika lub jest zadaniem związanym z obsługą techniczną podzespołów zgodnie z pkt M.A.502 lit. a), b), c) lub d); i/lub



**▼ M6****▼ C4**

---

**▼ M1**

Kryteria od 1 do 9 nie mogą stracić priorytetowego charakteru w stosunku do mniej restrykcyjnych instrukcji wydanych zgodnie z programem obsługi technicznej określonym w pkt M.A.302 lit. d).

**▼ B**

Każde zadanie wymienione w instrukcji użytkownika w locie jako przygotowujące statek powietrzny do lotu (przykład: montaż skrzydeł szybowca lub kontrola przed startem) uznaje się za zadanie pilota, a nie uznaje się za zadanie obsługi pilota-właściciela i dlatego nie wymaga ono poświadczenia obsługi.

c) Wykonywanie zadań obsługi technicznej pilota-właściciela i dokumentacja

Dane obsługowe określone w pkt M.A.401 muszą być zawsze dostępne podczas prowadzenia obsługi technicznej pilota-właściciela i muszą być przestrzegane. Szczegółowe dane przywołane podczas obsługi technicznej pilota-właściciela muszą być uwzględnione w poświadczeniu obsługi zgodnie z pkt M.A.803 lit. d).

Pilot-właściciel musi poinformować o przeprowadzonej obsłudze zatwierdzoną organizację zarządzania ciągłą zdadnością do lotu odpowiedzialną za zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu statku powietrznego (w stosownych przypadkach) nie później niż w ciągu 30 dni po zakończeniu wykonywania zadania obsługi technicznej pilota-właściciela zgodnie z pkt M.A.305 lit. a).

**▼ B***ZALĄCZNIK II***(Część 145)**

## SPIS TREŚCI

**145.1 Przepisy ogólne**

## SEKCJA A — WYMAGANIA TECHNICZNE

- 145.A.10 Zakres
- 145.A.15 Wniosek
- 145.A.20 Zakres zatwierdzenia
- 145.A.25 Wymagania dotyczące zaplecza
- 145.A.30 Wymagania dotyczące personelu
- 145.A.35 Personel poświadczający oraz personel wspomagający

**▼ M1**

- 145.A.36 Dokumentacja dotycząca personelu ds. przeglądu zdatności do lotu

**▼ M5**

- 145.A.40 Wyposażenie i narzędzia
- 145.A.42 Podzespoły

**▼ B**

- 145.A.45 Dane obsługowe
- 145.A.47 Przygotowywanie obsługi

**▼ M2**

- 145.A.48 Wykonanie obsługi technicznej

**▼ B**

- 145.A.50 Poświadczenie obsługi technicznej

**▼ M1**

- 145.A.55 Dokumentacja obsługi technicznej i przeglądu zdatności do lotu

**▼ B**

- 145.A.60 Zgłaszanie zdarzeń lotniczych
- 145.A.65 Polityka bezpieczeństwa i jakości, procedury obsługi technicznej i systemu jakości
- 145.A.70 Charakterystyka organizacji obsługi technicznej
- 145.A.75 Uprawnienia organizacji
- 145.A.80 Ograniczenia organizacji
- 145.A.85 Zmiany w organizacji
- 145.A.90 Ciągłość ważności zatwierdzenia
- 145.A.95 Niezgodności

## SEKCJA B — PROCEDURA W ODNIESIENIU DO WŁAŚCIWYCH ORGANÓW

- 145.B.1 Zakres
- 145.B.10 Właściwy organ
- 145.B.15 Organizacje posiadające lokalizacje w wielu państwach członkowskich
- 145.B.20 Zatwierdzenie początkowe
- 145.B.25 Wydanie zatwierdzenia
- 145.B.30 Utrzymanie ciągłości zatwierdzenia
- 145.B.35 Zmiany
- 145.B.40 Zmiany w charakterystyce organizacji obsługi technicznej
- 145.B.45 Cofnięcie, zawieszenie i ograniczenie zatwierdzenia
- 145.B.50 Niezgodności

**▼ B**

145.B.55 Prowadzenie zapisów

145.B.60 Odstępstwa

Dodatek I — Autoryzowane poświadczenie obsługi — Formularz 1 EASA

Dodatek II — System klas i kategorii zatwierdzenia dla organizacji obsługi technicznej, o których mowa w załączniku I (część M) podsekcja F oraz w załączniku II (część 145)

Dodatek III — Certyfikat organizacji obsługi technicznej – formularz 3-145 EASA

Dodatek IV — Warunki wykorzystania personelu nieposiadającego kwalifikacji zgodnie z załącznikiem III (część 66), o których mowa w pkt 145.A.30 lit. j) ppkt 1 i 2

#### 145.1 Przepisy ogólne

Do celów niniejszej części za właściwy organ uważa się:

1. organ wyznaczony przez jedno z państw członkowskich, w odniesieniu do organizacji, których główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w tym państwie członkowskim; lub
2. Agencja, w odniesieniu do organizacji, których główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w państwie trzecim.

### SEKCJA A

#### WYMAGANIA TECHNICZNE

##### 145.A.10 Zakres

Niniejsza sekcja ustanawia wymagania, które muszą być spełnione przez organizację w celu wydania lub utrzymania ciągłości zatwierdzenia na obsługę techniczną statków powietrznych i podzespołów.

##### 145.A.15 Wniosek

Wniosek o wydanie lub zmianę zatwierdzenia kierowany jest do właściwego organu w formie i w sposób ustalony przez ten organ.

##### 145.A.20 Zakres zatwierdzenia

Organizacja określa zakres prac uznawanych za objęte zatwierdzeniem w swojej charakterystyce (dodatek IV do załącznika I (część M) zawiera wykaz wszystkich klas i kategorii).

##### 145.A.25 Wymagania dotyczące zaplecza

Organizacja zapewnia, że:

- a) Zaplecze jest dostosowane do wszystkich planowanych prac, gwarantując w szczególności ochronę przed czynnikami pogodowymi. Specjalistyczne warsztaty i stoiska są odpowiednio wydzielone w celu ograniczenia ryzyka zanieczyszczenia środowiska i strefy pracy.
1. Do celów hangarowej obsługi technicznej statków powietrznych hangary dla statków powietrznych są dostępne i wystarczająco duże, aby pomieścić statek powietrzny, który jest poddawany planowanej hangarowej obsłudze technicznej;
  2. Do celów obsługi technicznej podzespołów warsztaty zajmujące się obsługą techniczną podzespołów są wystarczająco duże, aby pomieścić podzespoły poddawane planowanej obsłudze technicznej.

**▼ B**

- b) Pomieszczenia biurowe są dostępne dla osób zarządzających planowanymi pracami określonymi w lit. a) oraz dla personelu posiadającego dozwolenie do wykonywania wyznaczonych zadań w sposób pozwalający zachować właściwe standardy obsługi statków powietrznych.
- c) Środowisko pracy, włącznie z hangarami dla statków powietrznych, warsztatami obsługi technicznej podzespołów oraz, pomieszczeniami biurowymi jest dostosowane do wykonywanych zadań, w szczególności do przestrzegania specjalnych wymagań technologicznych. O ile nie zostaną określone inne wymagania w zakresie zapewnienia szczególnego środowiska związanego z konkretnymi zadaniami, środowisko pracy nie może szkodzić efektywności pracy personelu:
1. Należy utrzymać temperaturę umożliwiającą personelowi wykonywanie wymaganych zadań bez poczucia dyskomfortu.
  2. Kurz i jakiegokolwiek inne zanieczyszczenia powietrza należy utrzymywać w minimalnych granicach, nie należy dopuścić, aby osiągnęły poziom wywołujący widoczne zanieczyszczenie powierzchni statków powietrznych lub części statków powietrznych w miejscu pracy. Jeżeli kurz lub inne zanieczyszczenia wywołują widoczne zanieczyszczenie powierzchni, wszystkie wrażliwe systemy należy szczelnie zabezpieczyć do czasu przywrócenia zadowalających warunków.
  3. Oświetlenie musi umożliwiać wykonanie zadania związanego z inspekcją i obsługą techniczną w skuteczny sposób.
  4. Hałas nie może przeszkadzać personelowi w wykonywaniu zadań związanych z inspekcją. W pomieszczeniach, w których kontrola źródła hałasu nie jest możliwa, personel musi posiadać środki niezbędne do zapobiegania nadmiernemu hałasowi przeszkadzającemu w wykonywaniu zadań związanych z inspekcją.
  5. Jeżeli konkretne zadanie związane z obsługą techniczną wymaga wprowadzenia specjalnych warunków w zakresie środowiska pracy, które różnią się od warunków wymienionych powyżej, wówczas warunki takie muszą być przestrzegane. Warunki szczególne są określone w danych dotyczących obsługi technicznej.
  6. Środowisko pracy podczas liniowej obsługi technicznej musi pozwalać na przeprowadzenie poszczególnych zadań związanych z obsługą techniczną lub inspekcją bez niepożądanych utrudnień. Dlatego jeżeli środowisko pracy pogarsza się do niedopuszczalnego poziomu w odniesieniu do temperatury, wilgotności, gradu, lodu, śniegu, wiatru, światła, kurzu lub innych zanieczyszczeń powietrza, poszczególne zadania związane z obsługą techniczną lub inspekcją należy zawiesić do czasu przywrócenia zadowalających warunków.
- d) Należy zapewnić bezpieczne pomieszczenia i wyposażenie do składowania części, sprzętu, narzędzi i materiałów. Warunki składowania zapewniają oddzielenie części sprawnych i materiałów statków powietrznych od części, materiałów, sprzętu i narzędzi nienadających się do eksploatacji. Warunki składowania są zgodne z instrukcjami producenta w celu zapobieżenia zniszczeniu lub uszkodzeniu składowanych przedmiotów. Dostęp do pomieszczeń i urządzeń do składowania jest ograniczony i dotyczy tylko upoważnionego personelu.

**145.A.30 Wymagania dotyczące personelu**

- a) Organizacja wyznacza kierownika odpowiedzialnego, mającego kompetencje korporacyjne do zapewnienia finansowania i wykonania wszystkich czynności związanych z obsługą techniczną wymaganych przez klienta zgodnie ze standardami wymaganymi w niniejszej części. Kierownik odpowiedzialny:

**▼ B**

1. Zapewnia, że dostępne są wszystkie niezbędne zasoby do wykonania czynności związanych z obsługą techniczną zgodnie z pkt 145.A.65 lit. b) w celu utrzymania zatwierdzenia przyznanego organizacji.
  2. Ustanawia i wspiera politykę bezpieczeństwa i jakości określoną w pkt 145.A.65 lit. a).
  3. Wykazuje się ogólną znajomością niniejszego załącznika (część 145).
- b) Organizacja mianuje osobę lub grupę osób, których obowiązki obejmują zapewnienie przez organizację spełnienia wymagań niniejszej części. Taka(-ie) osoba(-y) jest(są) ostatecznie odpowiedzialna(-e) przed kierownikiem odpowiedzialnym.
1. Mianowana(-e) osoba(-y) stanowi(-ą) strukturę zarządzającą obsługą techniczną w organizacji oraz jest(są) odpowiedzialna(-e) za pełnienie funkcji określonych w niniejszej części.
  2. Mianowana(-e) osoba(-y) jest(są) określona(-e), a jej(ich) referencje przedkładane w formie i w sposób, które zostały ustanowione przez właściwy organ.
  3. Mianowana(-e) osoba(-y) jest(są) w stanie wykazać się odpowiednią wiedzą, wykształceniem oraz zadowalającym doświadczeniem związanymi z obsługą techniczną statków powietrznych lub ich części oraz wykazać się wiedzą z zakresu wymagań niniejszej części.
  4. Procedury wskazują w sposób przejrzysty, kto zastępuje poszczególne osoby w przypadku ich długiej nieobecności.
- c) Kierownik odpowiedzialny, na mocy lit. a), wyznacza osobę odpowiedzialną za monitorowanie systemu jakości, włącznie ze związany z nim systemem informacji zwrotnych wymagany na mocy pkt 145.A.65 lit. c). Wyznaczona osoba ma bezpośredni kontakt z kierownikiem odpowiedzialnym w celu upewnienia się, że kierownik odpowiedzialny jest odpowiednio informowany o kwestiach związanych z jakością i spełnianiem wymagań.
- d) Organizacja posiada plan pracochłonności w zakresie obsługi technicznej wykazujący, że posiada ona wystarczający personel do planowania, wykonania, nadzoru, inspekcji i monitorowania jakości zgodnie z zatwierdzeniem. Ponadto organizacja posiada procedurę dokonania ponownej oceny prac, które mają być wykonywana przy faktycznej mniejszej dostępności personelu niż planowana w danym okresie lub na danej zmianie.
- e) ► **M8** Organizacja ustanawia i kontroluje kompetencje personelu zaangażowanego w jakiegokolwiek czynności związane z obsługą techniczną, przeglądami zdatości do lotu, zarządzaniem lub kontrolą jakości zgodnie z procedurą i standardami uzgodnionymi z właściwym organem. ◀ Oprócz fachowości niezbędnej do wykonywania określonej funkcji, kompetencje muszą obejmować praktyczną znajomość kwestii związanych z czynnikiem ludzkim oraz wydajnością ludzką dostosowaną do funkcji tych osób w organizacji. „Czynnik ludzki” oznacza zasady, które mają zastosowanie do projektowania, certyfikacji, szkoleń, użytkowania i obsługi technicznej w dziedzinie lotnictwa oraz zmierzają do bezpiecznych relacji między człowiekiem a innymi elementami systemu poprzez odpowiednie uwzględnienie wydajności ludzkiej. „Wydajność ludzka” oznacza możliwości i ograniczenia ludzkie, które mają wpływ na bezpieczeństwo i efektywność działań w dziedzinie lotnictwa.

▼ M5

- f) Organizacja zapewnia, aby personel, który przeprowadza lub nadzoruje badania nieniszczące w zakresie ciągłej zdatości do lotu konstrukcji lub podzespołów statków powietrznych, miał odpowiednie kwalifikacje do przeprowadzania badań nieniszczących zgodnie z normami europejskimi lub normami równoważnymi uznanymi przez Agencję. Personel, który wykonuje jakiegokolwiek inne zadania specjalne, musi posiadać odpowiednie kwalifikacje zgodnie z oficjalnie uznanymi normami. W drodze odstępstwa od niniejszej litery, personel określony w lit. g) i lit. h) ppkt 1 i 2 zakwalifikowany do kategorii B1, B3 lub L zgodnie z załącznikiem III (część 66) może przeprowadzać lub nadzorować badania wykonywane przy pomocy kontrastowej barwnej metody penetracyjnej.
- g) O ile w lit. j) nie określono inaczej, każda organizacja zajmująca się obsługą techniczną statków powietrznych, posiada, w przypadku liniowej obsługi technicznej statków powietrznych, personel poświadczający mający odpowiednie kwalifikacje odpowiadające kategoriom B1, B2, B2L, B3 i L, stosownie do przypadku, zgodnie z załącznikiem III (część 66) i pkt 145.A.35.

Ponadto organizacja może również wykorzystywać odpowiednio przeszkolony do wykonywania konkretnych zadań personel poświadczający, posiadający przywileje określone w pkt 66.A.20 lit. a) ppkt 1 i w pkt 66.A.20 lit. a) ppkt 3 ppkt (ii) oraz posiadający kwalifikacje zgodnie z załącznikiem III (część 66) i pkt 145.A.35 do przeprowadzania prostych czynności związanych z planową liniową obsługą techniczną oraz usuwaniem prostych usterek. Dostępność takiego personelu poświadczającego nie zastępuje konieczności posiadania personelu poświadczającego kategorii B1, B2, B2L, B3 i L, stosownie do przypadku.

- h) O ile w lit. j) nie określono inaczej, każda organizacja zajmująca się obsługą techniczną statków powietrznych:

1. posiada, w przypadku hangarowej obsługi technicznej skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym, odpowiednio wykwalifikowany personel poświadczający dla danego typu statku powietrznego należącego do kategorii C zgodnie z załącznikiem III (część 66) i pkt 145.A.35. Ponadto organizacja posiada w wystarczającej ilości odpowiednio wykwalifikowany personel dla danego typu statku powietrznego należącego do kategorii B1 i B2, stosownie do przypadku, zgodnie z załącznikiem III (część 66) i pkt 145.A.35, w celu wspomagania personelu poświadczającego kategorii C.

(i) Zanim personel poświadczający kategorii C wyda poświadczenie obsługi, personel wspomagający kategorii B1 i B2 upewnia się, że odpowiednie zadania lub inspekcje zostały przeprowadzone zgodnie z wymaganymi standardami.

(ii) Organizacja prowadzi rejestr wszystkich członków personelu wspomagającego kategorii B1 i B2.

(iii) Personel poświadczający kategorii C upewnia się, że została zachowana zgodność z ppkt (i) i zostały wykonane wszystkie prace wymagane przez klienta w czasie danego przeglądu w ramach hangarowej obsługi technicznej lub pakietu prac obsługowych, oraz ocenia skutki każdej niewykonanej pracy w celu nakazania jej wykonania lub uzgodnienia z operatorem przełożenia jej na inny termin lub odłożenia do czasu następnego konkretnego przeglądu.

2. posiada, w przypadku hangarowej obsługi statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym, jeden z poniższych:

(i) odpowiednio wykwalifikowany personel poświadczający dla danego typu statku powietrznego należącego do kategorii B1, B2, B2L, B3 i L, stosownie do przypadku, zgodnie z załącznikiem III (część 66) i pkt 145.A.35;

**▼ M5**

- (ii) odpowiednio wykwalifikowany personel poświadczający dla danego typu statku powietrznego należący do kategorii C wspierany przez personel wspomagający, zgodnie z pkt 145.A.35 lit. a) ppkt (i).
- i) Personel poświadczający w zakresie podzespołów posiada kwalifikacje zgodnie z art. 5 ust. 6 i pkt 145.A.35.

**▼ B**

- j) W drodze odstępstwa od lit. g) i h), w odniesieniu do wymagania zgodności z załącznikiem III (część 66), organizacja może wykorzystywać personel poświadczający, którego kwalifikacje są zgodne z następującymi przepisami:
  - 1. W przypadku zaplecza organizacji usytuowanego poza terytorium Wspólnoty, kwalifikacje personelu poświadczającego mogą być zgodne z krajowymi uregulowaniami w zakresie lotnictwa w państwie, w którym zarejestrowane jest to zaplecze, zgodnie z warunkami określonymi w dodatku IV do niniejszej części.
  - 2. W przypadku liniowej obsługi technicznej przeprowadzanej w stacji obsługi liniowej organizacji usytuowanej poza terytorium Wspólnoty, kwalifikacje personelu poświadczającego mogą być zgodne z krajowymi uregulowaniami w zakresie lotnictwa w państwie, w którym znajduje się ta stacja, zgodnie z warunkami określonymi w dodatku IV do niniejszej części.
  - 3. W przypadku powtarzalnych dyrektyw zdatności do lotu wykonywanych przed lotem, które stanowią wyraźnie, że członkowie załogi statków powietrznych mogą wykonać dyrektywę zdatności do lotu, organizacja może wydawać ograniczone upoważnienie do poświadczenia obsługi dla dowódcy statku powietrznego i/lub inżyniera pokładowego na podstawie posiadanych przez nich licencji. Jednakże organizacja sprawdza, czy zostało przeprowadzone wystarczające szkolenie praktyczne w celu upewnienia się, że dowódca statku powietrznego lub inżynier pokładowy mogą wykonać dyrektywę zdatności do lotu zgodnie z wymaganymi standardami.
  - 4. ► **C1** W przypadku statku powietrznego eksploatowanego poza miejscem z dostępnym wsparciem obsługowym organizacja może wydawać ograniczone upoważnienie do poświadczenia obsługi dla dowódcy statku powietrznego i/lub inżyniera pokładowego na podstawie posiadanych licencji, jeśli organizacja ma pewność, że przeprowadzono odpowiednie szkolenie praktyczne zapewniające, że dowódca lub inżynier pokładowy potrafią wykonać określone czynności zgodnie z wymaganym standardem. Postanowienia tego punktu są szczegółowo opisane w procedurze charakterystyki organizacji. ◀
  - 5. W następujących nieprzewidzianych przypadkach, kiedy statek powietrzny jest uziemiony w miejscu innym niż główna baza, gdzie nie jest dostępny odpowiedni personel poświadczający, organizacja, która jest zakontraktowanym wykonawcą czynności związanych z obsługą techniczną, może wydawać jednorazowe upoważnienie do poświadczenia obsługi:
    - (i) jednemu ze swoich pracowników posiadających równoważne upoważnienie na typ statku powietrznego o podobnej technologii, konstrukcji i instalacjach; lub
    - (ii) każdej osobie posiadającej doświadczenie w obsłudze technicznej nie krótsze niż pięć lat i posiadającej ważną licencję ICAO mechanika obsługi technicznej, z kategorią odpowiednią dla typu statku powietrznego wymagającego poświadczenia, pod warunkiem że w danym miejscu nie ma organizacji odpowiednio zatwierdzonej zgodnie z tą częścią oraz że zakontraktowana organizacja otrzyma i będzie przechowywać dokumenty potwierdzające doświadczenie oraz licencję tej osoby.

**▼ B**

► **M1** O wszystkich przypadkach wymienionych w niniejszym punkcie należy powiadomić właściwy organ w terminie siedmiu dni od wydania upoważnienia do poświadczenia obsługi. ◀ Organizacja wydająca jednorazowe upoważnienie do poświadczenia obsługi upewnia się, że wszystkie czynności związane z obsługą techniczną, które mogą wpłynąć na bezpieczeństwo lotu, są ponownie sprawdzane przez odpowiednio zatwierdzoną organizację.

**▼ M8**

k) Jeżeli organizacja dokonuje przeglądów zdatności do lotu i wydaje odpowiednie poświadczenie przeglądu zdatności do lotu zgodnie z pkt ML.A.903 załącznika Vb (część ML), personel ds. przeglądu zdatności do lotu tej organizacji musi posiadać kwalifikacje i upoważnienia spełniające wszystkie poniższe wymogi:

1. posiadać upoważnienie dla personelu poświadczającego w odniesieniu do danego statku powietrznego;
2. posiadać co najmniej trzyletnie doświadczenie jako personel poświadczający;
3. działać niezależnie od procesu zarządzania ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego poddawanego przeglądowi lub ma ogólne uprawnienia w zakresie procesu zarządzania ciągłą zdatnością do lotu całego statku powietrznego poddawanego przeglądowi;
4. posiadać wiedzę na temat podsekcji C niniejszego załącznika (część M) lub podsekcji C załącznika Vb (część ML);
5. posiadać udokumentowaną znajomość procedur organizacji obsługi technicznej istotnych dla przeglądu zdatności do lotu i wystawiania poświadczenia przeglądu zdatności do lotu;
6. zostać formalnie zatwierdzonym przez właściwy organ po przeprowadzeniu przeglądu zdatności do lotu pod nadzorem właściwego organu lub pod nadzorem personelu ds. przeglądu zdatności do lotu organizacji, zgodnie z procedurą zatwierdzoną przez właściwy organ;
7. przeprowadzić co najmniej jeden przegląd zdatności do lotu w ciągu ostatnich dwunastu miesięcy.

**▼ M6****▼ C4****▼ B****145.A.35 Personel poświadczający oraz personel wspomagający****▼ M5**

a) Oprócz wymagań określonych w pkt 145.A.30 lit. g) i h), organizacja zapewnia, aby członkowie personelu poświadczającego i personelu wspomagającego posiadali właściwą znajomość odpowiednich typów obsługiwanych statków powietrznych lub podzespołów oraz odpowiednich procedur organizacji. W przypadku personelu poświadczającego wymagania te należy spełnić przed wydaniem lub ponownym wydaniem upoważnienia do poświadczenia obsługi.

1. „Personel wspomagający” oznacza personel posiadający określoną w załączniku III (część 66) licencję na obsługę techniczną statków powietrznych kategorii B1, B2, B2L, B3 lub L z odpowiednimi uprawnieniami dotyczącymi statku powietrznego, pracujący w środowisku hangarowej obsługi technicznej, który nie musi obowiązkowo posiadać przywilejów związanych z poświadczaniem obsługi.
2. „Odpowiedni statek powietrzny i/lub podzespół statku powietrznego” oznaczają statek powietrzny lub podzespół statku powietrznego określone w poszczególnych upoważnieniach do poświadczenia obsługi.



**▼ M5**

3. „Upoważnienie do poświadczenia obsługi” oznacza upoważnienie wydane personelowi poświadczającemu przez organizację, w którym stwierdza się, że personel może podpisywać poświadczenia obsługi w ramach ograniczeń ustanowionych w upoważnieniu, w imieniu zatwierdzonej organizacji.
- b) Z wyjątkiem przypadków wymienionych w pkt 145.A.30 lit. j) i w pkt 66.A.20 lit. a) ppkt 3 ppkt (ii) organizacja może wydawać upoważnienie do poświadczania obsługi dla personelu poświadczającego tylko w odniesieniu do podstawowych kategorii lub podkategorii oraz, z wyjątkiem licencji kategorii A, w odniesieniu do uprawnień na typ wymienionych w licencji obsługi technicznej statków powietrznych, zgodnie z wymaganiami zawartymi w przepisach załącznika III (części 66), przy czym licencja musi zachować ważność przez cały okres ważności upoważnienia, a personel poświadczający musi spełniać wymagania załącznika III (część 66).

**▼ B**

- c) Organizacja zapewnia, że wszyscy członkowie personelu poświadczającego oraz personelu wspomagającego rzeczywiście wykonywali czynności związane z odpowiednią obsługą techniczną statku powietrznego lub podzespołów przez co najmniej sześć miesięcy w ciągu każdych dwóch kolejnych lat.

Do celów niniejszej litery „rzeczywiste wykonywanie czynności związanych z obsługą techniczną statku powietrznego lub podzespołów” oznacza pracę w środowisku obsługi statku powietrznego lub w środowisku obsługi technicznej podzespołów oraz wykorzystywanie przywilejów związanych z upoważnieniem do poświadczania obsługi i/lub rzeczywiste wykonywanie czynności związanych z obsługą techniczną co najmniej kilku układów różnych typów statków powietrznych lub grup statków powietrznych wymienionych w poszczególnych upoważnieniach do poświadczania obsługi.

- d) Organizacja zapewnia, że wszyscy członkowie personelu poświadczającego oraz personelu wspomagającego są w wystarczającym stopniu objęci ciągłym szkoleniem przez okres dwóch lat w celu zapewnienia, że personel ma aktualną wiedzę z zakresu odpowiednich technologii, procedur organizacji oraz kwestii związanych z czynnikiem ludzkim.
- e) Organizacja ustanawia program ciągłego szkolenia dla personelu poświadczającego oraz personelu wspomagającego, włącznie z procedurą zapewniającą zgodność z odpowiednimi wymaganiami pkt 145.A.35 jako podstawy przy wydawaniu upoważnień do poświadczania obsługi personelowi poświadczającemu na mocy niniejszej części oraz procedurą zapewniającą zgodność z załącznikiem III (część 66).
- f) Z wyjątkiem zaistnienia nieprzewidzianych przypadków z pkt 145.A.30 lit. j) ppkt 5, organizacja dokonuje oceny wszystkich potencjalnych członków personelu poświadczającego w odniesieniu do ich kompetencji, kwalifikacji oraz zdolności wykonywania potencjalnych obowiązków związanych z poświadczaniem obsługi zgodnie z procedurą określoną w charakterystyce przed wydaniem lub ponownym wydaniem upoważnienia do poświadczania obsługi na mocy niniejszej części.
- g) W przypadku gdy warunki określone w lit. a), b), d), f) oraz, w stosownych przypadkach, lit. c) zostały spełnione przez personel poświadczający, organizacja wydaje upoważnienie do poświadczania obsługi, które wyraźnie określa zakres i ograniczenia tego upoważnienia. Okres ważności upoważnienia do poświadczania obsługi zależy od zachowania zgodności z lit. a), b), d) oraz, gdzie stosowne, lit. c).

**▼ B**

- h) Upoważnienie do poświadczenia obsługi musi zostać sporządzone w formie, która sprawia, że jego zakres jest jasny dla personelu poświadczającego oraz każdej upoważnionej osoby, która może zażądać wglądu do upoważnienia. W przypadku użycia kodów w celu określenia zakresu organizacja musi zapewnić łatwy dostęp do objaśnienia kodów. „Upoważniona osoba” oznacza urzędników właściwych organów, Agencji i państwa członkowskiego, które są odpowiedzialne za nadzór nad statkiem powietrznym lub podzespołem poddanym obsłudze technicznej.
- i) Osoba odpowiedzialna za system jakości pozostaje również odpowiedzialna za wydawanie w imieniu organizacji upoważnień do poświadczenia obsługi personelowi poświadczającemu. Osoba ta może mianować inne osoby do wydawania lub cofania upoważnień do poświadczenia obsługi zgodnie z procedurą określoną w charakterystyce.
- j) Organizacja prowadzi akta wszystkich członków personelu poświadczającego oraz personelu wspomagającego. Akta zawierają:
1. szczegóły dotyczące wszelkich posiadanych na mocy przepisów załącznika III (część 66) licencji na obsługę techniczną statków powietrznych; oraz
  2. informacje na temat wszystkich ukończonych szkoleń; oraz
  3. w stosownych przypadkach, zakres wydanego upoważnienia do poświadczenia obsługi; oraz
  4. dane szczegółowe członków personelu posiadających ograniczone lub jednorazowe upoważnienie do poświadczenia obsługi.
- Organizacja przechowuje akta przez co najmniej trzy lata po zakończeniu przez personel, o którym mowa w niniejszej literze, pracy w tej organizacji lub do chwili wycofania upoważnienia. Ponadto, na żądanie, organizacja obsługi technicznej wydaje członkom personelu, o których mowa w niniejszej literze, kopie ich akt osobowych w momencie ustania stosunku pracy z organizacją.
- Zgodnie z powyższymi ustaleniami, na żądanie personelu, o którym mowa w niniejszej literze, udostępnia się mu jego akta osobowe.
- k) Organizacja wydaje członkom personelu poświadczającego kopie ich upoważnienia do poświadczenia obsługi w formie papierowej lub elektronicznej.
- l) Personel poświadczający okazuje upoważnienie do poświadczenia obsługi każdej upoważnionej osobie w ciągu 24 godzin.
- m) Minimalny wiek dla personelu poświadczającego i personelu wspomagającego wynosi 21 lat.
- n) Posiadacz licencji na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii A może korzystać ze swoich przywilejów związanych z poświadczaniem obsługi wyłącznie na konkretnym typie statku powietrznego po pozytywnym zaliczeniu odpowiedniego szkolenia zadaniowego kategorii A prowadzonego przez organizację odpowiednio zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem II (część 145) lub załącznikiem IV (część 147). Szkolenie obejmuje szkolenie praktyczne i teoretyczne właściwe dla każdego zadania objętego upoważnieniem. Pozytywne zaliczenie szkolenia wykazuje się poprzez egzamin lub ocenę w miejscu pracy przeprowadzone przez organizację.

**▼ B**

- o) Posiadacz licencji na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii B2 może korzystać z przywilejów związanych z poświadczaniem obsługi opisanych w pkt 66.A.20 lit. a) ppkt 3(ii) załącznika III (część 66) tylko po pozytywnym zaliczeniu (i) odpowiedniego szkolenia zadaniowego kategorii A; oraz (ii) wykazaniu się sześciomiesięcznym udokumentowanym doświadczeniem praktycznym obejmującym zakres upoważnienia, które zostanie wydane. Szkolenie zadaniowe obejmuje szkolenie praktyczne i szkolenie teoretyczne, odpowiednio dla każdego zadania objętego upoważnieniem. Pozytywne zaliczenie szkolenia wykazuje się poprzez egzamin lub ocenę w miejscu pracy. Szkolenie zadaniowe i egzamin/ocenę przeprowadza organizacja obsługi technicznej wydająca upoważnienie dla personelu poświadczającego. Doświadczenie praktyczne również uzyskuje się w takiej organizacji obsługi technicznej.

**▼ M1****145.A.36 Dokumentacja dotycząca personelu ds. przeglądu zdatności do lotu**

Organizacja rejestruje wszelkie informacje szczegółowe dotyczące personelu ds. przeglądu zdatności do lotu i prowadzi na bieżąco wykaz całego personelu ds. przeglądu zdatności do lotu z uwzględnieniem posiadanego przez niego zakresu zatwierdzenia jako część charakterystyki organizacji zgodnie z pkt 145.A.70 lit. a) ppkt 6.

Organizacja przechowuje dokumentację przez co najmniej trzy lata po zakończeniu przez członka personelu, o którym mowa w niniejszym punkcie, zatrudnienia (lub zaangażowania jako wykonawca lub ochotnik) w tej organizacji lub od chwili wycofania zezwolenia. Ponadto, na żądanie, organizacja obsługi technicznej wydaje członkowi personelu, o którym mowa w niniejszym punkcie, kopię jego akt osobowych w momencie ustania stosunku pracy lub zaangażowania z organizacją.

Na żądanie członka personelu, o którym mowa w niniejszym punkcie, udostępnia się mu jego akta osobowe.

**▼ M5****145.A.40 Wyposażenie i narzędzia**

- a) Organizacja posiada i wykorzystuje całe wyposażenie i narzędzia niezbędne do wykonywania zatwierzonego zakresu prac.
- (i) W przypadku gdy producent określa konkretne narzędzie lub wyposażenie, organizacja używa tego narzędzia lub wyposażenia, chyba że użycie innego narzędzia lub wyposażenia jest dozwolone przez właściwy organ za pośrednictwem procedur określonych w charakterystyce.
- (ii) Wyposażenie i narzędzia muszą być ciągle dostępne, z wyjątkiem przypadków narzędzi lub wyposażenia, które są używane tak rzadko, że ich ciągła dostępność nie jest konieczna. Takie przypadki są określane w procedurze charakterystyki.
- (iii) Organizacja zatwierdzona do wykonywania hangarowej obsługi technicznej posiada wystarczające wyposażenie umożliwiające dostęp do statku powietrznego oraz platformy inspekcyjne/dokowania niezbędne do prawidłowej inspekcji statku powietrznego.

**▼ B**

- b) Organizacja zapewnia, że narzędzia, wyposażenie, a w szczególności aparatura kontrolna, stosownie do przypadku, są poddawane kontroli oraz obsłudze metrologicznej zgodnie z oficjalnie uznaną normą, z częstotliwością zapewniającą właściwe ich funkcjonowanie i precyzję. Zapisy obsługi metrologicznej i stosowanych norm są przechowywane przez organizację.

**▼ M5**145.A.42 **Podzespoły**

a) Klasyfikacja podzespołów. Wszystkie podzespoły są klasyfikowane według następujących kategorii:

- (i) podzespoły, których stan jest zadowalający, dopuszczone do eksploatacji na podstawie formularza 1 EASA lub dokumentu równoważnego oraz oznaczone zgodnie z podsekcją Q załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, chyba że określono inaczej w załączniku I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 lub w niniejszym załączniku II (część 145);
- (ii) podzespoły niezdatne do użytku, które wymagają obsługi technicznej zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;

**▼ M6****▼ C4**

- (iii) podzespoły sklasyfikowane jako nienaprawialne, ponieważ upłynął ich obowiązkowy limit czasu eksploatacji lub zawierają usterki nienadające się do naprawy;

**▼ M5**

- (iv) części standardowe używane w statku powietrznym, silniku, śmigle lub w innym podzespole statku powietrznego, jeżeli są wymienione w danych obsługowych i dołączono do nich dowód zgodności ze stosowaną normą.

- (v) surowce i materiały zużywalne używane przy wykonywaniu czynności związanych z obsługą techniczną, jeżeli organizacja uzna, że surowce i materiały odpowiadają w sposób zadowalający wymaganym specyfikacjom oraz można je odpowiednio zidentyfikować. Do wszystkich surowców i materiałów musi być dołączona dokumentacja wyraźnie odnosząca się do poszczególnych surowców i materiałów oraz zawierająca deklarację zgodności ze specyfikacjami i informację na temat producenta i dostawcy.

b) Podzespoły, części standardowe i materiały przeznaczone do zabudowy

- (i) Organizacja ustanawia procedury dotyczące zatwierdzania podzespołów, części standardowych i materiałów do zabudowy w celu zapewnienia zadowalającego stanu podzespołów, części standardowych i materiałów oraz spełnienia przez nie stosownych wymagań określonych w lit. a).
- (ii) Organizacja ustanawia procedury w celu zapewnienia, aby podzespoły, części standardowe i materiały były instalowane w statku powietrznym lub podzespole wyłącznie, jeżeli są one w zadowalającym stanie, spełniają stosowne wymagania określone w lit. a), a w stosownych danych obsługowych określono dany podzespół, część standardową lub materiał.
- (iii) Organizacja może produkować ograniczony asortyment części używanych w trakcie wykonywanych prac we własnych obiektach, pod warunkiem że w charakterystyce przewidziano odpowiednie procedury.
- (iv) Podzespoły, o których mowa w pkt 21.A.307 lit. c) załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, są instalowane wyłącznie, jeżeli zostały uznane przez właściciela statku powietrznego za kwalifikujące się do zabudowy w jego własnym statku powietrznym.

c) Segregacja podzespołów

- (i) Podzespoły niezdatne do użytku i nienaprawialne oddziela się od sprawnych podzespołów, części standardowych i materiałów.

**▼M6****▼C4**

- (ii) Nienaprawialne podzespoły nie mogą zostać ponownie wprowadzone do systemu dostaw podzespołów, chyba że przedłużono obowiązkowy limit czasu eksploatacji lub zatwierdzono sposób naprawy zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012.

**▼B****145.A.45 Dane obsługowe**

- a) Organizacja posiada i wykorzystuje wszystkie mające zastosowanie aktualne dane obsługowe przy wykonywaniu czynności związanych z obsługą techniczną, włącznie z modyfikacjami i naprawami. „Mające zastosowanie” oznacza odpowiednie dla każdego statku powietrznego, podzespołu lub procesu określonych w specyfikacji klas i kategorii uprawnień organizacji i ujętych w związanym z nią wykazie zatwierdzonych usług i procesów obsługowych.

W przypadku danych obsługowych dostarczonych przez operatora lub klienta, organizacja przechowuje takie dane przez okres wykonywania prac, z zachowaniem konieczności spełnienia wymogów zawartych w pkt 145.A.55 lit. c).

- b) Do celów niniejszej części mające zastosowanie dane obsługowe obejmują:

1. Wszystkie mające zastosowanie wymagania, procedury, przepisy operacyjne lub informacje wydane przez organ odpowiedzialny za nadzór nad statkiem powietrznym lub podzespołem;
2. Wszystkie mające zastosowanie dyrektywy w zakresie zdatości do lotu wydane przez organ odpowiedzialny za nadzór nad statkiem powietrznym lub podzespołem;
3. Instrukcje ciągłej zdatości do lotu, wydane przez posiadaczy certyfikatów typu, posiadaczy uzupełniających certyfikatów typu, jakkolwiek inną organizację, która musi publikować takie dane na podstawie załącznika I (część 21) do rozporządzenia 748/2012, oraz, w przypadku statku powietrznego lub podzespołu statku powietrznego z państw trzecich, dane dotyczące zdatości do lotu wymagane przez organ odpowiedzialny za nadzór nad statkiem powietrznym lub podzespołem;
4. Wszystkie mające zastosowanie standardy, obejmujące między innymi praktyki w zakresie obsługi technicznej uznane przez Agencję za dobre standardy obsługi technicznej;
5. Wszystkie mające zastosowanie dane, wydane zgodnie z lit. d).

- c) Organizacja ustanawia procedury zapewniające odnotowanie i zgłoszenie autorowi wszelkich nieprecyzyjnych, niekompletnych lub niejasnych procedur, praktyk, informacji lub instrukcji w zakresie obsługi technicznej zawartych w danych dotyczących obsługi technicznej, używanych przez personel zajmujący się obsługą techniczną.

- d) Organizacja może wyłącznie dokonać zmian instrukcji dotyczących obsługi technicznej zgodnie z procedurą określoną w charakterystyce organizacji obsługi technicznej. Jeżeli chodzi o zmiany, organizacja wykaże, że ich skutkiem są równoważne lub ulepszone standardy oraz poinformuje o nich posiadacza certyfikatu typu. Do celów niniejszej litery instrukcje obsługowe oznaczają instrukcje na temat sposobu wykonywania poszczególnych zadań związanych z obsługą techniczną: nie obejmują one projektów technicznych napraw i modyfikacji.

**▼ B**

- e) Organizacja ustanawia jednolity system kart lub arkuszy zadaniowych, które mają być stosowane we wszystkich działach organizacji. Ponadto organizacja dokonuje dokładnego rozpisania danych dotyczących obsługi technicznej zawartych w lit. b) i d) na karty lub arkusze zadaniowe lub zamieszcza precyzyjne odniesienie do poszczególnych zadań związanych z obsługą techniczną, zawartych w danych dotyczących obsługi technicznej. Karty lub arkusze zadaniowe mogą być sporządzane przy pomocy komputera oraz przechowywane w elektronicznej bazie danych pod warunkiem zapewnienia stosownych środków zabezpieczających przed niedozwolonym wprowadzaniem zmian oraz wykonania kopii zapasowej elektronicznej bazy danych, która jest uaktualniana w ciągu 24 godzin od każdego wpisu wprowadzanego do głównej elektronicznej bazy danych. Złożone czynności obsługi technicznej są rozpisywane na kartach lub arkuszach zadaniowych i dzielone na wyraźne etapy w celu zapewnienia zapisu całości wykonanych zadań związanych z obsługą techniczną.

Jeżeli organizacja świadczy usługi w zakresie obsługi technicznej dla operatora statku powietrznego, który wymaga używania własnego systemu kart lub arkuszy zadaniowych, takie karty lub arkusze mogą być używane. W tym przypadku organizacja ustanawia procedurę zapewniającą poprawne wypełnianie kart lub arkuszy zadaniowych operatora.

- f) Organizacja zapewnia, że wszystkie mające zastosowanie dane obsługowe są niezwłocznie udostępniane do użycia, jeżeli są niezbędne członkom personelu zajmującego się obsługą techniczną.
- g) Organizacja ustanawia procedurę w celu zapewnienia, że dane obsługowe, które kontroluje, są uaktualniane. W przypadku danych obsługowych kontrolowanych i dostarczanych przez operatora statku powietrznego/klienta, organizacja jest w stanie wykazać, że ma pisemne potwierdzenie od operatora statku powietrznego/klienta o aktualności danych obsługowych lub zlecenie prac określające status zmian danych obsługowych, które mają być zastosowane, albo może wykazać, że figuruje ona w rozdzielniku zmian danych obsługowych prowadzonym przez podmiot eksploatujący statek powietrzny/klienta.

**145.A.47 Przygotowywanie obsługi**

- a) Organizacja posiada system dostosowany do ilości i złożoności prac umożliwiający zaplanowanie dostępności całego niezbędnego personelu, wszystkich narzędzi, wyposażenia, materiałów, danych obsługowych i zaplecza w celu zapewnienia bezpiecznego wykonania prac związanych z obsługą techniczną.
- b) Przy planowaniu zadań związanych z obsługą techniczną i ustalaniu zmian należy uwzględnić ograniczenia wynikające z wydajności ludzkiej.
- c) Jeżeli ze względu na zmianę ekipy lub stosowanie zmianowego systemu pracy wymagane jest zapewnienie kontynuacji lub zakończenia zadań związanych z obsługą techniczną przez kolejną ekipę, należy zapewnić przepływ istotnych informacji między personelem zdającym i przyjmującym.

**▼ M2****145.A.48 Wykonanie obsługi technicznej**

Organizacja ustanawia procedury w celu zapewnienia, że:

- a) po zakończeniu całości obsługi technicznej zostanie przeprowadzona ogólna weryfikacja w celu zagwarantowania, że ze statku powietrznego i podzespołu usunięto wszystkie narzędzia, wyposażenie i obce części oraz materiały, a wszystkie zdjęte osłony zostały ponownie zainstalowane;
- b) wprowadzono metodę wykrywania błędów po wykonaniu każdego krytycznego zadania obsługi technicznej;

**▼ M2**

- c) zminimalizowano ryzyko popełnienia licznych błędów podczas obsługi technicznej oraz ryzyko powtórzenia błędów w wykonywaniu identycznych czynności obsługi technicznej; oraz

**▼ M8**

- d) ocena uszkodzeń oraz modyfikacje i naprawy zostały wykonane przy zastosowaniu danych określonych odpowiednio w pkt M.A.304 załącznika I (część M) lub w pkt ML.A.304 załącznika Vb (część ML).

**▼ B****145.A.50 Certyfikacja Poświadczenie obsługi technicznej**

- a) Poświadczenie obsługi jest wystawiane przez właściwie upoważniony personel poświadczający w imieniu organizacji, po dokonaniu weryfikacji właściwego wykonania przez organizację wszystkich zleconych czynności związanych z obsługą, zgodnie z procedurami określonymi w pkt 145.A.70, przy uwzględnieniu dostępności i użycia danych dotyczących obsługi technicznej określonych w pkt 145.A.45, oraz po stwierdzeniu braku niezgodności, które zagrażają bezpieczeństwu lotu.
- b) Poświadczenie obsługi jest wydawane przed lotem i po zakończeniu wszelkich czynności związanych z obsługą techniczną.
- c) Nowe usterki lub niekompletne zlecenia prac związanych z obsługą techniczną odkryte w trakcie wykonywania czynności obsługowych należy zgłaszać do operatora statku powietrznego w celu uzyskania zgody na przeprowadzenie napraw takich usterek lub uzupełnienia brakujących elementów zlecenia prac związanych z obsługą techniczną. W przypadku gdy operator statku powietrznego odmawia zlecenia wykonania takich prac zgodnie z tą literą, stosuje się lit. e).

**▼ M6****▼ C4**

- d) Poświadczenie obsługi jest wydawane po wykonaniu niezbędnej obsługi technicznej podzespołu wymontowanego ze statku powietrznego. ► **M8** Autoryzowane poświadczenie obsługi na „formularzu 1 EASA”, o którym mowa w dodatku II do załącznika I (część M), stanowi poświadczenie obsługi podzespołu, chyba że odpowiednio pkt M.A.502 załącznika I (część M) lub pkt ML.A.502 załącznika Vb (część ML), stanowią inaczej. ◀ Jeżeli organizacja zajmuje się obsługą techniczną podzespołu na potrzeby własne, formularz 1 EASA może nie być potrzebny, w zależności od wewnętrznych procedur organizacji w zakresie poświadczania określonych w charakterystyce.

**▼ B**

- e) W drodze odstępstwa od lit. a), jeżeli organizacja nie jest w stanie wykonać zleconych czynności związanych z obsługą techniczną, może wydać poświadczenie obsługi w ramach zatwierdzonych ograniczeń dotyczących statku powietrznego. Organizacja zamieszcza informację na temat tego faktu w poświadczeniu obsługi statku przed wydaniem tego poświadczenia.
- f) W drodze odstępstwa od lit. a) i pkt 145.A.42, jeżeli statek powietrzny jest uziemiony w miejscu innym niż główna stacja obsługi liniowej lub główna baza obsługi technicznej ze względu na brak dostępności podzespołu mającego właściwe poświadczenie obsługi, dopuszczalne jest czasowe zamontowanie podzespołu bez właściwego poświadczenia obsługi na maksymalny czas 30 godzin lotu lub do czasu powrotu statku powietrznego do głównej stacji obsługi liniowej lub głównej bazy obsługi technicznej, w zależności od tego, która z okoliczności nastąpi szybciej, pod warunkiem że operator statku powietrznego wyrazi na to zgodę, a podzespół ma odpowiednie poświadczenie obsługi, oraz pod warunkiem spełnienia wszystkich mających zastosowanie wymagań operacyjnych i wymagań w zakresie obsługi technicznej. Podzespół należy usunąć przed upływem wyżej podanego terminu, o ile w międzyczasie nie otrzymano właściwego poświadczenia na mocy lit. a) i pkt 145.A.42.

▼ **M1**145.A.55 **Dokumentacja obsługi technicznej i przeglądu zdatności do lotu**▼ **M8**

- a) Organizacja dokonuje zapisu wszystkich szczegółów dotyczących przeprowadzanych prac obsługi technicznej. Zachowywana jest co najmniej dokumentacja niezbędna do wykazania, że zostały spełnione wszystkie wymagania konieczne do wystawienia poświadczenia obsługi, włącznie z dokumentami poświadczającymi podwykonawcy, oraz do wystawienia poświadczenia przeglądu zdatności do lotu.
- b) Organizacja dostarcza kopię każdego poświadczenia obsługi właścicielowi lub operatorowi statku powietrznego, wraz z kopią wszelkich szczegółowych danych dotyczących obsługi technicznej związanych z wykonanymi pracami i niezbędnych do wykazania zgodności odpowiednio z pkt M.A.305 załącznika I (część M) lub z pkt ML.A.305 załącznika Vb (część ML).

▼ **M6**▼ **C4**

- c) ► **M8** Organizacja przechowuje kopię całej szczegółowej dokumentacji obsługi technicznej i wszelkich danych związanych z obsługą techniczną przez trzy lata od daty wydania poświadczenia obsługi statku powietrznego lub podzespołu statku powietrznego, którego dotyczy prace. ► **M10** 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. ◀ ◀
1. Dokumentację, o której mowa w niniejszej literze, przechowuje się w sposób zapewniający jej ochronę przed zniszczeniem, kradzieżą oraz wprowadzeniem w niej zmian.
  2. Cały sprzęt komputerowy służący do wykonywania kopii zapasowych przechowuje się w innym miejscu niż ten zawierający dane robocze, w otoczeniu, które zapewnia utrzymanie ich w dobrym stanie.
  3. W przypadku gdy organizacja zatwierdzona na podstawie niniejszego załącznika kończy działalność, cała przechowywana dokumentacja obsługi technicznej, obejmująca okres trzech lat poprzedzających zakończenie przez organizację działalności, jest przekazywana ostatniemu właścicielowi lub klientowi danego statku powietrznego lub podzespołu, bądź jest archiwizowana w sposób określony przez właściwy organ.

▼ **B**145.A.60 **Zgłaszanie zdarzeń lotniczych**

- a) Organizacja powiadamia właściwy organ, państwo rejestracji lub organizację odpowiedzialną za projekt statku powietrznego lub podzespołu o każdym stanie statku powietrznego lub podzespołu stwierdzonym przez organizację, który wywołał lub może wywołać stan poważnie zagrażający bezpieczeństwu lotu.
- b) Organizacja ustanawia wewnętrzny system zgłaszania zdarzeń lotniczych zgodnie ze szczegółową procedurą w charakterystyce, który umożliwia gromadzenie i ocenę takich informacji, włącznie z oceną i wyborem zdarzeń, które podlegają zgłaszaniu na mocy lit. a). Procedura ta pozwala na stwierdzenie negatywnych tendencji, a także opisuje działania naprawcze podjęte lub podejmowane przez organizację w celu rozwiązania problemu oraz zawiera ocenę wszystkich znanych, istotnych informacji dotyczących takich zdarzeń i określa sposób obiegu informacji.
- c) Organizacja sporządza takie zgłoszenia w formie i w sposób, które zostały ustanowione przez Agencję oraz zapewnia, że zawierają one wszystkie istotne informacje znane organizacji na temat stanu i wyników oceny.



**▼ B**

- d) Jeżeli organizacja jest związana umową na wykonywanie obsługi technicznej z operatorem wykonującym przewozy zarobkowe, powiadamia ona również operatora o każdym stanie wpływającym na jego statek powietrzny lub podzespół.
- e) Organizacja przygotowuje i przedstawia zgłoszenia jak najszybciej, lecz nie później niż w ciągu 72 godzin po stwierdzeniu przez nią stanu, który jest przedmiotem zgłoszenia.

**145.A.65 Polityka bezpieczeństwa i jakości, procedury obsługi technicznej i system jakości**

- a) Organizacja ustanawia politykę bezpieczeństwa i jakości, która ma zostać włączona do charakterystyki zgodnie z pkt 145.A.70.

**▼ M2**

- b) Organizacja ustanawia procedury uzgodnione z właściwym organem uwzględniając czynniki ludzkie oraz wydolność ludzką, w celu zapewnienia prawidłowych zasad postępowania obsługowego oraz zgodności ze stosownymi wymaganiami ustanowionymi w pkt 145.A.25–145.A.95. Procedury objęte niniejszym punktem:
  1. zapewniają uzgodnienie wyraźnego zlecenia lub umowy o wykonanie prac między organizacją a organizacją zwracającą się o wykonanie obsługi technicznej w celu wyraźnego określenia obsługi technicznej, która ma zostać wykonana, aby statek powietrzny i podzespoły mogły uzyskać poświadczenie obsługi technicznej zgodnie z pkt 145.A.50; oraz
  2. obejmują wszystkie aspekty wykonania obsługi technicznej, włącznie ze świadczeniem i kontrolą usług specjalistycznych, oraz ustanawiają standardy, w oparciu o które organizacja zamierza pracować.

**▼ B**

- c) Organizacja ustanawia system jakości obejmujący:
  1. niezależne audyty w celu monitorowania zgodności z wymaganymi standardami w zakresie statków powietrznych lub podzespołów statków powietrznych oraz dostosowanie procedur w celu zapewnienia, że odwołują się one do prawidłowych praktyk obsługi technicznej oraz zdadności do lotu statków powietrznych lub sprawności podzespołów statków powietrznych. W małych organizacjach niezależny audyt, który stanowi część systemu jakości, może zostać zlecony innej organizacji zatwierdzonej na mocy niniejszej części lub osobie mającej właściwą wiedzę techniczną i potwierdzone zadowalające doświadczenie w przeprowadzaniu audytów; oraz
  2. system przekazywania informacji zwrotnych dotyczących jakości przedstawianych osobie lub grupie osób określonych w pkt 145.A.30 lit. b) i ostatecznie kierownikowi odpowiedzialnemu, który zapewnia podjęcie właściwych i terminowych działań naprawczych w odpowiedzi na sprawozdania wynikające z niezależnych audytów ustanowionych w pkt 1.

**145.A.70 Charakterystyka organizacji obsługi technicznej**

- a) „Charakterystyka organizacji obsługi technicznej” oznacza dokument lub dokumenty, które zawierają informacje na temat prac stanowiących zakres zatwierdzenia oraz wskazujących na sposób, w jaki organizacja zamierza zachować zgodność z niniejszym załącznikiem (część 145). Organizacja przekazuje właściwemu organowi charakterystykę organizacji obsługi technicznej, zawierającą następujące informacje:

**▼ B**

1. deklarację podpisywaną przez kierownika odpowiedzialnego potwierdzającą, że charakterystyka organizacji obsługi technicznej i wszystkie związane z nią instrukcje, określają spełnianie przez organizację wymagań niniejszego załącznika (część 145) oraz są stale przestrzegane. Jeżeli kierownik odpowiedzialny nie jest dyrektorem naczelnym organizacji, dyrektor naczelny kontrasygnuje deklarację;
2. politykę bezpieczeństwa i jakości organizacji zgodnie z pkt 145.A.65;
3. stanowiska i nazwiska osób mianowanych na mocy pkt 145.A.30 lit. b);
4. zadania i obowiązki osób mianowanych na mocy pkt 145.A.30 lit. b), włącznie z kwestiami, które mogą bezpośrednio poruszać z właściwym organem w imieniu organizacji;
5. schemat organizacji wskazujący na podział odpowiedzialności między osobami mianowanymi na mocy pkt 145.A.30 lit. b);

**▼ M6****▼ C4**

6. wykaz personelu poświadczającego, personelu wspomagającego oraz, w stosownych przypadkach, personelu ds. przeglądu zdadności do lotu, wraz z zakresem zatwierdzenia tego personelu;

**▼ B**

7. ogólny opis zasobów ludzkich;
8. ogólny opis zaplecza znajdującego się w każdym miejscu wymienionym w certyfikacie zatwierdzenia organizacji;
9. specyfikację zakresu pracy organizacji w ramach zatwierdzenia;
10. procedurę powiadamiania z pkt 145.A.85 dotyczącą zmian w organizacji;
11. procedurę zmiany w charakterystyce organizacji obsługi technicznej;

**▼ M8**

12. procedury i system jakości ustanowione przez organizację na podstawie pkt 145.A.25–145.A.90 niniejszego załącznika (część 145) oraz wszelkie dodatkowe procedury stosowane zgodnie z załącznikiem I (część M) i załącznikiem Vb (część ML), stosownie do przypadku;

**▼ B**

13. w razie potrzeby, wykaz operatorów wykonujących przewozy zarobkowe, którym organizacja świadczy usługi w zakresie obsługi technicznej statku powietrznego;
  14. w razie potrzeby, wykaz organizacji będących podwykonawcami, określonych w pkt 145.A.75 lit. b);
  15. w razie potrzeby, wykaz stacji obsługi liniowej, określonych w pkt 145.A.75 lit. d);
  16. w razie potrzeby, wykaz organizacji związanych umową.
- b) Charakterystyka podlega zmianom niezbędnym do zachowania aktualnego opisu organizacji. Charakterystyka oraz kolejne zmiany są zatwierdzane przez właściwy organ.
- c) Niezależnie od przepisów lit. b), drobne zmiany w charakterystyce mogą zostać zatwierdzone zgodnie z procedurą zawartą w charakterystyce (zwaną dalej procedurą zatwierdzania pośredniego).

**▼ B****145.A.75 Uprawnienia organizacji**

Zgodnie z charakterystyką organizacja jest upoważniona do wykonywania następujących zadań:

- a) obsługa techniczna wszelkich statków powietrznych i podzespołów, na obsługę techniczną których organizacja otrzymała zatwierdzenie w miejscu określonym w certyfikacie zatwierdzenia oraz w charakterystyce;
- b) wykonywanie czynności związanych z obsługą techniczną wszelkich statków powietrznych lub podzespołów, do wykonywania których organizacja została zatwierdzona w innej organizacji, która podlega systemowi jakości organizacji. Odnosi się to do prac wykonywanych przez organizację, która sama nie ma odpowiedniego zatwierdzenia na wykonywanie czynności związanych z obsługą techniczną zgodnie z niniejszą częścią, a której działania ograniczają się do prac dozwolonych na mocy procedur ustanowionych w pkt 145.A.65 lit. b). Ten zakres prac nie może obejmować przeglądu statku powietrznego w ramach obsługi hangarowej lub kompletnego przeglądu silnika lub modułu silnika w ramach obsługi warsztatowej lub naprawy głównej;
- c) obsługa techniczna wszelkich statków powietrznych lub podzespołów, na obsługę techniczną których organizacja otrzymała zatwierdzenie, w każdym miejscu, pod warunkiem że potrzeba takiej obsługi technicznej wynika z niezdatności do lotu statku powietrznego lub z konieczności wsparcia okazjonalnej obsługi liniowej, zgodnie z warunkami określonymi w charakterystyce;
- d) obsługa techniczna wszelkich statków powietrznych i/lub podzespołów, na obsługę techniczną których organizacja otrzymała zatwierdzenie w miejscu określonym jako miejsce przeprowadzania liniowej obsługi technicznej, w którym możliwe jest wykonanie prostych czynności związanych z obsługą techniczną i tylko wówczas, gdy charakterystyka organizacji zezwala na takie działania i zawiera wykaz takich miejsc;
- e) wydawanie poświadczeń obsługi w związku z wykonaniem czynności związanych z obsługą techniczną zgodnie z pkt 145.A.50;
- f) jeżeli jest do tego specjalnie zatwierdzona w odniesieniu do statków powietrznych objętych załącznikiem Vb (część ML), może przeprowadzać przeglądy zdatności do lotu i wydawać odpowiednie poświadczenia przeglądu zdatności do lotu zgodnie z warunkami określonymi w pkt ML.A.903 załącznika Vb (część ML) do niniejszego rozporządzenia;

**▼ M6****▼ C4****▼ B****145.A.80 Ograniczenia organizacji**

Organizacja zapewnia obsługę techniczną statku powietrznego lub podzespołu, na obsługę których otrzymała zatwierdzenie, wyłącznie jeżeli posiada personel poświadczający i dostęp do wszystkich niezbędnych pomieszczeń, wyposażenia, narzędzi, materiałów i danych obsługowych.

**145.A.85 Zmiany w organizacji**

Organizacja powiadamia właściwy organ o każdej propozycji przeprowadzenia wymienionych poniżej zmian przed ich wprowadzeniem w celu umożliwienia właściwemu organowi ustalenia zachowania zgodności z niniejszą częścią oraz, w miarę potrzeby, wprowadzenia zmian certyfikatu zatwierdzenia, z wyjątkiem propozycji zmian składu personelu, które nie były wcześniej znane kierownictwu i które muszą być zgłoszone przy najbliższej okazji:

1. nazwa organizacji;

**▼ B**

2. główna lokalizacja organizacji;
3. inne lokalizacje organizacji;
4. kierownik odpowiedzialny;
5. wszelkie osoby mianowane na mocy pkt 145.A.30 lit. b);

**▼ M1**

6. zaplecza, wyposażenia, narzędzi, materiałów, procedur, zakresu prac, personelu poświadczającego i personelu ds. przeglądu zdolności do lotu, które mogą mieć wpływ na udzielone zatwierdzenie.

**▼ B****145.A.90 Ciągłość ważności**

- a) Zatwierdzenia są wydawane na czas nieokreślony. Pozostają ważne, pod warunkiem że:
  1. organizacja stale przestrzega wymagań załącznika II (części 145), zgodnie z przepisami dotyczącymi postępowania z niezgodnościami określonymi w pkt 145.B.50; oraz
  2. właściwy organ ma dostęp do organizacji w celu oceny przestrzegania wymagań niniejszej części; oraz
  3. nie nastąpiło zrzeczenie się bądź cofnięcie certyfikatu.
- b) Po zrzeczeniu się lub cofnięciu certyfikat zwraca się właściwemu organowi.

**145.A.95 Niezgodności****▼ M6****▼ C4**

- a) Niezgodność poziomu 1 oznacza każdą znaczącą niezgodność z wymaganiami niniejszego załącznika, która obniża standard bezpieczeństwa i poważnie zagraża bezpieczeństwu lotu.
- b) Niezgodność poziomu 2 oznacza każdą niezgodność z wymaganiami niniejszego załącznika, która może obniżyć standard bezpieczeństwa i może zagrażać bezpieczeństwu lotu.

**▼ B**

- c) Po otrzymaniu informacji na temat niezgodności zgodnie z pkt 145.B.50, organizacja posiadająca zatwierdzenie organizacji obsługowej określa plan działań naprawczych i wykazuje jego wykonanie w stopniu spełniającym oczekiwania właściwego organu w terminie ustalonym z organem.

*SEKCJA B***PROCEDURA DLA WŁAŚCIWYCH ORGANÓW****145.B.01 Zakres**

Niniejsza sekcja ustanawia procedury administracyjne, które muszą być stosowane przez właściwy organ przy wykonywaniu swoich zadań i obowiązków dotyczących wydawania, utrzymania ciągłości, zmiany, zawieszania lub cofania zatwierdzeń dla organizacji obsługi technicznej zgodnie z niniejszym załącznikiem (część 145).

**▼ B****145.B.10 Właściwy organ****1. Przepisy ogólne**

Państwo członkowskie wyznacza właściwy organ wraz z przyznanymi mu obowiązkami w zakresie wydawania, utrzymania ciągłości, zmiany, zawieszania lub cofania zatwierdzeń na obsługę techniczną. Właściwy organ ustanawia udokumentowane procedury oraz strukturę organizacyjną.

**2. Środki**

Liczba pracowników musi być odpowiednia do spełnienia wymagań określonych w niniejszej sekcji.

**3. Kwalifikacja i szkolenie**

Wszyscy pracownicy zajmujący się zatwierdzeniami zgodnie z niniejszym załącznikiem (część 145) muszą:

- a) posiadać odpowiednie kwalifikacje oraz niezbędną wiedzę, doświadczenie i odbyć szkolenia konieczne do wykonywania przydzielonych im zadań.
- b) odbyć szkolenia/w razie potrzeby uczestniczyć w szkoleniu ciągłym w zakresie niniejszego załącznika (część 145), włącznie z jego definicjami i normami.

**4. Procedury**

Właściwy organ ustanawia procedury określające sposób zapewnienia zgodności z niniejszą sekcją B.

Procedury muszą podlegać przeglądowi i być zmieniane w celu zapewnienia ciągłej zgodności.

**145.B.15 Organizacje posiadające lokalizacje w wielu państwach członkowskich**

Jeżeli zaplecze techniczne znajduje się w wielu państwach członkowskich, badanie i ciągły nadzór nad zatwierdzeniem są przeprowadzane wspólnie z właściwymi organami państw członkowskich, na których terytorium znajduje się pozostałe zaplecze techniczne.

**145.B.20 Zatwierdzenie początkowe**

1. Pod warunkiem wypełnienia wymagań z pkt 145.A.30 lit. a) i b), właściwy organ oficjalnie przekazuje wnioskodawcy pisemną akceptację personelu określonego w pkt 145.A.30 lit. a) i b).
2. Właściwy organ sprawdza, czy procedury określone w charakterystyce organizacji obsługi technicznej są zgodne z niniejszym załącznikiem (część 145), a deklaracja zobowiązania została podpisana przez kierownika odpowiedzialnego.
3. Właściwy organ sprawdza, czy organizacja spełnia wymagania niniejszego załącznika (część 145).
4. Spotkanie z kierownikiem odpowiedzialnym jest wyznaczane co najmniej raz w trakcie badania związanego z zatwierdzeniem w celu upewnienia się, że w pełni rozumie ona znaczenie zatwierdzenia oraz powód podpisania w imieniu organizacji zobowiązania do zapewnienia zgodności z procedurami określonymi w charakterystyce.
5. Wszystkie niezgodności muszą zostać potwierdzone w formie pisemnej i przekazane organizacji.

**▼ B**

6. Właściwy organ dokonuje zapisu wszystkich niezgodności, działań korygujących (czynności wymaganych do zamknięcia niezgodności) oraz zaleceń.
7. W odniesieniu do zatwierdzenia początkowego wszystkie niezgodności muszą zostać usunięte przed wydaniem zatwierdzenia.

**145.B.25 Wydanie zatwierdzenia**

1. Właściwy organ oficjalnie zatwierdza charakterystykę i wydaje wnioskodawcy certyfikat zatwierdzenia na formularzu 3, który zawiera kategorie zatwierdzenia. Właściwy organ wydaje certyfikat wyłącznie jeżeli organizacja spełnia wymagania niniejszego załącznika (część 145).
2. Właściwy organ określa warunki zatwierdzenia w certyfikacie zatwierdzenia na formularzu 3.
3. Numer referencyjny jest umieszczany na certyfikacie zatwierdzenia na formularzu 3 w sposób określony przez Agencję.

**145.B.30 Utrzymanie ciągłości zatwierdzenia**

Utrzymanie ciągłości zatwierdzenia jest monitorowane zgodnie z procesem wydawania „zatwierdzenia początkowego” stosowanym na mocy pkt 145.B.20. Ponadto:

1. Właściwy organ przechowuje i uaktualnia program zawierający wykaz zatwierdzonych organizacji obsługi technicznej pozostających pod jego nadzorem oraz wykaz dat planowanych audytów, wraz z datami ich przeprowadzenia.
2. Każda organizacja musi zostać skontrolowana pod względem spełniania wymagań niniejszego załącznika (część 145) w odstępach czasu nieprzekraczających 24 miesięcy.
3. Spotkanie z kierownikiem odpowiedzialnym jest wyznaczane co najmniej raz na 24 miesiące w celu upewnienia się, że jest informowany o istotnych kwestiach wynikających z audytów.

**145.B.35 Zmiany**

1. Właściwy organ jest powiadamiany przez organizację o wszelkich proponowanych zmianach wymienionych w pkt 145.A.85.

W odniesieniu do zmian w organizacji właściwy organ stosuje przepisy odpowiednich punktów dotyczących zatwierdzania początkowego.

2. Właściwy organ może narzucić warunki, zgodnie z którymi organizacja może działać w trakcie zmian, o ile nie ustali, że zatwierdzenie powinno zostać zawieszono.

**145.B.40 Zmiany w charakterystyce organizacji obsługi technicznej**

Przy jakiegokolwiek zmianie w charakterystyce organizacji obsługi technicznej (MOE):

1. W przypadku bezpośredniego zatwierdzenia zmian zgodnie z pkt 145.A.70 lit. b), właściwy organ sprawdza, czy procedury określone w charakterystyce są zgodne z postanowieniami załącznika II (część 145) przed oficjalnym powiadomieniem organizacji o ich zatwierdzeniu.

**▼ B**

2. W przypadku zastosowania procedury pośredniego zatwierdzania zmian zgodnie z pkt 145.A.70 lit. c), właściwy organ ma obowiązek sprawdzić, czy: (i) wprowadzone zmiany mają charakter zmian drobnych; oraz (ii) zachowana została odpowiednia kontrola nad zatwierdzaniem zmian, tak aby zapewnić zgodność zmian z załącznikiem II (część 145).

**145.B.45 Cofnięcie, zawieszenie i ograniczenie zatwierdzenia**

Właściwy organ:

- a) zawiesza zatwierdzenie z racjonalnych powodów w przypadku potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa; lub
- b) zawiesza, cofa lub ogranicza zatwierdzenie w zastosowaniu pkt 145.B.50.

**145.B.50 Niezgodności**

- a) Jeżeli podczas audytu lub innych działań zostaną stwierdzone dowody wskazujące na brak zgodności z wymaganiami niniejszego załącznika (część 145), właściwy organ podejmuje następujące działania:
  1. W odniesieniu do niezgodności na poziomie 1 właściwy organ niezwłocznie podejmuje działania zmierzające do cofnięcia, ograniczenia lub zawieszenia w całości lub w części zatwierdzenia na obsługę przyznanego organizacji obsługi technicznej, w zależności od zakresu niezgodności poziomu 1, do czasu przeprowadzenia przez organizację skutecznych działań naprawczych.
  2. W odniesieniu do niezgodności na poziomie 2 okres na przeprowadzenie działań naprawczych wyznaczonych przez właściwy organ musi być dostosowany do charakteru niezgodności, lecz w każdym przypadku nie może przekraczać trzech miesięcy. W niektórych przypadkach, z uwagi na charakter niezgodności, właściwy organ może przedłużyć trzymiesięczny okres pod warunkiem przedstawienia zadowalającego planu działań naprawczych zatwierdzonego przez właściwy organ.
- b) Właściwy organ podejmuje działania zmierzające do częściowego lub całkowitego zawieszenia zatwierdzenia w przypadku niedotrzymania terminów ustalonych przez właściwy organ.

**145.B.55 Prowadzenie zapisów**

1. Właściwy organ ustanawia system prowadzenia zapisów przy zastosowaniu minimalnych kryteriów przechowywania, które umożliwiają właściwe śledzenie procesu wydawania, utrzymania ciągłości, zmiany, zawieszania, cofnięcia każdego zatwierdzenia dla organizacji.
2. Zapisy obejmują co najmniej:
  - a) wniosek o zatwierdzenie dla organizacji, włącznie z utrzymaniem jego ciągłości.
  - b) program ciągłego nadzoru właściwego organu włącznie ze wszystkimi zapisami dotyczącymi audytów.
  - c) certyfikat zatwierdzenia dla organizacji włącznie ze wszystkimi zmianami.
  - d) kopię programu audytów odnotowującego planowane daty audytów oraz daty przeprowadzenia audytów.

**▼ B**

- e) kopię całej oficjalnej korespondencji włącznie z formularzem 4 lub równoważnym dokumentem.
  - f) dane szczegółowe na temat ewentualnych odstępstw i działań egzekwujących.
  - g) wszelkie inne formularze sprawozdań z audytów wykonywanych przez właściwy organ.
  - h) charakterystyki organizacji obsługi technicznej.
3. Minimalny okres przechowywania powyższych zapisów wynosi cztery lata.
4. Właściwy organ może wybrać użycie systemu papierowego lub komputerowego lub wszelkie połączenia dwóch systemów pod warunkiem zapewnienia właściwej kontroli.

**▼ M6****▼ C4****145.B.60 Zwolnienia**

W przypadku gdy państwo członkowskie przyznaje zwolnienie z wymagań niniejszego załącznika zgodnie z art. 71 rozporządzenia (UE) 2018/1139, właściwy organ rejestruje to zwolnienie. Przechowuje te rejestry przez okres przewidziany w pkt 145.B.55 ppkt 3.



**▼B**

*Dodatek I*

**Autoryzowane poświadczenie produkcji/obsługi — formularz 1 EASA**

Obowiązują przepisy dodatku II do załącznika I (część M).

**▼B**

*Dodatek II*

**System klas i kategorii zatwierdzenia dla organizacji obsługi technicznej,  
o których mowa w załączniku I (część M) podsekcja f oraz w załączniku II  
(część 145)**

Obowiązują przepisy dodatku IV do załącznika I (część M).

▼ **M6**▼ **C4**

## Dodatek III

## Certyfikat organizacji obsługi technicznej – formularz 3-145 EASA

Strona 1 z 2

[PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE (\*)]

Członek Unii Europejskiej (\*\*)

## CERTYFIKAT ORGANIZACJI OBSŁUGI TECHNICZNEJ

Numer: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (\*)].145.XXXX

►<sup>(1)</sup> Na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 oraz rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 i na warunkach podanych poniżej, [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (\*)] niniejszym certyfikuje:

## [NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

jako organizację obsługi technicznej spełniającą wymagania sekcji A załącznika II (część 145) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014, zatwierdzoną do prowadzenia obsługi technicznej wyrobów, części i urządzeń wymienionych w dołączonym zakresie zatwierdzenia i do wydawania stosownych poświadczeń obsługi, z podaniem numeru niniejszego certyfikatu, oraz – w stosownych przypadkach – do wydawania poświadczeń przeglądu zdatności do lotu po dokonaniu takiego przeglądu zgodnie z pkt ML.A.903 załącznika Vb (część ML) do tego rozporządzenia dla statków powietrznych wymienionych w dołączonych warunkach zatwierdzenia. ◀

## WARUNKI:

1. niniejsze zatwierdzenie jest ograniczone do zakresu podanego w sekcji dotyczącej zakresu prac w charakterystyce zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej, o której mowa w sekcji A załącznika II (część 145); oraz
2. niniejsze zatwierdzenie wymaga spełnienia wymagań procedur wymienionych w charakterystyce zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej; oraz
3. niniejsze zatwierdzenie jest ważne tak długo, jak długo zatwierdzona organizacja obsługi technicznej spełnia wymagania załącznika II (część 145) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014.
4. Z zastrzeżeniem przestrzegania wyżej wymienionych warunków, niniejsze zatwierdzenie zachowuje ważność bezterminowo lub do czasu jego zrzeczenia się, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia.

Data pierwotnego wydania: .....

Data niniejszej zmiany: .....

Zmiana nr: .....

Podpisano: .....

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

Formularz 3-145 EASA, wydanie 4.

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

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

►<sup>(1)</sup> **M8**

▼ C4

Strona 2 z 2

**ORGANIZACJA OBSŁUGI TECHNICZNEJ****ZAKRES ZATWIERDZENIA**

Numer: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (\*).145.[XXXX]

Organizacja: [NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

KLASA	KATEGORIA	OGRANICZENIE	HANGAROWA	LINIOWA
<b>STATKI POWIETRZNE (**)</b>	(***)	► <sup>(1)</sup> (****)	[TAK/NIE] (**)	[TAK/NIE] (**)
	(***)	(****)	[TAK/NIE] (**)	[TAK/NIE] (**)
	(***)	(****)	[TAK/NIE] (**)	[TAK/NIE] (**)
	(***)	(****)◀	[TAK/NIE] (**)	[TAK/NIE] (**)
<b>SILNIKI (**)</b>	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
<b>PODZESPOŁY INNE NIŻ KOMPLETNE SILNIKI LUB POMOCNICZE ŹRÓDŁA ZASILANIA (**)</b>	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
	(***)	(***)		
<b>USŁUGI SPECJALISTYCZNE (**)</b>	(***)	(***)		
	(***)	(***)		

Niniejszy zakres zatwierdzenia jest ograniczony do wyrobów, części i urządzeń oraz czynności wskazanych w sekcji dotyczącej zakresu prac w charakterystyce zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej.

Numer referencyjny charakterystyki organizacji obsługi technicznej: .....

Data pierwotnego wydania: .....

Data ostatniej zatwierdzonej zmiany: ..... Zmiana nr: .....

Podpisano: .....

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

Formularz 3-145 EASA, wydanie 4.

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

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

(\*\*\*) Uzupełnić przez podanie odpowiedniego uprawnienia i ograniczenia.

(\*\*\*\*) Wpisać odpowiednie ograniczenie i podać, czy upoważnia się do wydawania poświadczeń przeglądu zdatności do lotu.

►<sup>(1)</sup> M8

**▼B***Dodatek IV***Warunki wykorzystania personelu nieposiadającego kwalifikacji zgodnie z załącznikiem III (część 66), o których mowa w pkt 145.A.30 lit. J) ppkt 1 I 2**

1. Personel poświadczający uznaje się za spełniający wymagania pkt 145.A.30 lit. j) ppkt 1 i 2 w przypadku spełnienia wszystkich poniższych warunków:
  - a) Dana osoba posiada licencję lub upoważnienie dla personelu poświadczającego wydane na mocy krajowych przepisów zgodnie z załącznikiem 1 ICAO.
  - b) Zakres prac danej osoby nie przekracza zakresu prac określonego przez krajową licencję lub upoważnienie dla personelu poświadczającego, w zależności od tego, który dokument jest bardziej restrykcyjny.
  - c) Dana osoba wykazuje, że przeszła szkolenie w zakresie przepisów dotyczących czynnika ludzkiego i przepisów lotniczych, o których mowa w modułach 9 i 10 dodatku I do załącznika III (część 66).
  - d) Dana osoba wykazuje, że ma pięcioletnie doświadczenie w obsłudze technicznej w przypadku personelu poświadczającego w obsłudze liniowej i osiem lat w przypadku personelu poświadczającego w obsłudze hangarowej. Jednakże osoby, których zadania podane w upoważnieniu nie wykraczają poza zadania personelu poświadczającego kategorii A z części 66, muszą wykazać jedynie trzyletnie doświadczenie w obsłudze technicznej.
  - e) Personel poświadczający w obsłudze liniowej i personel wspomagający w obsłudze hangarowej przechodzą szkolenie na typ i zdają egzamin na poziomie kategorii B1, B2 lub B3, stosownie do przypadku, określonej w dodatku III do załącznika III (część 66) dla każdego typu statku powietrznego w zakresie prac określonym w lit. b). Osoby, których zakres prac nie wykracza poza zadania personelu poświadczającego kategorii A, mogą przejść szkolenie zadaniowe zamiast pełnego szkolenia na typ.
  - f) Personel poświadczający w obsłudze liniowej wykazuje przejście szkolenia na typ i zdanie egzaminu na poziomie kategorii C, o której mowa w dodatku III do załącznika III (część 66) dla każdego typu statku powietrznego w zakresie prac, o którym mowa w lit. b), z wyjątkiem pierwszego typu statków powietrznych, dla którego szkolenie i egzamin przeprowadza się na poziomie kategorii B1, B2 lub B3 określonych w dodatku III.
2. **Ochrona praw nabytych**
  - a) Personel posiadający przywileje przed wejściem w życie odpowiednich wymagań załącznika III (część 66) może nadal z nich korzystać bez konieczności stosowania się do pkt 1 lit. c)–f).
  - b) Jednakże po tej dacie każdy członek personelu poświadczającego, który będzie chciał rozszerzyć zakres swojego upoważnienia o dodatkowe przywileje, musi spełniać wymagania pkt 1.
  - c) Niezależnie od przepisów pkt 2 lit. b) powyżej, w przypadku dodatkowego szkolenia na typ nie jest wymagana zgodność z ust. 1 lit. c) i d).

**▼ B***ZAŁĄCZNIK III***(Część 66)**

## SPIS TREŚCI

66.1. Właściwy organ

## SEKCJA A — WYMAGANIA TECHNICZNE

## PODSEKCJA A — LICENCJA NA OBSŁUGĘ TECHNICZNĄ STATKU POWIETRZNEGO

66.A.1 Zakres

66.A.3 Kategorie i podkategorie licencji

66.A.5 Grupy statków powietrznych

66.A.10 Wniosek

66.A.15 Kwalifikowalność

66.A.20 Przywileje

66.A.25 Wymagania z zakresu podstawowej wiedzy

66.A.30 Wymagania dotyczące doświadczenia

66.A.40 Przedłużona ważność licencji na obsługę techniczną statku powietrznego

66.A.45 Zatwierdzanie uprawnień dotyczących statków powietrznych

66.A.50 Ograniczenia

66.A.55 Dowód kwalifikacji

66.A.70 Przepisy dotyczące konwersji

## SEKCJA B — PROCEDURA WŁAŚCIWEGO ORGANU

## PODSEKCJA A — PRZEPISY OGÓLNE

66.B.1 Zakres

66.B.10 Właściwy organ

66.B.20 Przechowywanie akt

66.B.25 Wzajemna wymiana informacji

66.B.30 Zwolnienia

## PODSEKCJA B — WYDAWANIE LICENCJI NA OBSŁUGĘ TECHNICZNĄ STATKU POWIETRZNEGO

66.B.100 Procedura wydawania licencji na obsługę techniczną statku powietrznego przez właściwy organ

66.B.105 Procedura wydawania licencji na obsługę techniczną statku powietrznego poprzez zatwierdzoną organizację obsługi technicznej z części 145.

66.B.110 Procedura zmiany licencji na obsługę techniczną statku powietrznego w celu włączenia dodatkowej podstawowej kategorii lub podkategorii

**▼ B**

- 66.B.115 Procedura zmiany licencji na obsługę techniczną statku powietrznego w celu uwzględnienia uprawnień dotyczącego statku powietrznego lub wykreślenia ograniczeń
- 66.B.120 Procedura wznowienia ważności licencji na obsługę techniczną statku powietrznego
- 66.B.125 Procedura konwersji licencji z uwzględnieniem uprawnień na grupę
- 66.B.130 Procedura bezpośredniego zatwierdzania szkolenia na typ statku powietrznego

## PODSEKCJA C — EGZAMINY

- 66.B.200 Egzaminowanie przez właściwy organ

## PODSEKCJA D — KONWERSJA KWALIFIKACJI PERSONELU POŚWIADCZAJĄCEGO

- 66.B.300 Przepisy ogólne
- 66.B.305 Raport konwersji dla krajowych kwalifikacji
- 66.B.310 Raport konwersji dla zezwoleń zatwierdzonych organizacji obsługi technicznej

## PODSEKCJA E — ZALICZENIA EGZAMINÓW

- 66.B.400 Przepisy ogólne
- 66.B.405 Raport zaliczenia
- 66.B.410 Okres ważności zaliczenia

## PODSEKCJA F — CIĄGŁY NADZÓR

- 66.B.500 Cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie licencji na obsługę techniczną statku powietrznego

## DODATKI

Dodatek I — Wymagania z zakresu podstawowej wiedzy (z wyjątkiem licencji kategorii L)

Dodatek II — Podstawowy standard egzaminacyjny (z wyjątkiem licencji kategorii L)

Dodatek III — Szkolenie na typ statku powietrznego i standard egzaminacyjny. Szkolenie w miejscu pracy

Dodatek IV — Wymagania dotyczące doświadczenia na potrzeby przedłużenia licencji na obsługę techniczną statku powietrznego określonej w części 66

Dodatek V — Formularz wniosku – Formularz 19 EASA

Dodatek VI — Licencja obsługi technicznej statku powietrznego, o której mowa w załączniku III (część 66) – Formularz 26 EASA

**▼ M5**

Dodatek VII — Wymagania dotyczące podstawowej wiedzy na potrzeby licencji na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii L

Dodatek VIII — Podstawowy standard egzaminacyjny na potrzeby licencji na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii L

**▼ B****66.1 Właściwy organ**

- a) Do celów niniejszego załącznika (część 66), właściwym organem jest:
  1. organ wyznaczony przez państwo członkowskie, do którego dana osoba składa wniosek o wydanie licencji na obsługę techniczną statku powietrznego; lub

**▼ B**

2. organ wyznaczony przez inne państwo członkowskie, w przypadku gdy jest to inne państwo, pod warunkiem zawarcia umowy z organem, o którym mowa w ppkt 1. W takim przypadku licencję, o której mowa w ppkt 1, cofa się, wszystkie akta wymienione w pkt 66.B.20 zostają przekazane, a nowa licencja jest wydawana na podstawie tych akt.

b) Agencja odpowiada za ustalenie:

1. wykazu statków powietrznych; oraz
2. jakie kombinacje płatowców/silników są włączone do poszczególnych uprawnień na typ statku powietrznego.

*SEKCJA A***WYMAGANIA TECHNICZNE****PODSEKCJA A***LICENCJA NA OBSŁUGĘ TECHNICZNĄ STATKU POWIETRZNEGO***66.A.1 Zakres**

Niniejsza sekcja określa licencję na obsługę techniczną statku powietrznego oraz ustanawia wymagania odnoszące się do kwestii składania wniosku o licencję, wydawania licencji i ciągłości jej ważności.

**▼ M5****66.A.3 Kategorie i podkategorie licencji**

Licencje na obsługę techniczną statku powietrznego obejmują następujące kategorie oraz, w stosownych przypadkach, podkategorie i uprawnienia na systemy:

a) Kategoria A, podzielona na następujące podkategorie:

- A1 Samoloty turbinowe;
- A2 Samoloty tłokowe;
- A3 Śmigłowce turbinowe;
- A4 Śmigłowce tłokowe.

b) Kategoria B1, podzielona na następujące podkategorie:

- B1.1 Samoloty turbinowe;
- B1.2 Samoloty tłokowe;
- B1.3 Śmigłowce turbinowe;
- B1.4 Śmigłowce tłokowe.

c) Kategoria B2

Licencja B2 ma zastosowanie do wszystkich statków powietrznych.

d) Kategoria B2L

Licencja B2L ma zastosowanie do wszystkich statków powietrznych oprócz statków powietrznych należących do grupy 1 określonych w pkt 66.A.5 ppkt 1 i dzieli się na następujące „uprawnienia na systemy”:

- łączność/nawigacja (com/nav),
- przyrządy,
- autopilot,



▼ **M5**

- dozorowanie,
- systemy płatowca.

Licencja B2L obejmuje co najmniej jedno uprawnienie na systemy.

e) **Kategoria B3**

Licencja B3 ma zastosowanie do samolotów bez hermetyzacji z silnikiem tłokowym, o maksymalnej masie startowej 2 000 kg i poniżej.

f) **Kategoria L, podzielona na następujące podkategorie:**

- L1C: szybowce o konstrukcji kompozytowej,
- L1: szybowce,
- L2C: ► **C5** szybowce z napędem ◀ o konstrukcji kompozytowej i samoloty ELA1 o konstrukcji kompozytowej,
- L2: ► **C5** szybowce z napędem ◀ i samoloty ELA1,
- L3H: balony na ogrzane powietrze,
- L3G: balony gazowe,
- L4H: sterowce na ogrzane powietrze,
- L4G: sterowce gazowe ELA2,
- L5: sterowce gazowe inne niż ELA2.

g) **Kategoria C**

Licencja C ma zastosowanie do samolotów i śmigłowców.

**66.A.5 Grupy statków powietrznych**

Do celów uprawnień w licencjach na obsługę techniczną statku powietrznego, statki powietrzne klasyfikuje się według następujących grup:

- 1) Grupa 1: skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym oraz wielosilnikowe śmigłowce, samoloty o maksymalnej certyfikowanej wysokości operacyjnej przekraczającej FL290, statki powietrzne wyposażone w systemy sztucznej stateczności i sterowania „fly-by-wire”, sterowce gazowe inne niż ELA2 oraz pozostałe statki powietrzne wymagające uprawnienia na typ statku powietrznego, jeśli zostały zdefiniowane jako takie przez Agencję.

Agencja może zdecydować o zaklasyfikowaniu odpowiednio do grupy 2, grupy 3 lub grupy 4 statku powietrznego, który spełnia warunki określone w akapicie pierwszym, jeżeli uzna, że mniejszy stopień skomplikowania danego statku powietrznego uzasadnia taką decyzję.

- 2) Grupa 2: statki powietrzne inne niż zaklasyfikowane do grupy 1, należące do następujących podgrup:

(i) **podgrupa 2a:**

- samoloty z pojedynczym silnikiem turbośmigłowym,

**▼ M5**

— samoloty z silnikiem turbodrzutowym i samoloty z więcej niż jednym silnikiem turbośmigłowym zaklasyfikowane przez Agencję do tej podgrupy ze względu na ich mniejszy stopień skomplikowania.

(ii) podgrupa 2b:

— śmigłowce z pojedynczym silnikiem turbinowym,

— śmigłowce z więcej niż jednym silnikiem turbinowym zaklasyfikowane przez Agencję do tej podgrupy ze względu na ich mniejszy stopień skomplikowania.

(iii) podgrupa 2c:

— śmigłowce z pojedynczym silnikiem tłokowym,

— śmigłowce z więcej niż jednym silnikiem tłokowym zaklasyfikowane przez Agencję do tej podgrupy ze względu na ich mniejszy stopień skomplikowania.

3) Grupa 3: samoloty z silnikiem tłokowym inne niż zaklasyfikowane do grupy 1.

4) Grupa 4: szybowce, ► **C5** szybowce z napędem ◀, balony i sterowce inne niż zaklasyfikowane do grupy 1.

**▼ B****66.A.10 Składanie wniosku**

- a) Wniosek o wydanie licencji na obsługę techniczną statku powietrznego lub o zmianę takiej licencji składa się do właściwego organu na formularzu 19 EASA (zob. dodatek V) w sposób ustalony przez ten organ.
- b) Wniosek o zmianę licencji na obsługę techniczną statku powietrznego składa się do właściwego organu państwa członkowskiego, który wydał tę licencję.
- c) Poza dokumentami wymaganymi odpowiednio w pkt 66.A.10 lit. a), 66.A.10 lit. b) oraz 66.B.105 podmiot wnoszący o wpis dodatkowych kategorii podstawowych lub podkategorii w licencji na obsługę techniczną statku powietrznego przekazuje oryginał dotychczasowej licencji właściwemu organowi wraz z formularzem 19 EASA.
- d) Jeżeli podmiot wnoszący o zmianę kategorii podstawowych kwalifikuje się do wprowadzenia takich zmian w drodze procedury, o której mowa w pkt 66.B.100 w innym państwie członkowskim niż to, które wydało licencję, wniosek kieruje się do właściwego organu, o którym mowa w pkt 66.1.
- e) Jeżeli podmiot wnoszący o zmianę kategorii podstawowych kwalifikuje się do wprowadzenia takich zmian w drodze procedury, o której mowa w pkt 66.B.105 w innym państwie członkowskim niż to, które wydało licencję, organizacja obsługi technicznej zatwierdzona zgodnie z załącznikiem II (część 145) przesyła licencję na obsługę techniczną statku powietrznego wraz z formularzem 19 EASA do właściwego organu, o którym mowa w pkt 66.1 w celu opatrzenia zmiany licencji pieczęcią i podpisem lub ponownego wydania licencji, stosownie do przypadku.
- f) Do każdego wniosku załącza się dokumentację potwierdzającą spełnienie w momencie składania wniosku wymagań w zakresie obowiązującej wiedzy teoretycznej, szkolenia praktycznego oraz doświadczenia.

**66.A.15 Kwalifikowalność**

Składający wniosek o wydanie licencji na obsługę techniczną statku powietrznego ma co najmniej 18 lat.

**▼ B****66.A.20 Przywileje**

a) Zastosowanie mają następujące przywileje:

1. Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii A pozwala posiadaczowi na wydawanie poświadczeń obsługi po dokonaniu nieznacznej liniowej obsługi technicznej i naprawieniu prostych usterek w granicach zadań wyszczególnionych w zezwoleniu na certyfikację, o którym mowa w pkt 145.A.35 załącznika II (część 145). Przywileje certyfikacyjne są ograniczone do prac, które posiadacz licencji wykonywał osobiście w organizacji obsługi technicznej, która wydała zezwolenie na certyfikację.
2. Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii B1 pozwala posiadaczowi na wydawanie poświadczeń obsługi oraz działanie w charakterze personelu pomocniczego kategorii B1 w odniesieniu do:
  - obsługi technicznej wraz z obsługą konstrukcji statku powietrznego, urządzenia napędowego oraz systemów mechanicznych i elektrycznych,
  - zadań związanych z systemami elektroniki lotniczej, wymagającymi jedynie prostych testów do potwierdzenia ich zdolności do lotu i niewymagającymi wykrywania usterek.

Kategoria B1 obejmuje odpowiadającą jej podkategorię A.

3. Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii B2 pozwala posiadaczowi na:
  - (i) wydawanie poświadczeń obsługi oraz działanie w charakterze personelu pomocniczego kategorii B2 w zakresie:
    - obsługi technicznej systemów elektroniki lotniczej i elektrycznych, oraz
    - zadań elektrycznych i związanych z systemami elektroniki lotniczej na zespole napędowym i systemach mechanicznych, wymagającymi jedynie prostych testów do potwierdzenia ich zdolności do lotu, oraz
  - (ii) wydawania poświadczeń obsługi po dokonaniu nieznacznej liniowej obsługi technicznej i naprawieniu prostych usterek w granicach zadań wyszczególnionych w zezwoleniu na certyfikację, o którym mowa w pkt 145.A.35 załącznika II (część 145). Ten przywilej certyfikacyjny jest ograniczony do prac, które posiadacz licencji wykonywał osobiście w organizacji obsługi technicznej, która wydała zezwolenie na certyfikację, oraz do uprawnień już wyszczególnionych w licencji B2.

Licencja kategorii B2 nie obejmuje żadnej podkategorii A.

**▼ M5**

4. Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii B2L uprawnia posiadacza do wydawania poświadczeń obsługi oraz działania w charakterze personelu pomocniczego kategorii B2L w zakresie:
  - obsługi technicznej systemów elektrycznych;
  - obsługi technicznej systemów elektroniki lotniczej w granicach uprawnień na systemy wyszczególnionych na licencji; oraz

**▼ M5**

- w przypadku posiadania uprawnienia „systemy płatowca”, wykonywania zadań związanych z systemami elektrycznymi i elektroniki lotniczej w zespole napędowym i systemach mechanicznych, wymagającymi jedynie prostych testów w celu sprawdzenia ich sprawności.
5. Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii B3 uprawnia posiadacza do wydawania poświadczeń obsługi oraz działania w charakterze personelu pomocniczego kategorii B3 w zakresie:
- obsługi technicznej konstrukcji samolotu, zespołu napędowego oraz systemów mechanicznych i elektrycznych; oraz
  - zadań związanych z systemami elektroniki lotniczej wymagającymi jedynie prostych testów w celu sprawdzenia ich sprawności i niewymagającymi usuwania usterek.
6. Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii L uprawnia posiadacza do wydawania poświadczeń obsługi oraz działania w charakterze personelu pomocniczego kategorii L w zakresie:
- obsługi technicznej konstrukcji statku powietrznego, zespołu napędowego oraz systemów mechanicznych i elektrycznych;
  - zadań związanych z systemami radiowymi, awaryjnego nadajnika lokalizacyjnego (ELT) i transpondera; oraz
  - zadań związanych z innymi systemami elektroniki lotniczej wymagającymi prostych testów w celu sprawdzenia ich sprawności.
- Podkategoria L2 obejmuje podkategorię L1. Wszelkie ograniczenie podkategorii L2 zgodnie z pkt 66.A.45 lit. h) ma również zastosowanie do podkategorii L1.
- Podkategoria L2C obejmuje podkategorię L1C.
7. Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii C uprawnia posiadacza do wydawania poświadczeń obsługi po dokonaniu obsługi hangarowej statku powietrznego. Przywileje mają zastosowanie do statku powietrznego w całości.

**▼ B**

- b) Posiadacz licencji na obsługę techniczną statku powietrznego może korzystać z przywilejów, jeżeli:

**▼ M11**

1. istnieje zgodność ze stosownymi wymaganiami załącznika I (część M), załącznika II (część 145), załącznika Vb (część ML) i załącznika Vd (część CAO); oraz

**▼ B**

2. w okresie poprzednich dwóch lat zdobył sześciomiesięczne doświadczenie w zakresie obsługi technicznej zgodnie z przywilejami przyznanymi na mocy licencji na obsługę techniczną statku powietrznego lub spełnił wymagania dotyczące wydania właściwych przywilejów; oraz
3. posiada odpowiednie kompetencje, aby certyfikować obsługę techniczną odpowiednich statków powietrznych; oraz
4. potrafi czytać, pisać i porozumiewać się na zrozumiałym poziomie w języku(-ach), w których sporządzone są dokumentacja techniczna i procedury niezbędne do wydania poświadczenia obsługi.

▼ **B**66.A.25 **Wymagania z zakresu podstawowej wiedzy**▼ **M5**

- a) ► **M11** W odniesieniu do licencji innych niż licencja kategorii L, składający wniosek o licencję na obsługę techniczną statku powietrznego lub o dodanie kategorii lub podkategorii do licencji wykazuje, w drodze egzaminu, poziom wiedzy we właściwych modułach tematycznych zgodnie z dodatkiem I do załącznika III (część 66). ◀ Egzamin jest zgodny ze standardem określonym w dodatku II do załącznika III (część 66), a przeprowadza go organizacja szkoleniowa właściwie zatwierdzona zgodnie z załącznikiem IV (część 147) lub właściwy organ.
- b) Składający wniosek o licencję na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii L w ramach danej podkategorii lub o dodanie innej podkategorii wykazuje, w drodze egzaminu, poziom wiedzy we właściwych modułach tematycznych zgodnie z dodatkiem VII do załącznika III (część 66). Egzamin jest zgodny ze standardem określonym w dodatku VIII do załącznika III (część 66), a przeprowadza go organizacja szkoleniowa właściwie zatwierdzona zgodnie z załącznikiem IV (część 147) bądź właściwy organ lub jest on przeprowadzany w sposób dozwolony przez właściwy organ.

Uznaje się, że posiadacz licencji na obsługę techniczną statku powietrznego podkategorii B1.2 lub kategorii B3 spełnia wymagania dotyczące podstawowej wiedzy dla licencji podkategorii L1C, L1, L2C i L2.

Wymagania dotyczące podstawowej wiedzy dla podkategorii L4H obejmują wymagania dotyczące podstawowej wiedzy dla podkategorii L3H.

Wymagania dotyczące podstawowej wiedzy dla podkategorii L4G obejmują wymagania dotyczące podstawowej wiedzy dla podkategorii L3G.

- c) Składający wniosek o licencję na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii B2L dla danego „uprawnienia na systemy” lub o dodanie innego „uprawnienia na systemy” wykazuje, w drodze egzaminu, poziom wiedzy we właściwych modułach tematycznych zgodnie z dodatkiem I do załącznika III (część 66). Egzamin jest zgodny ze standardem określonym w dodatku II do załącznika III (część 66), a przeprowadza go organizacja szkoleniowa właściwie zatwierdzona zgodnie z załącznikiem IV (część 147) lub właściwy organ.
- d) Szkolenia i egzaminy zalicza się w ciągu 10 lat poprzedzających złożenie wniosku o licencję na obsługę techniczną statku powietrznego lub dodanie kategorii lub podkategorii do takiej licencji. W przeciwnym wypadku zaliczenie egzaminu można uzyskać zgodnie z lit. e).
- e) Wnioskodawca może wystąpić do właściwego organu o pełne lub częściowe zaliczenie egzaminów dotyczących wymagań z zakresu podstawowej wiedzy w odniesieniu do:
- (i) egzaminów z zakresu podstawowej wiedzy, które nie spełniają wymagania określonego w lit. d);
  - (ii) wszelkich innych kwalifikacji technicznych uznanych przez właściwy organ za równorzędne ze standardem wiedzy określonym w załączniku III (część 66).

Zaliczenia przyznaje się zgodnie z sekcją B podsekcja E niniejszego załącznika (część 66).

- f) Zaliczenia tracą ważność po 10 latach od chwili ich przyznania wnioskodawcy przez właściwy organ. Wnioskodawca może wystąpić o nowe zaliczenia po wygaśnięciu ważności poprzednich.

**▼ B****66.A.30 Wymagania dotyczące doświadczenia**

- a) Składający wniosek o licencję na obsługę techniczną statku powietrznego posiada:
1. dla kategorii A i podkategorii B1.2 i B1.4 oraz kategorii B3:
    - (i) trzy lata praktycznego doświadczenia w obsłudze technicznej statku powietrznego w eksploatacji, jeżeli wnioskodawca nie przeszedł wcześniej odpowiedniego szkolenia technicznego; lub
    - (ii) dwa lata praktycznego doświadczenia w obsłudze technicznej statku powietrznego w eksploatacji i ukończone szkolenie uznane za odpowiednie przez właściwy organ w charakterze robotnika wykwalifikowanego, w zakresie zajęć technicznych; lub
    - (iii) jeden rok praktycznego doświadczenia w obsłudze technicznej statku powietrznego w eksploatacji i ukończone podstawowe szkolenie zatwierdzone zgodnie z załącznikiem IV (część 147);
  2. dla kategorii B2 i podkategorii B1.1 i B1.3:
    - (i) pięć lat praktycznego doświadczenia w obsłudze technicznej statku powietrznego w eksploatacji, jeżeli wnioskodawca nie posiada uprzedniego odpowiedniego szkolenia technicznego; lub
    - (ii) trzy lata praktycznego doświadczenia w obsłudze technicznej statku powietrznego w eksploatacji oraz ukończenie szkolenia uznanego za odpowiednie przez właściwy organ w charakterze robotnika wykwalifikowanego, w zakresie zajęć technicznych; lub
    - (iii) dwa lata praktycznego doświadczenia w obsłudze technicznej statku powietrznego w eksploatacji i ukończone podstawowe szkolenie zatwierdzone zgodnie z załącznikiem IV (część 147);

**▼ M5**

- 2a. dla kategorii B2L:
- (i) 3 lata praktycznego doświadczenia w obsłudze technicznej statku powietrznego w eksploatacji, które obejmuje odpowiednie uprawnienia na systemy, jeżeli wnioskodawca nie przeszedł wcześniej odpowiedniego szkolenia technicznego; lub
  - (ii) 2 lata praktycznego doświadczenia w obsłudze technicznej statku powietrznego w eksploatacji, które obejmuje odpowiednie uprawnienia na systemy, i ukończone szkolenie, uznane za odpowiednie przez właściwy organ, w charakterze robotnika wykwalifikowanego w zakresie zajęć technicznych; lub
  - (iii) 1 rok praktycznego doświadczenia w obsłudze technicznej statku powietrznego w eksploatacji, które obejmuje odpowiednie uprawnienia na systemy oraz ukończone podstawowe szkolenie zatwierdzone zgodnie z częścią 147.

W przypadku dodania nowego uprawnienia na systemy do istniejącej licencji B2L, dla każdego dodanego uprawnienia na systemy wymaga się 3 miesięcy praktycznego doświadczenia w obsłudze technicznej w zakresie tego nowego uprawnienia na systemy.

- 2b. dla kategorii L:

- (i) 2 lata praktycznego doświadczenia w obsłudze technicznej statku powietrznego w eksploatacji, które obejmuje reprezentatywny zespół działań z zakresu obsługi technicznej właściwych dla danej podkategorii;

▼ M5

- (ii) w drodze odstępstwa od ppkt (i), 1 rok praktycznego doświadczenia w obsłudze technicznej statku powietrznego w eksploatacji, które obejmuje reprezentatywny zespół działań z zakresu obsługi technicznej właściwych dla danej podkategorii, pod warunkiem wprowadzenia ograniczenia określonego w pkt 66.A.45 lit. h) ppkt (ii) pkt 3.

W przypadku wprowadzenia dodatkowej podkategorii do istniejącej licencji kategorii L, doświadczenie wymagane zgodnie z ppkt (i) oraz (ii) wynosi odpowiednio 12 i 6 miesięcy.

Uznaje się, że posiadacz licencji na obsługę techniczną statku powietrznego podkategorii B1.2 lub kategorii B3 spełnia wymagania dotyczące podstawowego doświadczenia dla licencji podkategorii L1C, L1, L2C i L2.

▼ M2

3. dla kategorii C w odniesieniu do skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym:
- (i) trzy lata doświadczenia w wykonywaniu przywilejów kategorii B1.1, B1.3 lub B2 na skomplikowanym statku powietrznym z napędem silnikowym lub jako personel wspomagający zgodnie z pkt 145.A.35, bądź łącznie dla obu tych funkcji; lub
- (ii) pięć lat doświadczenia w wykonywaniu przywilejów kategorii B1.2 lub B1.4 na skomplikowanym statku powietrznym z napędem silnikowym lub jako personel wspomagający zgodnie z pkt 145.A.35, bądź łącznie dla obu tych funkcji;
4. dla kategorii C w odniesieniu do statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym: trzy lata doświadczenia w wykonywaniu przywilejów kategorii B1 lub B2 na statkach powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym lub jako personel wspomagający zgodnie z pkt 145.A.35, bądź łącznie dla obu tych funkcji;

▼ B

5. dla kategorii C uzyskanej podczas ścieżki akademickiej: wnioskodawca posiadający stopień akademicki w dyscyplinie technicznej otrzymany na uniwersytecie lub innej organizacji szkolnictwa wyższego uznanej przez właściwy organ, trzy lata doświadczenia w pracy w środowisku obsługi technicznej cywilnego statku powietrznego przy reprezentatywnym zespole prac bezpośrednio związanych z obsługą techniczną statku powietrznego, wraz z sześcioma miesiącami obserwacji zadań bazowej obsługi technicznej.
- b) Składający wniosek o rozszerzenie licencji na obsługę techniczną na statek powietrzny posiada co najmniej takie doświadczenie w obsłudze technicznej cywilnego statku powietrznego, jakie jest wymagane dla dodatkowej kategorii lub podkategorii licencji, o którą składany jest wniosek według definicji z dodatku IV do niniejszego załącznika (część 66).
- c) Doświadczenie ma charakter praktyczny i obejmuje reprezentatywne, przekrojowe działania z zakresu obsługi technicznej statku powietrznego.
- d) Co najmniej jeden rok wymaganego doświadczenia obejmuje ostatnie doświadczenie w obsłudze technicznej statku powietrznego kategorii/podkategorii, dla której ubiega się o pierwotną licencję na obsługę techniczną statku powietrznego. ► C2 Dla następnych kategorii/podkategorii dodawanych do istniejącej licencji na obsługę techniczną statku powietrznego dodatkowe wymagane ostatnie doświadczenie w obsłudze technicznej może być krótsze niż rok, lecz wynosi co najmniej trzy miesiące. ◀ Wymagane doświadczenie jest zależne od różnicy między kategorią/podkategorią posiadaną licencji i licencji, o którą wnioskodawca się ubiega. Dodatkowe doświadczenie jest typowe dla nowej kategorii/podkategorii licencji.

**▼ B**

- e) Niezależnie od przepisów lit. a), akceptuje się doświadczenie w obsłudze technicznej statku powietrznego uzyskane poza środowiskiem obsługi technicznej cywilnego statku powietrznego, jeżeli taka obsługa techniczna jest równoważna z wymaganą na mocy niniejszego załącznika (część 66), zgodnie z ustaleniami właściwego organu. Jednakże wymagane jest dodatkowe doświadczenie w obsłudze technicznej cywilnego statku powietrznego w celu zapewnienia odpowiedniego rozumienia środowiska obsługi technicznej cywilnego statku powietrznego.
- f) Doświadczenie zostało zdobyte w ciągu dziesięciu lat poprzedzających złożenie wniosku o licencję na obsługę techniczną statku powietrznego lub dodanie kategorii lub podkategorii do licencji na obsługę techniczną.

**66.A.40 Przedłużona ważność licencji na obsługę techniczną statku powietrznego**

- a) Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego traci ważność pięć lat po jej ostatnim wydaniu lub zmianie, chyba że posiadacz przedłoży swoją licencję na obsługę techniczną statku powietrznego właściwemu organowi, który ją wydał, w celu sprawdzenia, czy informacje zawarte w licencji są zgodne z informacjami zawartymi w aktach właściwego organu, zgodnie z pkt 66.B.120.
- b) Posiadacz licencji na obsługę techniczną statku powietrznego wypełnia odpowiednie części formularza 19 EASA (zob. dodatek V) i przedkłada go wraz ze swoim egzemplarzem licencji właściwemu organowi, który wydał pierwotną licencję na obsługę techniczną statku powietrznego, chyba że posiadacz licencji jest pracownikiem organizacji obsługi technicznej zatwierdzonej zgodnie z załącznikiem II (część 145), która przewiduje w swojej specyfikacji procedurę, według której taka organizacja może przedłożyć niezbędną dokumentację w imieniu posiadacza licencji na obsługę techniczną statku powietrznego.
- c) Wszystkie uprawnienia do certyfikacji wynikające z licencji na obsługę techniczną statku powietrznego tracą ważność w momencie utraty ważności licencji na obsługę techniczną statku powietrznego.
- d) Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego jest ważna tylko wtedy, gdy (i) została wydana i/lub zmieniona przez właściwy organ; oraz (ii) została podpisana przez posiadacza.

**▼ M5****66.A.45 Zatwierdzanie uprawnień dotyczących statku powietrznego**

- a) Aby uzyskać prawo korzystania z przywilejów związanych z poświadczaniem obsługi konkretnego typu statku powietrznego, posiadacz licencji na obsługę techniczną musi posiadać w swojej licencji odpowiednie uprawnienia dotyczące statku powietrznego:
  - Dla kategorii B1, B2 lub C odpowiednimi uprawnieniami dotyczącymi statku powietrznego są:
    - (i) w przypadku statków powietrznych grupy 1, odpowiednie uprawnienie na typ statku powietrznego;
    - (ii) w przypadku statków powietrznych grupy 2, odpowiednie uprawnienie na typ statku powietrznego, uprawnienie na podgrupę producenta lub uprawnienie na pełną podgrupę;
    - (iii) w przypadku statków powietrznych grupy 3, odpowiednie uprawnienie na typ statku powietrznego lub uprawnienie na pełną grupę;
    - (iv) w przypadku statków powietrznych grupy 4, dla licencji kategorii B2, uprawnienie na pełną grupę.
  - Dla kategorii B2L odpowiednimi uprawnieniami dotyczącymi statku powietrznego są:



▼ M5

- (i) w przypadku statków powietrznych grupy 2, odpowiednie uprawnienie na podgrupę producenta lub uprawnienie na pełną grupę;
  - (ii) w przypadku statków powietrznych grupy 3, uprawnienie na pełną grupę;
  - (iii) w przypadku statków powietrznych grupy 4, uprawnienie na pełną grupę.
- Dla kategorii B3 odpowiednie uprawnienie to „samoloty bez hermetyzacji z silnikiem tłokowym, o maksymalnej masie startowej 2 000 kg i poniżej”.
- Dla kategorii L odpowiednimi uprawnieniami dotyczącymi statku powietrznego są:
- (i) dla podkategorii L1C, uprawnienie „szybowce o konstrukcji kompozytowej”;
  - (ii) dla podkategorii L1, uprawnienie „szybowce”;
  - (iii) dla podkategorii L2C, uprawnienie „► C5 szybowce z napędem ◀ o konstrukcji kompozytowej i samoloty ELA1 o konstrukcji kompozytowej”;
  - (iv) dla podkategorii L2, uprawnienie „► C5 szybowce z napędem ◀ i samoloty ELA1”;
  - (v) dla podkategorii L3H, uprawnienie „balony na ogrzane powietrze”;
  - (vi) dla podkategorii L3G, uprawnienie „balony gazowe”;
  - (vii) dla podkategorii L4H, uprawnienie „sterowce na ogrzane powietrze”;
  - (viii) dla podkategorii L4G, uprawnienie „sterowce gazowe ELA2”;
  - (ix) dla podkategorii L5, odpowiednie uprawnienie na typ sterowca.
- Dla kategorii A nie jest wymagane żadne uprawnienie, pod warunkiem spełnienia wymagań pkt 145.A.35 załącznika II (część 145).
- b) Zatwierdzenie uprawnień na typ statku powietrznego wymaga pozytywnego zaliczenia jednego z poniższych:
- odpowiedniego szkolenia na typ statku powietrznego kategorii B1, B2 lub C zgodnie z dodatkiem III do załącznika III (część 66);
  - w przypadku uprawnień na typ sterowców gazowych objętych licencją B2 lub L5, szkolenia na typ zatwierdzonego przez właściwy organ zgodnie z pkt 66.B.130.

▼ C5

- c) W przypadku licencji innych niż licencje kategorii C, oprócz wymagań lit. b) zatwierdzenie pierwszego uprawnienia na typ statku powietrznego w danej kategorii/podkategorii wymaga pozytywnego zaliczenia odpowiedniego szkolenia w miejscu pracy. Szkolenie w miejscu pracy jest zgodne z dodatkiem III do załącznika III (część 66), z wyjątkiem sterowców gazowych, w którym to przypadku jest ono zatwierdzane bezpośrednio przez właściwy organ.

▼ M6▼ C4

d) Na zasadzie odstępstwa od przepisów lit. b) i c), w przypadku statków powietrznych grup 2 i 3, uprawnienia na typ statku powietrznego mogą także zostać zatwierdzone w licencji po wykonaniu następujących kroków:

- pozytywnym zaliczeniu egzaminu na typ statku powietrznego odpowiedniego dla kategorii B1, B2 lub C, zgodnie z dodatkiem III do niniejszego załącznika (część 66);
- w przypadku kategorii B1 i B2, wykazaniu praktycznego doświadczenia w zakresie typu statku powietrznego. W takim przypadku praktyczne doświadczenie obejmuje reprezentatywne, przekrojowe działania z zakresu obsługi technicznej, odpowiadające danej kategorii licencji.

W przypadku uprawnienia kategorii C dla osoby, która uzyskała kwalifikacje w ramach ścieżki akademickiej, jak określono w pkt 66.A.30 lit. a) ppkt 5, pierwszy egzamin na odpowiedni typ statku powietrznego odbywa się na poziomie kategorii B1 lub B2.

▼ M5

e) Dla statków powietrznych grupy 2:

- (i) zatwierdzenie uprawnień na podgrupę producenta dla posiadaczy licencji B1 i C wymaga spełnienia wymagań dotyczących uprawnień na typ statku powietrznego dla co najmniej dwóch typów statków powietrznych tego samego producenta, które razem są reprezentatywne dla właściwej podgrupy producenta;
- (ii) zatwierdzenie uprawnień na pełną podgrupę dla posiadaczy licencji B1 i C wymaga spełnienia wymagań dotyczących uprawnień na typ statku powietrznego dla co najmniej trzech typów statków powietrznych różnych producentów, które razem są reprezentatywne dla właściwej podgrupy;
- (iii) zatwierdzenie uprawnień na podgrupę producenta i pełną podgrupę dla posiadaczy licencji B2 i B2L wymaga wykazania praktycznego doświadczenia, które obejmuje reprezentatywny zespół działań z zakresu obsługi technicznej, właściwych dla danej kategorii licencji i odpowiedniej podgrupy statków powietrznych oraz, w przypadku licencji B2L, właściwych dla danego uprawnienia na systemy;
- (iv) w drodze odstępstwa od lit. e) ppkt (iii), posiadacz licencji B2 lub B2L, posiadający zatwierdzenie uprawnienia na pełną podgrupę 2b, ma prawo do zatwierdzenia uprawnienia na pełną podgrupę 2c.

f) Dla statków powietrznych grupy 3 i 4:

- (i) zatwierdzenie uprawnień na pełną grupę 3 dla posiadaczy licencji B1, B2, B2L i C oraz zatwierdzenie uprawnień na pełną grupę 4 dla posiadaczy licencji B2 i B2L wymaga wykazania praktycznego doświadczenia, które obejmuje reprezentatywny zespół działań z zakresu obsługi technicznej, właściwych dla danej kategorii licencji i dla grupy 3 i 4 w stosownych przypadkach;
- (ii) dla kategorii B1, o ile wnioskodawca nie przedstawi dowodów potwierdzających odpowiednie doświadczenie, uprawnienie na grupę 3 podlega następującym ograniczeniom wyszczególnionym w licencji:
  - samoloty z kabiną ciśnieniową,

▼ M5

- samoloty o konstrukcji metalowej,
- samoloty o konstrukcji kompozytowej,
- samoloty o konstrukcji drewnianej,
- samoloty o konstrukcji z rur metalowych pokrytych tkaniną;

(iii) w drodze odstępstwa od lit. f) ppkt (i), posiadacz licencji B2L, posiadający zatwierdzenie uprawnienia na pełną podgrupę 2a lub 2b, ma prawo do zatwierdzenia uprawnienia na grupę 3 i 4.

g) Dla licencji kategorii B3:

- (i) zatwierdzenie uprawnienia na „samoloty bez hermetyzacji z silnikiem tłokowym, o maksymalnej masie startowej 2 000 kg i poniżej” wymaga wykazania praktycznego doświadczenia obejmującego reprezentatywne, przekrojowe działania z zakresu obsługi technicznej, odpowiadające danej kategorii licencji;
- (ii) o ile wnioskodawca nie przedstawi dowodów potwierdzających odpowiednie doświadczenie, uprawnienie, o którym mowa w ppkt (i), podlega następującym ograniczeniom wyszczególnionym w licencji:

- samoloty o konstrukcji drewnianej,
- samoloty o konstrukcji z rur metalowych pokrytych tkaniną,
- samoloty o konstrukcji metalowej,
- samoloty o konstrukcji kompozytowej.

h) Dla wszystkich podkategorii licencji L, z wyjątkiem L5:

- (i) zatwierdzenie uprawnień wymaga wykazania praktycznego doświadczenia obejmującego reprezentatywne, przekrojowe działania z zakresu obsługi technicznej, odpowiadające danej kategorii licencji;
- (ii) o ile wnioskodawca nie przedstawi dowodów potwierdzających odpowiednie doświadczenie, uprawnienia podlegają następującym ograniczeniom wyszczególnionym w licencji:

1) dla uprawnień „szybowce z napędem” oraz „► C5 szybowce z napędem ◀ i samoloty ELA1”:

- statki powietrzne o konstrukcji drewnianej pokrytej tkaniną,
- statki powietrzne o konstrukcji drewnianej pokrytej tkaniną,
- statki powietrzne o konstrukcji z rur metalowych pokrytych tkaniną,
- statki powietrzne o konstrukcji metalowej,
- statki powietrzne o konstrukcji kompozytowej;

2) dla uprawnienia „balony gazowe”:

- inne niż balony gazowe ELA1; oraz

**▼ M5**

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

„złożone zadania obsługi technicznej określone w dodatku VII do załącznika I (część M), standardowe zmiany określone w pkt 21.A.90B załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 oraz standardowe naprawy określone w pkt 21.A.431B załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012”.

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

**▼ B****66.A.50 Ograniczenia****▼ M5**

- a) Ograniczenia wprowadzone do licencji na obsługę techniczną statku powietrznego stanowią wykluczenia z przywilejów certyfikacyjnych oraz, w przypadku ograniczeń określonych w pkt 66.A.45, dotyczą statków powietrznych w całości.

**▼ B**

- b) Jeśli chodzi o ograniczenia wymienione w pkt 66.A.45, usuwa się je po:
1. wykazaniu odpowiedniego doświadczenia; lub
  2. po pozytywnej ocenie praktycznej przeprowadzonej przez właściwy organ.
- c) Jeśli chodzi o ograniczenia wymienione w pkt 66.A.70, usuwa się je po pozytywnym zaliczeniu egzaminu z tych modułów/przedmiotów, określonych w odpowiednim raporcie konwersji, o którym mowa w pkt 66.B.300.

**66.A.55 Dowód kwalifikacji**

Członkowie personelu korzystającego z przywilejów certyfikacyjnych, a także członkowie personelu pomocniczego, okazują licencję na dowód posiadanych kwalifikacji, w ciągu 24 godzin na żądanie upoważnionej osoby.

**66.A.70 Przepisy dotyczące konwersji**

- a) Posiadaczowi kwalifikacji dla personelu poświadczającego ważnych w jednym państwie członkowskim, uzyskanych przed datą wejścia w życie załącznika III (część 66), właściwy organ tego państwa członkowskiego wydaje licencję na obsługę techniczną statku powietrznego bez uprzedniego egzaminu, z zastrzeżeniem warunków określonych w sekcji B podsekcja D.
- b) Osoba przechodząca proces certyfikacji personelu poświadczającego obowiązujący w danym państwie członkowskim przed datą wejścia w życie załącznika III (część 66) może kontynuować zdobywanie kwalifikacji. Posiadaczowi kwalifikacji personelu poświadczającego uzyskanych w wyniku takiego procesu kwalifikacyjnego właściwy organ tego państwa członkowskiego wydaje licencję na obsługę techniczną statku powietrznego bez dalszego egzaminowania, z zastrzeżeniem warunków określonych w sekcji B podsekcja D.

▼ **M5**

- c) W stosownych przypadkach licencja na obsługę techniczną statku powietrznego zawiera ograniczenia zgodnie z pkt 66.A.50, tak aby uwzględnić różnice między:
- (i) zakresem kwalifikacji personelu poświadczającego obowiązujących w państwie członkowskim przed wejściem w życie odpowiedniej kategorii lub podkategorii licencji przewidzianej w niniejszym załączniku (część 66);
  - (ii) wymaganiami dotyczącymi podstawowej wiedzy i podstawowych standardów egzaminacyjnych określonymi w dodatkach I i II do niniejszego załącznika (część 66).
- d) W drodze odstępstwa od przepisów lit. c), w przypadku statków powietrznych nieużytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym, oraz w przypadku balonów, szybowców, ► **C5** szybowców z napędem ◀ i sterowców, licencja na obsługę techniczną statku powietrznego zawiera ograniczenia zgodnie z pkt 66.A.50, aby zagwarantować, że przywileje personelu poświadczającego obowiązujące w danym państwie członkowskim przed wejściem w życie odpowiedniej kategorii/podkategorii licencji określonej w części 66 oraz przywileje wynikające z poddanej konwersji licencji na obsługę techniczną statku powietrznego określonej w części 66 pozostają niezmienione.

▼ **B***SEKCJA B***PROCEDURA WŁAŚCIWEGO ORGANU**

## PODSEKCJA A

*PRZEPISY OGÓLNE***66.B.1 Zakres**

Niniejsza sekcja ustanawia procedury obejmujące wymagania administracyjne, których muszą przestrzegać właściwe organy odpowiedzialne za stosowanie i wykonanie sekcji A niniejszego załącznika (część 66).

**66.B.10 Właściwy organ**

## a) Przepisy ogólne

Państwo członkowskie wyznacza właściwy organ, któremu przydziela obowiązki w zakresie wydawania, przedłużania, zmiany, zawieszania lub cofania licencji na obsługę techniczną statku powietrznego.

Ten właściwy organ ustala odpowiednią strukturę organizacyjną dla zapewnienia zgodności z przepisami załącznika (część 66).

## b) Zasoby

Właściwy organ posiada odpowiedni personel, aby zapewnić wdrożenie wymagań określonych w niniejszym załączniku (część 66).

## c) Procedury

Właściwy organ ustanawia udokumentowane procedury określające sposób zapewnienia zgodności z przepisami niniejszego załącznika (część 66). Procedury te podlegają przeglądowi i zmianie w celu zapewnienia trwałej zgodności.

**66.B.20 Przechowywanie akt**

- a) Właściwy organ ustala system prowadzenia dokumentacji zapewniający w wystarczającym stopniu możliwość prześledzenia procesu wydania, wznowienia, zmiany, zawieszania lub cofnięcia dowolnej licencji na obsługę techniczną statku powietrznego.

**▼ B**

- b) Dla każdej licencji akta te obejmują:
1. wniosek o wydanie licencji na obsługę techniczną statku powietrznego lub zmianę tej licencji, wraz z całą dokumentacją wspierającą;
  2. kopię licencji na obsługę techniczną statku powietrznego wraz ze wszystkimi zmianami;
  3. kopię wszelkiej powiązanej korespondencji;
  4. szczegóły wszystkich wyłączeń oraz działań wdrażających;
  5. sprawozdania pochodzące od innych właściwych organów odnoszące się do posiadacza licencji na obsługę techniczną statku powietrznego;
  6. akta z egzaminów prowadzonych przez właściwy organ;
  7. odpowiedni raport konwersji wykorzystany do konwersji;
  8. odpowiedni raport zaliczenia wykorzystany do przyznania zaliczenia.
- c) Akta określone w lit. b) ppkt 1–5 przechowuje się przez co najmniej pięć lat po upływie ważności licencji.
- d) Akta określone w lit. b) ppkt 6, 7 i 8 przechowuje się przez czas nieograniczony.

**66.B.25 Wzajemna wymiana informacji****▼ M6****▼ C4**

- a) Właściwe organy uczestniczą we wzajemnej wymianie informacji zgodnie z art. 72 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139.

**▼ B**

- b) Bez uszczerbku dla uprawnień państw członkowskich, w przypadku potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa dotyczącego kilku państw członkowskich, zainteresowane właściwe organy pomagają sobie wzajemnie w wykonywaniu niezbędnych działań nadzoru.

**▼ M6****▼ C4****66.B.30 Zwolnienia**

Wszystkie zwolnienia przyznane zgodnie z art. 71 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139 są zapisywane i przechowywane przez właściwy organ.

**▼ B****PODSEKCJA B****WYDAWANIE LICENCJI NA OBSŁUGĘ TECHNICZNĄ STATKU POWIETRZNEGO**

Niniejsza podsekcja określa procedury, które mają być przeprowadzone przez właściwy organ w celu wydania, zmiany lub przedłużenia licencji na obsługę techniczną statku powietrznego.

**66.B.100 Procedura wydawania licencji na obsługę techniczną statku powietrznego przez właściwy organ**

- a) Z otrzymaniem formularza 19 EASA i dokumentacji wspierającej właściwy organ sprawdza formularz 19 EASA pod kątem kompletności i zapewnienia, że wskazane doświadczenie spełnia wymagania niniejszego załącznika (część 66).

**▼ M5**

- b) Właściwy organ sprawdza status egzaminacyjny wnioskodawcy i/lub potwierdza ważność zaliczeń w celu upewnienia się, że spełniono wszystkie wymagania dotyczące modułów określone odpowiednio w dodatku I lub dodatku VII zgodnie z wymaganiami niniejszego załącznika (część 66).

**▼ B**

- c) Po sprawdzeniu tożsamości i daty urodzenia wnioskodawcy oraz sprawdzeniu, czy spełnia on standardy wiedzy i doświadczenia wymagane na mocy niniejszego załącznika (część 66), właściwy organ wydaje wnioskodawcy odpowiednią licencję na obsługę techniczną statku powietrznego. Tę samą informację przechowuje się w aktach właściwego organu.
- d) W przypadku gdy typy lub grupy statków powietrznych są wyszczególniane z chwilą wydania pierwszej licencji na obsługę techniczną statku powietrznego, właściwy organ sprawdza zgodność z pkt 66.B.115.

**66.B.105 Procedura wydawania licencji na obsługę techniczną statku powietrznego poprzez zatwierdzoną organizację obsługi technicznej zgodnie z załącznikiem II (część 145).**

- a) Organizacja obsługi technicznej zatwierdzona zgodnie z załącznikiem II (część 145), jeśli została upoważniona do prowadzenia tej działalności przez odpowiedni organ, może (i) przygotować licencję na obsługę techniczną statku powietrznego w imieniu właściwego organu lub (ii) kierować zalecenia do właściwego organu dotyczące wniosku od danej osoby o wydanie licencji na obsługę techniczną statku powietrznego tak, aby właściwy organ mógł przygotować i wydać taką licencję.
- b) Organizacja obsługi technicznej, o której mowa w lit. a), zapewnia zgodność z pkt 66.B.100 lit. a) i b).
- c) We wszystkich przypadkach jedynie właściwy organ może wydać wnioskodawcy licencję na obsługę techniczną statku powietrznego.

**▼ M5****66.B.110 Procedura zmiany licencji na obsługę techniczną statku powietrznego w celu włączenia dodatkowej podstawowej kategorii lub podkategorii.**

- a) Po zakończeniu procedur określonych w pkt 66.B.100 lub 66.B.105, właściwy organ potwierdza wprowadzenie dodatkowej kategorii podstawowej, podkategorii lub – w przypadku kategorii B2L – uprawnień na systemy do licencji na obsługę techniczną statku powietrznego poprzez opatrzenie jej pieczęcią i podpisem lub ponowne wydanie licencji.
- b) W rejestrach właściwego organu wprowadza się odpowiednie zmiany.
- c) Na wniosek wnioskodawcy właściwy organ zastępuje licencję kategorii B2L licencją kategorii B2 zawierającą te same uprawnienia dotyczące typu statku powietrznego, jeżeli posiadacz spełnił oba poniższe warunki, wykazując:
  - (i) w drodze egzaminu – różnice między podstawową wiedzą wymaganą dla posiadanej licencji B2L a podstawową wiedzą wymaganą dla licencji B2, zgodnie z dodatkiem I;
  - (ii) doświadczenie praktyczne wymagane zgodnie z dodatkiem IV.
- d) W przypadku posiadacza licencji na obsługę techniczną statku powietrznego podkategorii B1.2 zawierającej uprawnienie na grupę 3 lub kategorii B3 zawierającej uprawnienie na „samoloty bez hermetyzacji z silnikiem tłokowym, o maksymalnej masie startowej 2 000 kg i poniżej” właściwy organ wydaje – na wniosek – licencję zawierającą pełne uprawnienia w podkategoriach L1 i L2 oraz te same ograniczenia, co posiadana licencja B1.2/B3.

**▼ B****66.B.115 Procedura zmiany licencji na obsługę techniczną statku powietrznego w celu włączenia uprawnienia dotyczącego statku powietrznego lub wykreślenia ograniczeń**

- a) Z chwilą pozytywnego uzyskania formularza 19 EASA i dokumentacji wspierającej wykazującej zgodność z wymaganiami dotyczącymi stosownego uprawnienia oraz towarzyszącej licencji na obsługę techniczną statku powietrznego, właściwy organ:
1. uzupełnia licencję wnioskodawcy na obsługę techniczną statku powietrznego o stosowne uprawnienie dotyczące statku powietrznego; lub
  2. ponownie wydaje daną licencję w celu włączenia do niej stosownego uprawnienia dotyczącego statku powietrznego; lub
  3. wykreśla obowiązujące ograniczenia zgodnie z pkt 66.A.50.
- Akta właściwego organu zmienia się odpowiednio.
- b) W przypadku gdy całość szkolenia na typ nie jest prowadzona przez organizację szkoleniową w zakresie obsługi technicznej odpowiednio zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem IV (część 147), przed wydaniem uprawnienia na typ właściwy organ sprawdza zgodność ze wszystkimi wymaganiami dotyczącymi szkolenia na typ.
- c) W przypadku gdy nie jest wymagane szkolenie w miejscu pracy, uprawnienie na typ statku powietrznego zatwierdza się na podstawie certyfikatu uznania wydanego przez organizację szkoleniową w zakresie obsługi technicznej zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem IV (część 147).
- d) W przypadku gdy szkolenie na typ statku powietrznego obejmuje więcej niż jeden kurs, przed zatwierdzeniem uprawnienia na typ właściwy organ sprawdza, czy treść i czas trwania kursów są w pełni zgodne z zakresem kategorii licencji oraz czy uwzględniono obszary współpracy podzespołów.
- e) W przypadku szkolenia w zakresie różnic, właściwy organ sprawdza, czy (i) poprzednie kwalifikacje wnioskodawcy, uzupełnione (ii) kursem zgodnym z załącznikiem IV (część 147) lub kursem bezpośrednio zatwierdzonym przez właściwy organ, są akceptowalne do celów zatwierdzenia uprawnienia na typ.

**▼ M5**

- f) Właściwy organ zapewnia wykazanie zgodności z praktycznymi elementami szkolenia na typ w jeden z poniższych sposobów:
- (i) przedstawienie szczegółowej dokumentacji szkolenia praktycznego lub rejestru pracy dostarczonego przez organizację, która przeprowadziła szkolenie bezpośrednio zatwierdzone przez właściwy organ zgodnie z pkt 66.B.130;
  - (ii) jeśli jest dostępny, certyfikat szkolenia obejmujący część praktyczną, wydany przez organizację szkoleniową w zakresie obsługi technicznej, odpowiednio zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem IV (część 147).

**▼ B**

- g) W przypadku wyszczególniania typu statku powietrznego używa się uprawnień na typy statków powietrznych określonych przez Agencję.

**66.B.120 Procedura wznowienia ważności licencji na obsługę techniczną statku powietrznego**

- a) Właściwy organ porównuje licencję posiadacza na obsługę techniczną statku powietrznego z aktami właściwego organu i dokonuje weryfikacji wszelkich rozpoczętych działań zmierzających do cofnięcia, zawieszenia lub zmiany licencji na mocy pkt 66.B.500. Jeżeli dokumenty są identyczne i nie mają miejsca żadne działania w trybie pkt 66.B.500, ważność kopii może zostać wznowiona na okres pięciu lat, a akta odpowiednio uzupełnione.



**▼ B**

- b) Jeżeli dane w aktach właściwego organu różnią się od danych w licencji na obsługę techniczną statku powietrznego posiadacza:
1. właściwy organ bada przyczyny takich rozbieżności i może odmówić wznowienia ważności licencji na obsługę techniczną statku powietrznego;

**▼ M11**

2. właściwy organ informuje o tym fakcie posiadacza licencji oraz każdą organizację obsługi technicznej zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem I (część M) podsekcja F, załącznikiem II (część 145) lub załącznikiem Vd (część CAO), której może bezpośrednio dotyczyć ten fakt;

**▼ B**

3. w razie potrzeby, właściwy organ może podjąć działania zgodnie z pkt 66.B.500 w celu cofnięcia, zawieszenia lub zmiany przedmiotowej licencji.

**66.B.125 Procedura konwersji licencji z uwzględnieniem uprawnień na grupę**

- a) Poszczególne uprawnienia na typ statku powietrznego zatwierdzone w licencji na obsługę techniczną statku powietrznego, o których mowa w art. 5 ust. 4, pozostają w licencji i nie podlegają konwersji na nowe uprawnienia, chyba że posiadacz licencji w pełni spełnia wymagania odnoszące się do zatwierdzania uprawnień określone w pkt 66.A.45 niniejszego załącznika (część 66) dla odpowiednich uprawnień na grupę/podgrupę.
- b) Konwersji dokonuje się zgodnie z następującą tabelą konwersji:

**▼ M5**

1. dla kategorii B1 lub C:
  - śmigłowiec z silnikiem tłokowym, pełna grupa: konwersja do „pełnej podgrupy 2c” plus uprawnienie na typ statku powietrznego dla śmigłowców z pojedynczym silnikiem tłokowym należących do grupy 1;
  - śmigłowiec z silnikiem tłokowym, grupa producenta: konwersja do odpowiedniej „podgrupy producenta 2c” plus uprawnienie na typ statku powietrznego dla śmigłowców tego producenta z pojedynczym silnikiem tłokowym należących do grupy 1;
  - śmigłowiec z silnikiem turbinowym, pełna grupa: konwersja do „pełnej podgrupy 2b” plus uprawnienie na typ statku powietrznego dla śmigłowców z pojedynczym silnikiem turbinowym należących do grupy 1;
  - śmigłowiec z silnikiem turbinowym, grupa producenta: konwersja do odpowiedniej „podgrupy producenta 2b” plus uprawnienie na typ statku powietrznego dla śmigłowców tego producenta z pojedynczym silnikiem turbinowym należących do grupy 1;
  - samolot z pojedynczym silnikiem tłokowym — konstrukcja metalowa, pełna grupa lub grupa producenta: konwersja do „pełnej grupy 3”. Dla licencji B1 uwzględnia się następujące ograniczenia: samoloty o konstrukcji kompozytowej, samoloty o konstrukcji drewnianej oraz samoloty o konstrukcji z rur metalowych pokrytych tkaniną;
  - samolot z więcej niż jednym silnikiem tłokowym — konstrukcja metalowa, pełna grupa lub grupa producenta: konwersja do „pełnej grupy 3” plus uprawnienie na typ statku powietrznego dla samolotów z więcej niż jednym silnikiem tłokowym należących do odpowiedniej pełnej grupy/grupy producenta należących do grupy 1; Dla licencji B1 uwzględnia się następujące ograniczenia: samoloty o konstrukcji kompozytowej, samoloty o konstrukcji drewnianej oraz samoloty o konstrukcji z rur metalowych pokrytych tkaniną;

▼ M5

- samolot z pojedynczym silnikiem tłokowym — konstrukcja drewniana, pełna grupa lub grupa producenta: konwersja do „pełnej grupy 3”. Dla licencji B1 uwzględnia się następujące ograniczenia: samoloty z kabiną ciśnieniową, samoloty o konstrukcji metalowej, samoloty o konstrukcji kompozytowej oraz samoloty o konstrukcji z rur metalowych pokrytych tkaniną;
- samolot z więcej niż jednym silnikiem tłokowym — konstrukcja drewniana, pełna grupa lub grupa producenta: konwersja do „pełnej grupy 3”. Dla licencji B1 uwzględnia się następujące ograniczenia: samoloty z kabiną ciśnieniową, samoloty o konstrukcji metalowej, samoloty o konstrukcji kompozytowej oraz samoloty o konstrukcji z rur metalowych pokrytych tkaniną;
- samolot z pojedynczym silnikiem tłokowym — konstrukcja kompozytowa, pełna grupa lub grupa producenta: konwersja do „pełnej grupy 3”. Dla licencji B1 uwzględnia się następujące ograniczenia: samoloty z kabiną ciśnieniową, samoloty o konstrukcji metalowej, samoloty o konstrukcji drewnianej oraz samoloty o konstrukcji z rur metalowych pokrytych tkaniną;
- samolot z więcej niż jednym silnikiem tłokowym — konstrukcja kompozytowa, pełna grupa lub grupa producenta: konwersja do „pełnej grupy 3”. Dla licencji B1 uwzględnia się następujące ograniczenia: samoloty z kabiną ciśnieniową, samoloty o konstrukcji metalowej, samoloty o konstrukcji drewnianej oraz samoloty o konstrukcji z rur metalowych pokrytych tkaniną;
- samolot z pojedynczym silnikiem turbinowym, pełna grupa: konwersja do „pełnej podgrupy 2a” plus uprawnienie na typ statku powietrznego dla samolotów z pojedynczym silnikiem turbośmigłowym niewymagających uprawnienia na typ statku powietrznego w poprzednim systemie i należących do grupy 1;
- samolot z pojedynczym silnikiem turbinowym, grupa producenta: konwersja do odpowiedniej „podgrupy producenta 2a” plus uprawnienie na typ statku powietrznego dla samolotów z pojedynczym silnikiem turbośmigłowym producenta niewymagających uprawnienia na typ statku powietrznego w poprzednim systemie i należących do grupy 1;
- samolot z więcej niż jednym silnikiem turbinowym, pełna grupa: konwersja do uprawnienia na typ statku powietrznego dla samolotów z więcej niż jednym silnikiem turbośmigłowym niewymagających uprawnienia na typ statku powietrznego w poprzednim systemie.

▼ B

## 2. dla kategorii B2:

- samolot: konwersja do „pełnej podgrupy 2a” i „pełnej grupy 3” plus uprawnienie na typ statku powietrznego dla samolotów niewymagających uprawnienia na typ statku powietrznego w poprzednim systemie i należących do grupy 1,
- śmigłowiec: konwersja do „pełnych podgrup 2b i 2c” plus uprawnienie na typ statku powietrznego dla śmigłowców niewymagających uprawnienia na typ statku powietrznego w poprzednim systemie i należących do grupy 1;

**▼ B**

3. do kategorii C:

- samolot: konwersja do „pełnej podgrupy 2a” i „pełnej grupy 3” plus uprawnienie na typ statku powietrznego dla samolotów niewymagających uprawnienie na typ statku powietrznego w poprzednim systemie i należących do grupy 1,
  - śmigłowiec: konwersja do „pełnych podgrup 2b i 2c” plus uprawnienie na typ statku powietrznego dla śmigłowców niewymagających uprawnienie na typ statku powietrznego w poprzednim systemie i należących do grupy 1.
- c) Jeśli po procesie konwersji zgodnym z pkt 66.A.70 licencja podlegała ograniczeniom, takie ograniczenia pozostają w licencji, o ile nie zostaną wykreślone zgodnie z warunkami określonymi w raporcie konwersji, o którym mowa w pkt 66.B.300.

**▼ M5**

**66.B.130 Procedura bezpośredniego zatwierdzania szkolenia na typ statku powietrznego**

- a) W przypadku szkolenia na typ statku powietrznego innego niż sterowce, właściwy organ może zatwierdzić szkolenie na typ statku powietrznego nieprowadzone przez organizację szkoleniową w zakresie obsługi technicznej zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem IV (część 147), na podstawie pkt 1 dodatku III do niniejszego załącznika (część 66). W takim przypadku właściwy organ stosuje procedurę zapewniającą zgodność szkolenia na typ statku powietrznego z dodatkiem III do niniejszego załącznika (część 66).
- b) W przypadku szkolenia na typ sterowców należących do grupy 1, we wszystkich przypadkach szkolenia są bezpośrednio zatwierdzane przez właściwy organ. Właściwy organ stosuje procedurę zapewniającą, aby program szkolenia na typ sterowców obejmował wszystkie elementy zawarte w danych obsługowych posiadacza zatwierdzenia projektu.

**▼ B**

**PODSEKCJA C**

*EGZAMINY*

Niniejsza podsekcja określa procedury egzaminowania prowadzonego przez właściwy organ.

**66.B. 200 Egzaminowanie przez właściwy organ**

- a) Wszystkie pytania egzaminacyjne przechowuje się przed egzaminem w bezpieczny sposób w celu zapewnienia, że kandydaci nie będą wiedzieć, które pytania stanowią podstawę egzaminu.
- b) Właściwy organ wyznacza:
1. osoby sprawdzające pytania do wykorzystania w czasie każdego egzaminu;
  2. egzaminatorów, którzy są obecni podczas całego egzaminu w celu zapewnienia jego integralności.

**▼ M5**

- c) Podstawowe egzaminy odbywają się zgodnie ze standardem określonym odpowiednio w dodatkach I i II lub w dodatkach VII i VIII do niniejszego załącznika (część 66).

**▼ B**

- d) Szkolenie na typ i egzaminy na typ odbywają się zgodnie ze standardem określonym w dodatku III do niniejszego załącznika (część 66).

**▼ B**

- e) Co najmniej co sześć miesięcy wprowadza się nowe pytania, a pytania już wykorzystane wycofuje się. Zapis używanych pytań przechowuje się w aktach, tak, aby można było się do nich odwołać.
- f) Egzaminator wręcza wszystkie dokumenty egzaminacyjne kandydatowi na początku egzaminu i odbiera na końcu wyznaczonego czasu egzaminowania. Z pomieszczenia, w którym odbywa się egzamin, nie można wносить żadnych dokumentów egzaminacyjnych podczas wyznaczonego czasu egzaminowania.
- g) Poza specyficzną dokumentacją niezbędną do egzaminu na typ kandydat może mieć dostęp podczas egzaminu wyłącznie do dokumentów egzaminacyjnych.
- h) Kandydatów oddziela się od siebie tak, aby nie mogli czytać nawzajem swoich dokumentów egzaminacyjnych. Nie mogą rozmawiać z nikim z wyjątkiem egzaminatora.

**▼ C2**

- i) Kandydaci, którym zostanie udowodnione ściąganie, nie mogą podchodzić do żadnych egzaminów w ciągu 12 miesięcy od daty egzaminu, na którym udowodniono im ściąganie.

**▼ B**

## PODSEKCJA D

*KONWERSJA KWALIFIKACJI PERSONELU POŚWIADCZAJĄCEGO*

Niniejsza podsekcja określa procedury konwersji kwalifikacji personelu poświadczającego, o których mowa w pkt 66.A.70, na licencję na obsługę techniczną statku powietrznego.

**66.B.300 Przepisy ogólne**

- a) Właściwy organ może dokonać wyłącznie konwersji kwalifikacji (i) uzyskanych w państwie członkowskim, w odniesieniu do którego jest on kompetentny, bez uszczerbku dla umów dwustronnych, oraz (ii) ważnych przed wejściem w życie stosownych wymagań określonych w niniejszym załączniku (część 66).
- b) Właściwy organ może dokonać wyłącznie konwersji zgodnie z raportem konwersji przygotowanym na podstawie pkt 66.B.305 lub 66.B.310, stosownie do przypadku.
- c) Raporty konwersji są albo (i) przygotowywane przez właściwy organ albo (ii) zatwierdzane przez właściwy organ w celu zapewnienia zgodności z niniejszym załącznikiem (część 66).
- d) Raporty konwersji wraz z wszelkimi zmianami w tych raportach są przechowywane przez właściwy organ zgodnie z pkt 66.B.20.

**66.B.305 Raport konwersji dla krajowych kwalifikacji**

- a) Raport konwersji dla krajowych kwalifikacji personelu poświadczającego opisuje zakres każdego typu kwalifikacji, w tym związaną z nimi krajową licencję, jeśli takowa występuje, związane z nimi przywileje, a także zawiera kopię określających je odpowiednich uregulowań krajowych.
- b) Raport konwersji dla każdego typu kwalifikacji, o którym mowa w lit. a), wskazuje:
  1. na jaką licencję na obsługę techniczną statku powietrznego nastąpi konwersja; oraz
  2. jakie ograniczenia zostaną dodane zgodnie z pkt 66.A.70 lit. c) lub d), stosownie do przypadku; oraz

**▼ B**

3. warunki usunięcia ograniczeń, ze wskazaniem modułów/przedmiotów, dla których konieczny jest egzamin w celu usunięcia ograniczeń i uzyskania pełnej licencji na obsługę techniczną statku powietrznego, lub włączenia dodatkowej (pod-)kategorii. Powyższe obejmuje moduły określone w ► **M5** dodatku I ◀ do niniejszego załącznika (część 66) nieobjęte krajowymi kwalifikacjami.

**66.B.310 Raport konwersji dla zezwoleń zatwierdzonych organizacji obsługi technicznej**

- a) W odniesieniu do każdej zainteresowanej zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej raport konwersji opisuje zakres każdego typu zezwolenia wydanego przez organizację obsługi technicznej i zawiera kopię odpowiednich procedur zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej w zakresie kwalifikacji, a także upoważnienie personelu poświadczającego, na którym opiera się proces certyfikacji.
- b) Raport konwersji dla każdego typu upoważnienia, o którym mowa w lit. a), wskazuje:
  1. na jaką licencję na obsługę techniczną statku powietrznego nastąpi konwersja; oraz
  2. jakie ograniczenia zostaną dodane zgodnie z pkt 66.A.70 lit. c) lub d), stosownie do przypadku; oraz
  3. warunki usunięcia ograniczeń, ze wskazaniem modułów/przedmiotów, dla których konieczny jest egzamin w celu usunięcia ograniczeń i uzyskania pełnej licencji na obsługę techniczną statku powietrznego, lub włączenia dodatkowej (pod-)kategorii. Powyższe obejmuje moduły określone w dodatku III do niniejszego załącznika (część 66) nieobjęte krajowymi kwalifikacjami.

## PODSEKCJA E

*ZALICZENIA EGZAMINÓW***▼ M11**

Niniejsza podsekcja określa procedury przyznawania zaliczeń egzaminów, o których mowa w pkt 66.A.25 lit. e).

**▼ B****66.B.400 Przepisy ogólne**

- a) Właściwy organ może przyznać zaliczenie wyłącznie na podstawie raportu zaliczenia przygotowanego zgodnie z pkt 66.B.405.
- b) Raporty zaliczenia są albo (i) przygotowywane przez właściwy organ albo (ii) zatwierdzane przez właściwy organ w celu zapewnienia zgodności z niniejszym załącznikiem (część 66).
- c) Raporty zaliczenia, wraz ze wszelkimi zmianami w tych raportach, są opatrywane datą i przechowywane przez właściwy organ zgodnie z pkt 66.B.20.

**▼ M5****66.B.405 Raport zaliczenia egzaminu**

- a) Raport zaliczenia zawiera porównanie między następującymi elementami:
  - (i) modułami, podmodułami, przedmiotami i poziomami wiedzy wymienionymi w dodatku I lub dodatku VII do niniejszego załącznika (część 66), stosownie do przypadku;
  - (ii) programem szkolenia dla danych kwalifikacji technicznych odpowiednich dla określonej kategorii, o którą ubiega się wnioskodawca.

**▼ M5**

Porównanie zawiera deklarację wykazania zgodności oraz uzasadnienie dla każdej deklaracji.

- b) Zaliczenia dotyczące egzaminów, innych niż egzaminy sprawdzające podstawową wiedzę przeprowadzone w organizacjach szkoleniowych w zakresie obsługi technicznej zatwierdzonych zgodnie z załącznikiem IV (część 147), mogą być przyznawane wyłącznie przez właściwy organ państwa członkowskiego, w którym uzyskano kwalifikacje, chyba że zawarto formalną umowę z danym właściwym organem, w której zaznaczono inaczej.
- c) Nie przyznaje się zaliczenia, jeśli nie ma deklaracji zgodności dla każdego modułu i podmodułu określającej gdzie znajduje się równoważny standard w kwalifikacjach technicznych.
- d) Właściwy organ regularnie sprawdza, czy poniższe elementy uległy zmianie:
  - (i) krajowy standard kwalifikacyjny;
  - (ii) odpowiednio dodatek I lub VII do niniejszego załącznika (część 66).

Właściwy organ ocenia również, czy wymagane są zmiany raportu zaliczenia. Zmiany te dokumentuje się, opatruje datą i archiwizuje.

**▼ B****66.B.410 Okres ważności zaliczenia**

- a) Właściwy organ zawiadamia wnioskodawcę na piśmie o przyznanych zaliczeniach wraz z podaniem odniesienia do wykorzystanego raportu zaliczenia.
- b) Zaliczenia tracą ważność po upływie dziesięciu lat od nich przyznania.

**▼ M5**

- c) Po upływie okresu ważności zaliczeń wnioskodawca może wystąpić o nowe zaliczenia. Właściwy organ przedłuża okres ważności zaliczeń o kolejnych 10 lat bez dodatkowych formalności, jeśli wymagania z zakresu podstawowej wiedzy określone odpowiednio w dodatku I lub VII do niniejszego załącznika (część 66) nie uległy zmianie.

**▼ B****PODSEKCJA F****CIĄGLY NADZÓR**

W niniejszej podsekcji opisano procedury w zakresie ciągłego nadzoru nad licencją na obsługę techniczną statku powietrznego, a w szczególności dotyczące cofnięcia, zawieszenia lub ograniczenia licencji na obsługę techniczną statku powietrznego

**66.B.500 Cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie licencji na obsługę techniczną statku powietrznego**

Właściwy organ zawiesza, ogranicza lub cofa licencję na obsługę techniczną statku powietrznego, jeżeli stwierdzi istnienie problemu bezpieczeństwa lub jeżeli ma jednoznaczne dowody, że dana osoba prowadziła jedno lub więcej następujących działań albo była w nie zaangażowana:

1. uzyskanie licencji na obsługę techniczną statku powietrznego i/lub przywilejów certyfikacyjnych poprzez sfałszowanie dokumentów dowodowych;
2. nieprzeprowadzenie wymaganej obsługi technicznej wraz z niezgłoszeniem takiego faktu organizacji lub osobie, która zamawiała obsługę techniczną;

**▼ B**

3. nieprzeprowadzenie wymaganej obsługi technicznej wynikającej z inspekcji własnej wraz z niezgłoszeniem takiego faktu organizacji lub osobie, dla której miała być wykonana obsługa techniczna;
4. niedbała obsługa techniczna;
5. sfalszowanie aktów obsługi technicznej;
6. wydanie poświadczenia obsługi przy posiadaniu wiedzy, że nie wykonano obsługi technicznej określonej w poświadczeniu obsługi lub bez sprawdzenia, czy została przeprowadzona taka obsługa techniczna;
7. wykonanie obsługi technicznej lub wydanie poświadczenia obsługi pod wpływem alkoholu lub narkotyków;

**▼ M11**

8. wydanie poświadczenia obsługi przy braku zgodności z niniejszym rozporządzeniem.

**▼ M5***Dodatek I***Wymagania z zakresu podstawowej wiedzy****(z wyjątkiem licencji kategorii L)****1. Poziomy wiedzy – kategorie A, B1, B2, B2L, B3 i C licencji na obsługę techniczną statku powietrznego**

Podstawową wiedzę dla kategorii A, B1, B2, B2L i B3 wskazuje się poprzez wskaźniki poziomu wiedzy (1, 2 lub 3) dla każdego odpowiedniego przedmiotu. Składający wniosek o kategorię C spełniają wymagania dotyczące poziomów podstawowej wiedzy dla kategorii B1 albo B2.

**▼ B**

Wskaźniki poziomu wiedzy określa się na 3 poziomach:

— *POZIOM 1: Zapoznanie się z głównymi elementami przedmiotu.*

Cele:

- a) Wnioskodawca powinien zapoznać się z podstawowymi elementami przedmiotu.
- b) Wnioskodawca powinien być w stanie podać prosty opis całego przedmiotu, przy użyciu powszechnie stosowanych słów i przykładów.
- c) Wnioskodawca powinien być w stanie używać typowych terminów.

— *POZIOM 2: Ogólna znajomość teoretycznych i praktycznych aspektów przedmiotu oraz umiejętność zastosowania posiadanej wiedzy.*

Cele:

- a) Wnioskodawca powinien być w stanie rozumieć teoretyczne podstawy przedmiotu.
- b) Wnioskodawca powinien być w stanie podać ogólny opis przedmiotu przy użyciu, gdzie właściwe, typowych przykładów.
- c) Wnioskodawca powinien być w stanie użyć formuł matematycznych w związku z prawami fizycznymi, opisując przedmiot.
- d) Wnioskodawca powinien być w stanie czytać i rozumieć szkice, rysunki oraz schematy opisujące przedmiot.
- e) Wnioskodawca powinien być w stanie stosować wiedzę w sposób praktyczny używając szczegółowych procedur.

— *POZIOM 3: Szczegółowa znajomość teoretycznych i praktycznych aspektów przedmiotu oraz zdolność łączenia i stosowania pojedynczych elementów wiedzy w sposób logiczny i spójny.*

Cele:

- a) Wnioskodawca powinien znać teorię przedmiotu oraz wzajemne powiązania z innymi przedmiotami.
- b) Wnioskodawca powinien być w stanie podać szczegółowy opis przedmiotu przy użyciu podstaw teoretycznych oraz konkretnych przykładów.
- c) Wnioskodawca powinien rozumieć i być w stanie używać formuł matematycznych powiązanych z przedmiotem.



**▼ B**

- d) Wnioskodawca powinien być w stanie czytać, rozumieć i przygotowywać szkice, rysunki i schematy opisujące przedmiot.
- e) Wnioskodawca powinien być w stanie stosować wiedzę w sposób praktyczny przy użyciu instrukcji producenta.
- f) Wnioskodawca powinien być w stanie interpretować wyniki pochodzące z różnych źródeł i pomiarów oraz wykonywać działania korekcyjne, gdzie sytuacja tego wymaga.

**▼ M5****2. Modularyzacja**

Kwalifikacja w zakresie podstawowych przedmiotów dla każdej kategorii lub podkategorii licencji na obsługę techniczną statku powietrznego jest zgodna z następującą matrycą, gdzie odpowiednie przedmioty zaznaczono znakiem „X”:

Dla kategorii A, B1 i B3:

Moduł tematyczny	Samolot A lub B1 z:		Śmigłowiec A lub B1 z:		B3  Samoloty bez hermetyzacji z silnikiem tłokowym, o maksymalnej masie startowej 2 000 kg i poniżej
	silnikiem(-ami) turbinowym(-mi)	silnikiem(-ami) tłokowym(-mi)	silnikiem(-ami) turbinowym(-mi)	silnikiem(-ami) tłokowym(-mi)	
1	X	X	X	X	X
2	X	X	X	X	X
3	X	X	X	X	X
4	X	X	X	X	X
5	X	X	X	X	X
6	X	X	X	X	X
7A	X	X	X	X	
7B					X
8	X	X	X	X	X
9A	X	X	X	X	
9B					X
10	X	X	X	X	X
11A	X				
11B		X			
11C					X
12			X	X	
13					
14					
15	X		X		
16		X		X	X
17A	X	X			
17B					X

▼ M5

Dla kategorii B2 i B2L:

Moduł tematyczny/podmoduły	B2	B2L
1	X	X
2	X	X
3	X	X
4	X	X
5	X	X
6	X	X
7A	X	X
7B		
8	X	X
9A	X	X
9B		
10	X	X
11A		
11B		
11C		
12		
13.1 i 13.2	X	X
13.3 a)	X	X (dla uprawnień na systemy „Autopilot”)
13.3 b)	X	
13.4 a)	X	X (dla uprawnień na systemy „Com/Nav”)
13.4 b)	X	X (dla uprawnień na systemy „Dozorowanie”)
13.4 c)	X	
13.5	X	X
13.6	X	
13.7	X	X (dla uprawnień na systemy „Autopilot”)
13.8	X	X (dla uprawnień na systemy „Przyrządy”)
13.9	X	X
13.10	X	
13.11 do 13.18	X	X (dla uprawnień na systemy „Systemy płatowca”)
13.19 do 13.22	X	
14	X	X (dla uprawnień na systemy „Przyrządy” i „Systemy płatowca”)
15		
16		
17A		
17B		

▼ **B**

## MODUŁ 1. MATEMATYKA

	POZIOM			
	A	B1	► M5 B2 B2L ◀	B3
1.1 <i>Arytmetyka</i>  Terminy i symbole arytmetyczne, metody mnożenia i dzielenia, ułamki i ułamki dziesiętne, współczynniki i wielokrotności, ciężar, miary i współczynniki przeliczeniowe, stosunki i proporcje, średnie i procenty, obszary i wielkości, drugie potęgi, trzecie potęgi, pierwiastki kwadratowe i sześciennie.	1	2	2	2
1.2 <i>Algebra</i>  a) Obliczanie prostych wyrażeń algebraicznych, dodawanie, odejmowanie, mnożenie i dzielenie, używanie nawiasów, proste ułamki algebraiczne;	1	2	2	2
b) Równania liniowe i ich rozwiązania; Wykładniki i potęgi, potęgi ujemne i ułamkowe; System dwójkowy i inne systemy; Równania równoważne i równania drugiego stopnia z jedną niewiadomą; Logarytmy;	—	1	1	1
1.3 <i>Geometria</i>  a) Proste konstrukcje geometryczne;	—	1	1	1
b) Odwzorowanie graficzne; charakter i używanie wykresów, wykresy równań/funkcji;	2	2	2	2
c) Prosta trygonometria; związki trygonometryczne, użycie tabel oraz współrzędnych biegunowych i prostokątnych.	—	2	2	2

## MODUŁ 2. FIZYKA

	POZIOM			
	A	B1	► M5 B2 B2L ◀	B3
2.1 <i>Materia</i>  Właściwości fizyczne materii: pierwiastki, struktura atomu, molekuły;  Związki chemiczne.  Stany: stały, ciekły i gazowy;  Zmiany między stanami.	1	1	1	1
2.2 <i>Mechanika</i>  2.2.1 <i>Statyka</i>  Siły, momenty i pary, przedstawienia wektorowe;  Środek ciężkości;  Elementy teorii naprężeń, odkształceń i elastyczności: rozciąganie, ściskanie, ścinanie i skręcanie;  Właściwości fizyczne ciała stałego, płynnego i gazowego;  Ciśnienie i wypór w cieczech (barometry).	1	2	1	1
2.2.2 <i>Kinetyka</i>  Ruch liniowy: ruch jednostajny w linii prostej, ruch o stałym przyspieszeniu (ruch pod siłą ciężkości);  Ruch obrotowy: jednostajny ruch obrotowy (siła odśrodkowa/dośrodkowa);	1	2	1	1

▼ B

	POZIOM			
	A	B1	► M5 B2 B2L ◀	B3
Ruch okresowy: ruch wahadłowy;				
Prosta teoria wibracji, harmonii i rezonansu;				
Współczynnik prędkości, przełożenie siłowe i sprawność mechaniczna.				
2.2.3 <i>Dynamika</i>				
a) Masa Siła, inercja, praca, moc, energia (potencjalna, kinetyczna i całkowita), ciepło, sprawność;	1	2	1	1
b) Pęd, zachowanie pędu; Impuls; Zasady żyroskopowe; Tarcie: Właściwości fizyczne i skutki, współczynnik tarcia (tarcie toczne).	1	2	2	1
2.2.4 <i>Dynamika płynu</i>				
a) Ciężar właściwy i gęstość;	2	2	2	2
b) Lepkość, opór płynu, skutki nadawania kształtu opływowego; Skutki ściskania płynu; Ciśnienie statyczne, dynamiczne i całkowite: prawo Bernoulliego, Venturi.	1	2	1	1
2.3 <i>Termodynamika</i>				
a) Temperatura: termometry i skale temperatur: Celsjusza, Fahrenheita i Kelvina; definicja ciepła;	2	2	2	2
b) Pojemność cieplna, ciepło właściwe; Wymiana ciepła: konwekcja, promieniowanie i przewodnictwo; Rozszerzalność objętościowa; Pierwsze i drugie prawo termodynamiki; Gazy: prawa gazów idealnych; ciepło właściwe w stałej objętości i stałym ciśnieniu, praca wykonana przez rozszerzający się gaz; Rozszerzalność i ściskanie izotermiczne i adiabatyczne, obieg termodynamiczny silnika, stała objętość i stałe ciśnienie, pojemnik chłodniczy i pompa ciepła; Ciepło utajone topienia się i parowania, energia termiczna, ciepło spalania.	—	2	2	1
2.4 <i>Optyka (światło)</i>	—	2	2	—
Właściwości fizyczne światła; prędkość światła;				
Prawa odbicia i załamania: odbicie na powierzchni płaskiej, odbicie przez lustra sferyczne, załamania, soczewki;				
Technika światłowodowa.				
2.5 <i>Ruch i dźwięk falowy</i>	—	2	2	—
Ruch falowy: fale mechaniczne, sinusoidalny ruch falowy, zjawiska interferencji, fale stojące;				
Dźwięk: prędkość dźwięku, wytwarzanie dźwięku, natężenie, wysokość i jakość, zjawisko Dopplera.				

▼ B

## MODUŁ 3. WIADOMOŚCI PODSTAWOWE Z ZAKRESU ELEKTRYKI

		POZIOM			
		A	B1	► M5 B2L ◀ B2	B3
3.1	<i>Teoria elektronu</i>  Struktura i przemieszczanie ładunków elektrycznych w ramach: atomów, molekuł, jonów i związków;  Molekularna struktura przewodników, półprzewodników i izolatorów.	1	1	1	1
3.2	<i>Statyczna energia elektryczna i przewodnictwo</i>  Statyczna energia elektryczna i rozmieszczenie ładunków elektrostatycznych;  Prawa elektrostatyczne przyciągania i odpychania;  Jednostki ładunku, prawo Culomba;  Przewodzenie energii elektrycznej w ciałach stałych, cieczech, gazach i w próżni.	1	2	2	1
3.3	<i>Terminologia elektryczna</i>  Następujące terminy, ich jednostki i czynniki na nie wpływające: różnica potencjałów, siła elektromotoryczna, napięcie, prąd, opór, przewodnictwo, ładunek, przepływ elektronów.	1	2	2	1
3.4	<i>Wytwarzanie energii elektrycznej</i>  Produkcja energii elektrycznej następującymi metodami: źródłem światła, ciepła, tarcieniem, ciśnieniem, działaniem chemicznym, magnetyzmem i ruchem.	1	1	1	1
3.5	<i>Źródła prądu stałego</i>  Budowa i podstawowe działanie chemiczne: ogniw galwanicznych, ogniw akumulatorowych, ogniw kwasoołowianych, ogniw niklowo-kadmowych, innych ogniw alkalicznych;  Ogniwa połączone szeregowo i równolegle;  Opór wewnętrzny i jego skutki dla baterii;  Budowa, materiały i działanie termoogniw;  Działanie fotokomórek.	1	2	2	2
3.6	<i>Obwody prądu stałego</i>  Prawo Ohma, pierwsze i drugie prawo Kirchhoffa;  Obliczanie przy użyciu powyższych praw do ustalania oporu, napięcia i prądu;  Znaczenie wewnętrznego oporu zasilacza.	—	2	2	1
3.7	<i>Opór/opornik</i>  a) Opór i czynniki wpływające; Opór właściwy; Kod kolorów oporników, wartości i tolerancja, wartości preferowane, moc znamionowa w watach; Oporniki połączone szeregowo i równolegle; Obliczanie oporu całkowitego przy użyciu ustawienia szeregowego, równoległego oraz ich połączenia; Działanie i użycie potencjometrów i reostatów; Działanie mostka Wheatstone'a.	—	2	2	1

▼ **B**

		POZIOM			
		A	B1	► M5 B2 B2L ◀	B3
	b) Przewodnictwo przy ujemnym i dodatnim współczynniku temperaturowym; Rezystor stały, stabilność, tolerancja i ograniczenia, metody budowy; Rezystor nastawny, termistor, warystor; Budowa potencjometrów i reostatów; Budowa mostka Wheatstone'a.	—	1	1	—
3.8	<i>Moc</i> Moc, praca i energia (kinetyczna i potencjalna); Rozproszenie mocy przez opornik; Wzór mocy; Obliczenia uwzględniające moc, pracę i energię.	—	2	2	1
3.9	<i>Pojemność/kondensator</i> Działanie i funkcje kondensatora; Czynniki oddziałujące na pojemność elektrod, odległość między elektrodami, liczba elektrod, dielektryk i stała dielektryczna, napięcie robocze, napięcie znamionowe; Rodzaje kondensatora, budowa i funkcje; Kody kolorów kondensatora; Obliczanie pojemności i napięcia w obwodach szeregowych i równoległych; Wykładnicze ładowanie i wyładowanie kondensatora, stałe czasowe; Testowanie kondensatorów.	—	2	2	1
3.10	<i>Magnetyzm</i> a) Teoria magnetyzmu; Właściwości magnezu; Działanie magnezu zawieszonoego w polu magnetycznym Ziemi; Magnetyzacja i demagnetyzacja; Ekran magnetyczny; Różne rodzaje materiałów magnetycznych Konstrukcja elektromagnesu i zasady działania; Ustalanie pola magnetycznego wokół przewodnika przewodzącego prąd według reguły trzech palców. b) Siła magnetomotoryczna, natężenie pola, indukcja magnetyczna, przenikalność, pętla histerezy, zatrzymanie, reluktancja natężenia koercyjnego, punkt nasycenia, prądy wirowe; Zalecenia dotyczące obsługi i przechowywania magnesów.	—	2	2	1
3.11	<i>Indukcyjność/cewka indukcyjna</i> Prawo Faradaya; Wzbudzanie napięcia w przewodniku poruszającym się w polu magnetycznym; Zasady indukcji; Wpływ następujących czynników na wielkość wzbudzonego napięcia: siła pola magnetycznego, szybkość zmian strumienia, liczba zwojów przewodnika; Indukcja wzajemna; Wpływ szybkości zmian prądu pierwotnego i wzajemnej indukcyjności na wzbudzone napięcie;	—	2	2	1

▼ B

	POZIOM			
	A	B1	► M5 B2 B2L ◀	B3
<p>Czynniki wpływające na indukcję wzajemną: liczba zwojów w cewce, rozmiar cewki, przenikalność cewki, wzajemne pozycje cewek;</p> <p>Prawo Lenza i czynniki determinujące biegunowość;</p> <p>Samoindukcja;</p> <p>Punkt nasycenia;</p> <p>Podstawowe zastosowania cewki indukcyjnej.</p>				
<p>3.12 <i>Teoria prądnicy/silnika prądu stałego</i></p> <p>Podstawowa teoria silnika i prądnicy;</p> <p>Budowa i znaczenie, części składowe prądnicy prądu stałego;</p> <p>Działanie i czynniki wpływające na moc wyjściową i kierunek prądu w prądnicach prądu stałego;</p> <p>Działanie i czynniki wpływające na moc wyjściową, moment obrotowy, prędkość i kierunek obrotu silników prądu stałego;</p> <p>Silnik szeregowy, silnik bocznikowy i silniki szeregowo-bocznikowe;</p> <p>Budowa prądorozrusznika.</p>	—	2	2	1
<p>3.13 <i>Teoria prądu zmiennego</i></p> <p>Sinusoidalny kształt fali: faza, okres, częstotliwość, cykl;</p> <p>Chwilowa, średnia, średnia kwadratowa, szczyt, bieżące wartości szczyt do szczytu i obliczanie tych wartości w odniesieniu do napięcia, prądu i mocy;</p> <p>Fale trójkątne i kwadratowe;</p> <p>Zasady jednej fazy/trzech faz.</p>	1	2	2	1
<p>3.14 <i>Obwody rezystancyjne (R), pojemnościowe (C) i indukcyjne (L)</i></p> <p>Związki fazowe między napięciem i prądem w obwodach L, C i R, równoległych, szeregowych i szeregowo-równoległych;</p> <p>Rozproszenie mocy w obwodach L, C i R;</p> <p>Opór pozorny, kąt fazowy, czynniki mocy i obliczanie prądu;</p> <p>Obliczanie mocy prawdziwej, mocy pozornej i mocy biernej.</p>	—	2	2	1
<p>3.15 <i>Transformatory</i></p> <p>Działanie i zasady budowy transformatorów;</p> <p>Straty na transformatorze i metody ich przewyżczania;</p> <p>Funkcjonowanie transformatora przy obciążeniu i braku obciążenia;</p> <p>Przekaz mocy, wydajność, zaznaczanie biegunowości;</p> <p>Obliczanie napięcia międzyprzewodowego i fazowego oraz przepływów;</p> <p>Obliczanie mocy w systemie trójfazowym;</p> <p>Prąd pierwotny i wtórny, napięcie, przekładnia zwojowa, moc, wydajność;</p> <p>Autotransformator.</p>	—	2	2	1

## ▼ B

	POZIOM			
	A	B1	► M5 B2 B2L ◀	B3
3.16 <i>Filtry</i>  Działanie i zastosowane następujących filtrów: dolnoprzepustowy, górnoprzepustowy, środkowoprzepustowy, środkowozaporowy.	—	1	1	—
3.17 <i>Prądnice prądu zmiennego</i>  Obroty pętli w polu magnetycznym i kształt wygenerowanej fali;  Budowa i działanie wirującego twornika i prądnicy prądu zmiennego;  Alternatory jednofazowe, dwufazowe i trójfazowe;  Zalety i zastosowania trójfazowego połączenia gwiazdowego i trójkątowego;  Prądnica na magnes trwałe.	—	2	2	1
3.18 <i>Silnik prądu zmiennego</i>  Budowa, zasady działania i właściwości synchronicznego i indukcyjnego silnika prądu zmiennego, jedno- i wielofazowego;  Metody kontrolowania prędkości i kierunku obrotów;  Metody wytwarzania pola wirującego: kondensator, cewka indukcyjna, biegun zacięiony i rozszczepiony.	—	2	2	1

## MODUŁ 4. WIADOMOŚCI PODSTAWOWE Z ZAKRESU ELEKTRONIKI

	POZIOM			
	A	B1	► M5 B2 B2L ◀	B3
4.1 <i>Półprzewodniki</i>				
4.1.1 <i>Diody</i>				
a) Symbole diod; Właściwości diod; Diody połączone szeregowo i równoległe; Główne właściwości i zastosowanie prostowników tyrystorowych, diod świecących, diod fotoprzewodzących, warystora, diod prostowniczych; Testowanie czynnościowe diod.	—	2	2	1
b) Materiały, konfiguracja elektronów, właściwości elektryczne; Materiały typu P i N: skutki ich zanieczyszczeń dla przewodzenia; Złącze PN w półprzewodniku, potencjał w złączu PN w warunkach niespolaryzowania, spolaryzowania dodatniego i polaryzowania zaporowego; Parametry diod: szczytowe napięcie wsteczne, maksymalny prąd przewodzenia, temperatura, częstotliwość, prąd upływowy, rozpraszanie mocy;  Działanie i funkcje diod w następujących obwodach: układy obcinające, układy poziomujące, prostownik pełnookresowy i półokresowy, mostek prostownikowy, podwajacz i potrajacz napięcia;  Szczegółowe działanie i właściwości następujących urządzeń: prostownik tyrystorowy, dioda świecąca, dioda Shottky'ego, dioda fotoprzewodząca, dioda pojemnościowa, warystor, dioda prostownicza, dioda Zenera.	—	—	2	—



▼ **B**

	POZIOM			
	A	B1	► M5 B2 B2L ◀	B3
4.1.2 <i>Tranzystory</i>				
a) Symbole tranzystora; Opis części składowych i ich kierunkowość; Właściwości tranzystora.	—	1	2	1
b) Budowa i działanie tranzystorów PNP i NPN; Konfiguracje: wspólna baza, wspólny kolektor i wspólny emiter; Testowanie tranzystorów; Podstawowa ocena innych typów tranzystora i ich zastosowań; Zastosowanie tranzystorów: klasy wzmacniaczy (A, B, C); Podstawowe obwody obejmujące: polaryzację, odsprężanie, sprzężenie zwrotne i stabilizację; Zasady obwodu wielostopniowego: kaskady, w układzie przeciwsobnym, oscylator, multiwibrator, przerzutnik	—	—	2	—
4.1.3 <i>Obwody zintegrowane</i>				
a) Opis i działanie obwodów logicznych i obwodów liniowych/wzmacniaczy operacyjnych.	—	1	—	1
b) Opis i działanie obwodów logicznych i liniowych; Wstęp do działania i funkcji wzmacniacza operacyjnego używanego jako: integrator, obwód różniczkujący, wtórnik napięciowy, komparator; Działanie i metody łączenia stopni wzmacniacza: rezystancyjna pojemnościowa, indukcyjna (transformator), indukcyjno-rezystancyjna (IR), bezpośrednia; Zalety i wady dodatniego i ujemnego sprzężenia zwrotnego.	—	—	2	—
4.2 <i>Płytki drukowane</i>	—	1	2	—
Opis i zastosowanie płytek drukowanych				
4.3 <i>Serwomechanizm</i>				
a) Rozumienie następujących terminów: system obwodu zamkniętego i otwartego, sprzężenie zwrotne, dalsza obróbka, analogowy przetwornik; Zasady działania i eksploatacji następujących części składowych i cech łączy synchronicznych: przeliczniki, dyferencjały, sterowanie i moment obrotowy, transformatory, nadajnik pojemnościowy i indukcyjny	—	1	—	—
b) Rozumienie następujących terminów: obwód zamknięty, obwód otwarty, dalsza obróbka, serwomechanizm, analogowy przetwornik, zero, tłumienie, sprzężenie zwrotne, strefa nieczułości; Budowa, działanie i zastosowanie następujących części składowych łączy synchronicznych: przeliczniki, dyferencjały, sterowanie i moment obrotowy, transformatory E i I, nadajnik indukcyjny, nadajnik pojemnościowy, nadajnik synchroniczny; Usterki serwomechanizmu, odwrócenie obciążników synchronicznych, kołysanie maszyny synchronicznej.	—	—	2	—

▼ **B**

## MODUŁ 5. SYSTEMY INSTRUMENTÓW ELEKTRONICZNYCH TECHNIK CYFROWYCH

		POZIOM				
		A	B1→ 1 B1→ 3	B1→ 2 B1→ 4	► <b>M5</b> B2 B2L ◀	B3
5.1	<i>Systemy instrumentów elektronicznych</i>  Typowy układ systemów oraz rozplanowanie w kokpicie systemów przyrządów elektronicznych	1	2	2	3	1
5.2	<i>Systemy numerowania</i>  Systemy numerowania: dwójkowy, ósemkowy i szesnastkowy;  Wykazywanie konwersji między systemami dziesiętnym i dwójkowym, ósemkowym i szesnastkowym i vice versa.	—	1	—	2	—
5.3	<i>Konwersja danych</i>  Dane analogowe, dane cyfrowe;  Działanie i stosowanie konwerterów analogowych na dziesiętne, dziesiętnych na analogowe, nakłady i wyniki, ograniczenia różnych rodzajów.	—	1	—	2	—
5.4	<i>Magistrala danych</i>  Funkcjonowanie magistrali danych w systemach na statkach powietrznych, wraz ze znajomością ARINC i innych specyfikacji.  Sieć statku powietrznego/Ethernet	—	2	—	2	—
5.5	<i>Obwody logiczne</i>  a) Określanie powszechnie stosowanych symboli bramek, tabel i obwodów równorzędnych; Aplikacje używane w systemach na statkach powietrznych, schematy ideowe.  b) Interpretacja schematów logicznych.	—	2	—	2	► <b>M5</b> — ◀
5.6	<i>Podstawowa struktura komputera</i>  a) Technologia komputerowa (wraz z bitami, bajtami, oprogramowaniem, sprzętem, procesorem centralnym (CPU), układami scalonymi (IC) oraz różnymi narzędziami pamięci takimi jak RAM, ROM, PROM); Technologia komputerowa (stosowana w systemach na statkach powietrznych).  b) Terminologia związana z komputerami; Działanie, układ i interfejs głównych części składowych mikrokomputera wraz z powiązаныmi systemami magistrali; Informacja zawarta w słowach rozkazu jedno- i wieloadresowego; Terminy związane z pamięcią; Działanie typowych przyrządów pamięciowych; Działanie, zalety i wady różnych systemów archiwizacji danych.	1	2	—	—	—
5.7	<i>Mikroprocesory</i>  Funkcje wykonywane przez mikroprocesory i ich ogólne działanie;  Podstawowe działanie każdego z następujących elementów mikroprocesora: jednostka sterująca, procesor, zegar, rejestr, jednostka arytmetyczno-logiczna.	—	—	—	2	—

▼ B

	POZIOM				
	A	B1— 1 B1— 3	B1— 2 B1— 4	► <u>M5</u> B2 B2L ◀	B3
5.8 <i>Obwody zintegrowane</i>	—	—	—	2	—
Działanie i użytkowanie koderów i dekodeków;					
Funkcje rodzajów koderów;					
Użycie średniej, wielkiej i bardzo wielkiej skali integracji.					
5.9 <i>Multipleksowanie</i>	—	—	—	2	—
Działanie, stosowanie i identyfikacja w diagramach logicznych multiplekserów i demultiplekserów.					
5.10 <i>Technika światłowodowa</i>	—	1	1	2	—
Zalety i wady światłowodowego przesyłania danych nad przesyłaniem przewodem elektrycznym;					
Światłowodowa magistrala danych;					
Terminy związane z techniką światłowodową;					
Urządzenia końcowe;					
Łączniki, terminale kontrolne, terminale zdalne;					
Stosowanie techniki światłowodowej w systemach na statkach powietrznych.					
5.11 <i>Elektroniczne monitory ekranowe</i>	—	2	1	2	► <u>M5</u> — ◀
Zasady działania powszechnie stosowanych rodzajów monitorów ekranowych używanych w nowoczesnych statkach powietrznych, wraz z kineskopem, diodą świecącą i monitorem ciekłokrystalicznym.					
5.12 <i>Urządzenia wrażliwe elektrostatycznie</i>	1	2	2	2	► <u>M5</u> — ◀
Specjalne postępowanie z podzespołami wrażliwymi na wyładowania elektrostatyczne;					
Świadomość ryzyka i możliwych szkód, urządzenia ochrony antystatycznej podzespołów i personelu.					
5.13 <i>Kontrola zarządzania oprogramowaniem</i>	—	2	1	2	► <u>M5</u> — ◀
Świadomość ograniczeń, wymagania zdolności do lotu i możliwe katastrofalne skutki niezatwierdzonych zmian w oprogramowaniu.					
5.14 <i>Środowisko elektromagnetyczne</i>	—	2	2	2	► <u>M5</u> — ◀
Wpływ następujących zjawisk na obsługę techniczną systemów elektronicznych: EMC — kompatybilność elektromagnetyczna EMI — interferencja elektromagnetyczna HARF — pole o dużej intensywności napromieniowania Zabezpieczenie przeciwpiorunowe					
5.15 <i>Typowe elektroniczne/cyfrowe systemy na statkach powietrznych</i>	—	2	2	2	► <u>M5</u> — ◀

▼ **B**

	POZIOM				
	A	B1— 1 B1— 3	B1— 2 B1— 4	► <b>M5</b> B2 B2L ◀	B3
<p>Ogólne uporządkowanie typowych elektronicznych/cyfrowych systemów na statkach powietrznych i powiązanych BITE (wbudowanych urządzeniach testujących), takich jak:</p> <p>a) <i>tylko dla B1 i B2:</i></p> <p>ACARS-ARINC system komunikacji, adresowania i raportowania</p> <p>EICAS — systemy wskazań silnika i powiadamiania załogi</p> <p>FBW — elektroniczny układ sztucznej stateczności i sterowania „fly-by-wire”</p> <p>FMS — system zarządzania lotem</p> <p>IRS — system układów bezwładnościowych</p> <p>b) <i>dla B1, B2 i B3:</i></p> <p>ECAM — elektroniczny scentralizowany monitoring statku powietrznego</p> <p>EFIS — elektroniczny system instrumentów lotu</p> <p>GPS — Global Positioning System</p> <p>TCAS — system alarmu i unikania kolizji w ruchu</p> <p>► <b>C2</b> Zintegrowane moduły elektroniki lotniczej ◀</p> <p>Systemy kabinowe</p> <p>Systemy informatyczne</p>					

## MODUŁ 6. MATERIAŁY I SPRZĘT

	POZIOM			
	A	B1	► <b>M5</b> B2 B2L ◀	B3
6.1 <i>Materiały budowy statku powietrznego zawierające żelazo</i>				
a) Charakterystyka, właściwości i identyfikacja powszechnie używanej stali stopowej stosowanej w statkach powietrznych; Obróbka cieplna i stosowanie stali stopowej.	1	2	1	2
b) Testowanie materiałów zawierających żelazo w celu uzyskania twardości, wytrzymałości na rozciąganie, wytrzymałości na zmęczenie i udarności.	—	1	1	1
6.2 <i>Materiały do budowy statku powietrznego niezawierające żelaza</i>				
a) Charakterystyka, właściwości i identyfikacja materiałów niezawierających żelaza używanych do budowy statków powietrznych; Obróbka cieplna i stosowanie materiałów niezawierających żelaza;	1	2	1	2
b) Testowanie materiałów niezawierających żelaza w celu uzyskania twardości, wytrzymałości na rozciąganie, wytrzymałości na zmęczenie i udarności.	—	1	1	1
6.3 <i>Materiały do budowy statku powietrznego — kompozyty i niemetal</i>				
6.3.1 <i>Kompozyty i niemetal inne niż drewno i tkanina</i>				
a) Charakterystyka, właściwości i identyfikacja powszechnych kompozytów i niemetalu, innych niż drewno, używanych do budowy statków powietrznych; Środki łączące i uszczelniające	1	2	2	2

▼ **B**

	POZIOM			
	A	B1	► M5 B2 B2L ◀	B3
b) Wykrywanie usterek/pogarszania się jakości kompozytów i materiałów niemetalicznych; Naprawa kompozytów i materiałów niemetalicznych.	1	2	—	2
6.3.2 <i>Struktury drewniane</i>	1	2	—	2
Metody konstrukcyjne drewnianych struktur płatowców; Charakterystyka, właściwości i rodzaje drewna i klejów używanych w samolotach; Konserwacja struktur drewnianych; Rodzaje usterek w materiałach i strukturach drewnianych; Wykrywanie usterek w strukturach drewnianych; Naprawa struktur drewnianych.				
6.3.3 <i>Pokrycia tkaninowe</i>	1	2	—	2
Charakterystyka, właściwości i rodzaje tkanin używanych w samolotach; Metody badania tkanin; Rodzaje usterek w tkaninach; Naprawa pokryć tkaninowych.				
6.4 <i>Korozja</i>				
a) Podstawy chemiczne; Tworzenie poprzez proces galwanizacji, mikrobiologiczne, poprzez nacisk;	1	1	1	1
b) Rodzaje korozji i ich identyfikacja; Przyczyny korozji; Rodzaje materiałów, podatność na korozję.	2	3	2	2
6.5 <i>Elementy złączne</i>				
6.5.1 <i>Gwinty</i>	2	2	2	2
Nomenklatura dotycząca gwintów; Formy gwintów, rozmiary i tolerancja dla standardowych gwintów używanych w statkach powietrznych; Mierzenie gwintów.				
6.5.2 <i>Śruby, śruby dwustronne, wkręty</i>	2	2	2	2
Rodzaje śrub: specyfikacja, identyfikacja i oznaczanie śrub statków powietrznych, międzynarodowe standardy; Nakrętki: samokontrujące, kotwy, standardowe rodzaje; Wkręty do części metalowych: specyfikacja wkrętów używanych na statkach powietrznych; Śruby dwustronne: rodzaje i użycie, wstawienie i wyjęcie; Wkręty samogwintujące, kołki ustalające.				

▼ **B**

	POZIOM			
	A	B1	► M5 B2 B2L ◀	B3
6.5.3 <i>Zatraski</i>  Podkładki sprężyste i odginane, płytki ustalające, zawlecзки, przeciwnakrętki jednozwojowe, zabezpieczenie przewodowe, zatraski szybko zwalniane, klucze, pierścienie sprężynujące zabezpieczające, przetyczki.	2	2	2	2
6.5.4 <i>Nity na statkach powietrznych</i>  Rodzaje nitów pełnych i jednostronnie zamykanych: specyfikacja i identyfikacja, obróbka cieplna.	1	2	1	2
6.6 <i>Rury i złącza</i>  a) Identyfikacja oraz rodzaje rur sztywnych i giętkich oraz ich złączek używanych w statkach powietrznych.  b) Standardowe złącza w przewodach wodnych wysokociśnieniowych, przewodach paliwowych, olejowych, pneumatycznych i systemów powietrznych używanych w statkach powietrznych.	2  2	2  2	2  1	2  2
6.7 <i>Sprężyny</i>  Rodzaje sprężyn, materiały, właściwości i zastosowanie.	—	2	1	1
6.8 <i>Łożyska</i>  Przeznaczenie łożysk, obciążenia, materiały, budowa;  Rodzaje łożysk i ich zastosowanie.	1	2	2	1
6.9 <i>Skrzynia biegów</i>  Rodzaje przekładni zębatych i ich zastosowanie;  Przełożenia, systemy redukcji i zwielokrotniania, koła zębate bierne i czynne, wzory zębów;  Pasy i koła pasowe, łańcuchy i zęby koła łańcuchowego.	1	2	2	1
6.10 <i>Linki sterownicze</i>  Rodzaje linek;  Wyposażenie końcowe, nakrętki napinające i przyrządy kompensacyjne;  Koła pasowe i części składowe systemów linkowych;  Linki Bowdena;  Elastyczne układy sterowania statkiem powietrznym.	1	2	1	2
6.11 <i>Przewody i połączenia elektryczne</i>  Rodzaje przewodów, budowa i właściwości;  Kable wysokiego napięcia i współosiowe;  Karbowanie;  Rodzaje połączeń, kołki (piny), wtyczki, gniazdka, izolatory, wartość znamionowa prądu i napięcia, sprzęganie, kody identyfikacyjne.	1	2	2	2

▼ **B**

## MODUŁ 7A. DZIAŁANIA Z ZAKRESU OBSŁUGI TECHNICZNEJ

Uwaga: Niniejszy moduł nie stosuje się do kategorii B3. Odpowiednie tematy dla kategorii B3 podano w module 7B.

	POZIOM		
	A	B1	► M5 B2 B2L ◀
7.1 <i>Środki bezpieczeństwa — statek powietrzny i warsztat</i>  Aspekty bezpieczeństwa pracy wraz ze środkami bezpieczeństwa przy pracy z energią elektryczną, gazami, w szczególności tlenem, olejami i chemikaliami.  Także instrukcje podejmowania czynności zaradczych w przypadku ognia lub innego wypadku z jednym lub więcej wspomnianymi czynnikami ryzyka wraz z wiedzą na temat środków gaśniczych.	3	3	3
7.2 <i>Działania w warsztacie</i>  Posługiwanie się narzędziami, dbanie o narzędzia, użycie materiałów warsztatowych;  Rozmiary, luzy i tolerancje, normy jakości wykonania;  Kalibracja narzędzi i wyposażenia, normy kalibracji.	3	3	3
7.3 <i>Narzędzia</i>  Rodzaje pospolitych narzędzi ręcznych;  Rodzaje pospolitych narzędzi elektrycznych;  Działanie i użycie, narzędzia do pomiarów precyzyjnych;  Urządzenia i metody smarowania  Działanie, funkcjonowanie i użytkowanie urządzeń do ogólnego testowania elektrycznego;	3	3	3
7.4 <i>Urządzenia do ogólnego testowania elektroniki lotniczej</i>  Działanie, funkcjonowanie i użytkowanie urządzeń do ogólnego testowania elektroniki lotniczej	—	2	3
7.5 <i>Rysunki techniczne maszynowe, wykresy i normy</i>  Rodzaje rysunków technicznych, wykresy, ich symbole, wymiary, tolerancje i rzuty;  Informacje identyfikujące tabliczki rysunkowe;  Mikrofilmy, mikrokarty i prezentacje komputerowe;  Specyfikacja 100 amerykańskiego Stowarzyszenia Transportu Lotniczego (ATA);  Lotnicze i inne stosowane normy wraz z ISO, AN, MS, NAS i MIL;  Schematy instalacji elektrycznych i schematy ideowe.	1	2	2
7.6 <i>Pasowania i tolerancje</i>  Rozmiary wiertel do otworów na śrubę, klasy pasowania;  Powszechnie używany system pasowania i tolerancji;  Harmonogram pasowania i tolerancji dla statków powietrznych i silników;  Ograniczenia wyginania, skręcania i ścierania;  Standardowe metody sprawdzania wałów, łożysk i innych części.	1	2	1

▼ **B**

		POZIOM		
		A	B1	►M5 B2 B2L ◄
7.7	<p><i>System połączeń elektrycznych (EWIS)</i></p> <p>Ciągłość, techniki izolowania, łączenia i testowania;</p> <p>Użycie zagniataków: obsługiwanych ręcznie i hydraulicznie;</p> <p>Testowanie połączeń zagniatanych;</p> <p>Umieszczanie i wyjmowanie kołków (pinów) połączeniowych;</p> <p>Kable współosiowe: środki bezpieczeństwa przy testowaniu i instalacji;</p> <p>Oznakowanie typów przewodów, kryteria ich przeglądów oraz tolerancja uszkodzeń</p> <p>Techniki ochrony instalacji elektrycznej: wiązanie kabli i mocowanie wiązki kabli, zaciski kablone, techniki narękawników ochronnych wraz z obwojem obkurczania cieplnego, ekranowanie.</p> <p>Standardy instalacji, przeglądów, napraw, obsługi technicznej i utrzymania czystości systemów EWIS.</p>	1	3	3
7.8	<p><i>Nitowanie</i></p> <p>Połączenia nitowe, rozmieszczenie i skok nitów;</p> <p>Narzędzia używane do nitowania i nitowania zagłębionego;</p> <p>Badanie połączeń nitowych.</p>	1	2	—
7.9	<p><i>Rury i przewody</i></p> <p>Zginane oraz kielichowane/rozwarne rury statku powietrznego;</p> <p>Badanie i testowanie rur i przewodów statku powietrznego;</p> <p>Instalacja i mocowanie rur.</p>	1	2	—
7.10	<p><i>Sprężyny</i></p> <p>Badanie i testowanie sprężyn.</p>	1	2	—
7.11	<p><i>Łożyska</i></p> <p>Testowanie, czyszczenie i badanie łożysk;</p> <p>Wymagania smarownicze łożysk;</p> <p>Uszkodzenia łożysk i ich przyczyny.</p>	1	2	—
7.12	<p><i>Skrzynia biegów</i></p> <p>Badanie kół zębatych, luzu;</p> <p>Badanie pasów i kół pasowych, łańcuchów i zębów koła łańcuchowego;</p> <p>Badanie dźwigników śrubowych, urządzeń dźwigniowych, systemy cięgieł przeciwsobnych.</p>	1	2	—



▼ B

		POZIOM		
		A	B1	►M5 B2 B2L ◄
7.13	<i>Linki sterownicze</i>  Zarabianie końcówek;  Badanie i testowanie linek sterowniczych;  Linki Bowdena; Elastyczne układy sterowania statkiem powietrznym.	1	2	—
7.14	<i>Postępowanie z materiałami</i>			
7.14.1	<i>Blacha cienka</i>  Zaznaczanie i obliczanie luzu zginania;  Obróbka blachy cienkiej, wraz ze zginaniem i formowaniem;  Badanie działania blachy cienkiej	—	2	—
7.14.2	<i>Kompozyty i niemetal</i>  Wykonywanie spoiw;  Warunki środowiskowe;  Metody badania.	—	2	—
7.15	<i>Spawanie, lutowanie twarde, lutowanie i spajanie</i>			
	a) Metody lutowania, badanie złączy lutowanych.	—	2	2
	b) Metody spawania i lutowania twardego; Badanie złączy spawanych i twardo lutowanych; Metody łączenia i badanie złączy spojonych.	—	2	—
7.16	<i>Waga i równowaga statku powietrznego</i>			
	a) Obliczanie środka ciężkości/ograniczeń: używanie odnośnych dokumentów.	—	2	2
	b) Przygotowanie statku powietrznego do ważenia; Ważenie statku powietrznego.	—	2	—
7.17	<i>Obsługa i przechowywanie statku powietrznego</i>  Kołowanie i holowanie statku powietrznego oraz powiązane z tym środki bezpieczeństwa;  Podnoszenie, klinowanie, zabezpieczanie statku powietrznego i powiązane z tym środki bezpieczeństwa;  Metody przechowywania statku powietrznego;  Procedury napełniania/oprózniania zbiorników paliwa;  Procedury odlodzeniowe i przeciwołodziowe;  Lotniskowe zasilanie elektryczne, hydrauliczne i pneumatyczne;  Wpływ warunków środowiska na obsługę i funkcjonowanie statku powietrznego.	2	2	2

▼ **B**

		POZIOM		
		A	B1	►M5 B2 B2L ◀
7.18	<i>Techniki demontażu, badania, naprawy i montażu</i>			
	a) Rodzaje uszkodzeń i techniki kontroli wzrokowej; Usuwanie korozji, ocena i ponowne zabezpieczanie przed korozją.	2	3	3
	b) Metody naprawy generalnej, podręcznik naprawy konstrukcji; Programy kontroli starzenia się, zmęczenia i korozji.	—	2	—
	c) Techniki badania nieniszczącego wraz z metodami penetrantu, radiograficzną, prądów wirowych, ultradźwiękową i boroskopową.	—	2	1
	d) Techniki demontażu i ponownego montażu.	2	2	2
	e) Techniki wykrywania i usuwania usterek.	—	2	2
7.19	<i>Zdarzenia nadzwyczajne</i>			
	a) Badanie po uderzeniu pioruna oraz penetracja HIRF.	2	2	2
	b) Badanie po zdarzeniach nadzwyczajnych takich jak twarde lądowanie oraz lot przez turbulencje.	2	2	—
7.20	<i>Procedury obsługi technicznej</i>	1	2	2
	Planowanie obsługi technicznej;			
	Procedury modyfikacyjne;			
	Procedury magazynowe;			
	Procedury certyfikacji/dopuszczania;			
	Połączenie z działaniem statku powietrznego;			
	Badanie obsługi technicznej/kontrola jakości/gwarancja jakości;			
	Dodatkowe procedury obsługi technicznej;			
	Kontrola podzespołów o ograniczonej trwałości.			

## MODUŁ 7B. DZIAŁANIA Z ZAKRESU OBSŁUGI TECHNICZNEJ

*Uwaga:* Zakres niniejszego modułu uwzględnia technologię samolotów należących do kategorii B3.

		POZIOM
		B3
7.1	<i>Środki bezpieczeństwa — statek powietrzny i warsztat</i>	3
	Aspekty bezpieczeństwa pracy wraz ze środkami bezpieczeństwa przy pracy z energią elektryczną, gazami, w szczególności tlenem, olejami i chemikaliami.	
	Także instrukcje podejmowania czynności zaradczych w przypadku pożaru lub innego wypadku z jednym lub więcej wspomnianymi czynnikami ryzyka wraz z wiedzą na temat środków gaśniczych.	

▼ **B**

		POZIOM
		B3
7.2	<p><i>Działania w warsztacie</i></p> <p>Posługiwanie się narzędziami, dbanie o narzędzia, użycie materiałów warsztatowych;</p> <p>Rozmiary, luzy i tolerancje, normy jakości wykonania;</p> <p>Kalibracja narzędzi i wyposażenia, normy kalibracji.</p>	3
7.3	<p><i>Narzędzia</i></p> <p>Rodzaje pospolitych narzędzi ręcznych;</p> <p>Rodzaje pospolitych narzędzi elektrycznych;</p> <p>Działanie i użycie, narzędzia do pomiarów precyzyjnych;</p> <p>Urządzenia i metody smarowania</p> <p>Działanie, funkcjonowanie i użytkowanie elektrycznych urządzeń testowych ogólnego przeznaczenia;</p>	3
7.4	<p><i>Awioniczne urządzenia testowe ogólnego przeznaczenia</i></p> <p>Działanie, funkcjonowanie i użytkowanie awionicznych urządzeń testowych ogólnego przeznaczenia</p>	► <b>M5</b> 1 ◀
7.5	<p><i>Rysunki techniczne maszynowe, wykresy i normy</i></p> <p>Rodzaje rysunków technicznych, wykresy, ich symbole, wymiary, tolerancje i rzuty;</p> <p>Informacje identyfikujące tabliczki rysunkowe;</p> <p>Mikrofilmy, mikrokarty i prezentacje komputerowe;</p> <p>Specyfikacja 100 amerykańskiego Stowarzyszenia Transportu Lotniczego (ATA);</p> <p>Lotnicze i inne stosowane normy wraz z ISO, AN, MS, NAS i MIL;</p> <p>Schematy instalacji elektrycznych i schematy ideowe.</p>	2
7.6	<p><i>Pasowanie i tolerancje</i></p> <p>Rozmiary wiertel do otworów na śrubę, klasy pasowania;</p> <p>Powszechnie używany system pasowania i tolerancji;</p> <p>Harmonogram pasowania i tolerancji dla statków powietrznych i silników;</p> <p>Ograniczenia wyginania, skręcania i ścierania;</p> <p>Standardowe metody sprawdzania wałów, łożysk i innych części.</p>	2

▼ **B**

		POZIOM
		B3
7.7	<p><i>Przewody i połączenia elektryczne</i></p> <p>Ciągłość, techniki izolowania, łączenia i testowania;</p> <p>Użycie zagniataków: obsługiwanych ręcznie i hydraulicznie;</p> <p>Testowanie połączeń zagniatanych;</p> <p>Umieszczanie i wyjmowanie kołków (pinów)połączeniowych;</p> <p>Kable współosiowe: środki bezpieczeństwa przy testowaniu i instalacji;</p> <p>Techniki ochrony instalacji elektrycznej: wiązanie kabli i mocowanie wiązki kabli, zaciski kablowe, techniki narękawników ochronnych wraz z obwojem obkurczania ciepłego, ekranowanie.</p>	2
7.8	<p><i>Nitowanie</i></p> <p>Połączenia nitowe, rozmieszczenie i skok nitów;</p> <p>Narzędzia używane do nitowania i nitowania zagłębionego;</p> <p>Badanie połączeń nitowych.</p>	2
7.9	<p><i>Rury i przewody</i></p> <p>Zginane oraz kielichowane/rozwarne rury statku powietrznego;</p> <p>Badanie i testowanie rur i przewodów statku powietrznego;</p> <p>Instalacja i mocowanie rur.</p>	2
7.10	<p><i>Sprężyny</i></p> <p>Badanie i testowanie sprężyn.</p>	► <b>M5</b> 2 ◀
7.11	<p><i>Łożyska</i></p> <p>Testowanie, czyszczenie i badanie łożysk;</p> <p>Wymagania smarownicze łożysk;</p> <p>Uszkodzenia łożysk i ich przyczyny.</p>	2
7.12	<p><i>Skrzynia biegów</i></p> <p>Badanie kół zębatych, luzu;</p> <p>Badanie pasów i kół pasowych, łańcuchów i zębów koła łańcuchowego;</p> <p>Badanie dźwigników śrubowych, urządzeń dźwigniowych, systemy cięgieł przeciwsobnych.</p>	2
7.13	<p><i>Linki sterownicze</i></p> <p>Zarabianie końcówek;</p> <p>Badanie i testowanie linek sterowniczych;</p> <p>Linki Bowdena; Elastyczne układy sterowania statkiem powietrznym.</p>	2
7.14	<p><i>Postępowanie z materiałami</i></p>	
7.14.1	<p><i>Blacha cienka</i></p> <p>Zaznaczanie i obliczanie luzu zginania;</p> <p>Pracowanie blachy cienkiej, wraz ze zginaniem i formowaniem;</p> <p>Badanie działania blachy cienkiej</p>	2

▼ B

		POZIOM
		B3
7.14.2	<i>Kompozyty i niemetalę</i>	2
	Wykonywanie spoiw;	
	Warunki środowiskowe;	
	Metody badania.	
7.15	<i>Spawanie, lutowanie twarde, lutowanie i spajanie</i>	
	a) Metody lutowania, badanie złączy lutowanych.	2
	b) Metody spawania i lutowania twardego; Badanie złączy spawanych i twardo lutowanych; Metody łączenia i badanie złączy spojonych.	2
7.16	<i>Waga i równowaga statku powietrznego</i>	
	a) Obliczanie środka ciężkości/ograniczeń: używanie odnośnych dokumentów.	2
	b) Przygotowanie statku powietrznego do ważenia; Ważenie statku powietrznego.	2
7.17	<i>Obsługa i przechowywanie statku powietrznego</i>	2
	Kołowanie i holowanie statku powietrznego oraz powiązane z tym środki bezpieczeństwa;	
	Podnoszenie, klinowanie, zabezpieczanie statku powietrznego i powiązane z tym środki bezpieczeństwa;	
	Metody przechowywania statku powietrznego;	
	Procedury napełniania/oprózniczenia zbiorników paliwa;	
	Procedury odlodzeniowe i przeciwołdzeniowe;	
	Lotniskowe zasilanie elektryczne, hydrauliczne i pneumatyczne;	
	Wpływ warunków środowiska na obsługę i funkcjonowanie statku powietrznego.	
7.18	<i>Techniki demontażu, badania, naprawy i montażu</i>	
	a) Rodzaje uszkodzeń i techniki kontroli wzrokowej; Usuwanie korozji, ocena i ponowne zabezpieczanie przed korozją.	3
	b) Metody naprawy generalnej, podręcznik naprawy konstrukcji; Programy kontroli starzenia się, zmęczenia i korozji.	2
	c) Techniki badania nieniszczącego wraz z metodami penetrantu, radiograficzną, prądów wirowych, ultradźwiękową i boroskopową.	2
	d) Techniki demontażu i ponownego montażu.	2
	e) Techniki wykrywania i usuwania usterek.	2
7.19	<i>Zdarzenia nadzwyczajne</i>	
	a) Badanie po uderzeniu pioruna oraz penetracja HIRF.	2
	b) Badanie po zdarzeniach nadzwyczajnych takich jak twarde lądowanie oraz lot przez turbulencje.	2

▼ **B**

		POZIOM
		B3
7.20	<i>Procedury obsługi technicznej</i>  Planowanie obsługi technicznej;  Procedury modyfikacyjne;  Procedury magazynowe;  Procedury certyfikacji/dopuszczania;  Połączenie z działaniem statku powietrznego;  Badanie obsługi technicznej/kontrola jakości/gwarancja jakości;  Dodatkowe procedury obsługi technicznej;  Kontrola podzespołów o ograniczonej trwałości.	2

## MODUŁ 8. PODSTAWY AERODYNAMIKI

		POZIOM			
		A	B1	► M5 B2 B2L ◀	B3
8.1	<i>Fizyka atmosfery</i>  Zastosowanie International Standard Atmosphere (ISA) do aerodynamiki.	1	2	2	1
8.2	<i>Aerodynamika</i>  Przepływ powietrza wokół ciała;  Warstwa przyścienna, przepływ uwarstwiony, turbulentny, niezakłócony, względny przepływ powietrza, odchylenie strug, wirowość, stagnacja;  Terminy: profil lotniczy, cięciwa, średnia cięciwa aerodynamiczna, opór profilowy, opór indukowany, środek ciśnień, kąt natarcia, zwichrzenie ujemne i dodatnie płata, lotność, kształt skrzydła i wydłużenie;  Siła ciągu, ciężar, wypadkowa aerodynamiczna;  Wytwarzanie siły nośnej i oporu: kąt natarcia, współczynnik siły nośnej, oporu, biegunowa, przeciągnięcie;  Zanieczyszczenie płata w tym lodem, śniegiem, szronem.	1	2	2	1
8.3	<i>Teoria lotu</i>  Związek między siłą nośną, ciężarem, ciągiem i oporem;  Lot ślizgowy;  Loty stanu ustalonego, osiągi;  Teoria obrotu;  Wpływ czynników obciążenia: przeciągnięcie, obwiednia lotu i ograniczenia konstrukcyjne;  Zwiększenie siły nośnej.	1	2	2	1
8.4	<i>Stateczność i dynamika lotu</i>  Stateczność podłużna, boczna i kierunkowa (czynna i bierna).	1	2	2	1

▼ **B**

## MODUŁ 9A. CZYNNIKI LUDZKIE

Uwaga: Niniejszy moduł nie stosuje się do kategorii B3. Odpowiednie tematy dla kategorii B3 podano w module 9B.

	POZIOM		
	A	B1	► M5 B2 B2L ◀
9.1 <i>Ogólne</i> Konieczność uwzględnienia czynnika ludzkiego; Zdarzenia, które można przypisać czynnikom ludzkim/błędom ludzkim; Prawa Murphy'ego.	1	2	2
9.2 <i>Ludzkie możliwości i ograniczenia</i> Wzrok; Słuch; Przetwarzanie informacji; Uwaga i percepcja; Pamięć; Klaustrofobia i dostęp fizyczny.	1	2	2
9.3 <i>Psychologia społeczna</i> Odpowiedzialność indywidualna i grupowa; Motywacja i demotywacja; Nacisk kolegów; Zagadnienia „kulturowe”; Praca zespołowa; Zarządzanie, nadzór i przewodnictwo.	1	1	1
9.4 <i>Czynniki wpływające na osiągnięcia</i> Stan zdrowia/kondycja; Stres związany z pracą i życiem osobistym; Presja czasu i terminy; Obciążenie pracą: nadmierne i niewystarczające; Sen i zmęczenie, praca zmianowa; Alkohol, lekarstwa i nadużywanie narkotyków.	2	2	2
9.5 <i>Środowisko fizyczne</i> Hałas i dym; Oświetlenie; Klimat i temperatura; Ruch i wibracje; Środowisko pracy.	1	1	1
9.6 <i>Zadania</i> Praca fizyczna; Zadania powtarzalne; Badanie poprzez oględziny; Systemy złożone.	1	1	1

▼ **B**

	POZIOM		
	A	B1	► M5 B2 B2L ◀
9.7 <i>Komunikacja</i> W ramach zespołów i między nimi; Rejestracja pracy; Uaktualnianie, okres ważności; Rozpowszechnianie informacji.	2	2	2
9.8 <i>Błąd ludzki</i> Modele i teorie błędu; Rodzaje błędów w zadaniach z zakresu obsługi technicznej; Skutki błędów (np. wypadki); Unikanie błędów i zarządzanie nimi.	1	2	2
9.9 <i>Ryzyko w miejscu pracy</i> Rozpoznawanie i unikanie ryzyka; Postępowanie w sytuacjach nagłych.	1	2	2

## MODUŁ 9B. CZYNNIKI LUDZKIE

*Uwaga:* Zakres niniejszego modułu uwzględnia mniej wymagające środowisko posiadaczy licencji na obsługę techniczną kategorii B3.

	POZIOM
	B3
9.1 <i>Ogólne</i> Konieczność uwzględnienia czynnika ludzkiego; Zdarzenia, które można przypisać czynnikom ludzkim/błędom ludzkim; Prawa Murphy'ego.	2
9.2 <i>Ludzkie możliwości i ograniczenia</i> Wzrok; Słuch; Przetwarzanie informacji; Uwaga i percepcja; Pamięć; Klaustrofobia i dostęp fizyczny.	2
9.3 <i>Psychologia społeczna</i> Odpowiedzialność indywidualna i grupowa; Motywacja i demotywacja; Nacisk kolegów; Zagadnienia „kulturowe”; Praca zespołowa; Zarządzanie, nadzór i przewodnictwo.	1
9.4 <i>Czynniki wpływające na osiągnięcia</i> Stan zdrowia/kondycja; Stres związany z pracą i życiem osobistym; Presja czasu i terminy; Obciążenie pracą: nadmierne i niewystarczające;	2



▼ **B**

		POZIOM
		B3
	Sen i zmęczenie, praca zmianowa; Alkohol, leki i nadużywanie narkotyków.	
9.5	<i>Środowisko fizyczne</i> Hałas i dym; Oświetlenie; Klimat i temperatura; Ruch i wibracje; Środowisko pracy.	1
9.6	<i>Zadania</i> Praca fizyczna; Zadania powtarzalne; Badanie poprzez oględziny; Systemy złożone.	1
9.7	<i>Komunikacja</i> W ramach zespołów i między nimi; Rejestracja pracy; Uaktualnianie, okres ważności; Rozpowszechnianie informacji.	2
9.8	<i>Błąd ludzki</i> Modele i teorie błędów; Rodzaje błędów w zadaniach z zakresu obsługi technicznej; Skutki błędów (np. wypadki); Unikanie błędów i zarządzanie nimi.	2
9.9	<i>Ryzyko w miejscu pracy</i> Rozpoznawanie i unikanie ryzyka; Postępowanie w sytuacjach nagłych.	2

▼ **M8**

## MODUŁ 10. PRZEPISY DOTYCZĄCE LOTNICTWA

		POZIOM			
		A	B1	B2 B2L	B3
10.1	<i>Ramy regulacyjne</i> Rola Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego; Rola Komisji Europejskiej; Rola EASA; Rola państw członkowskich i krajowych organów lotnictwa; Rozporządzenie (UE) 2018/1139, rozporządzenie (UE) nr 748/2012, rozporządzenie (UE) nr 1321/2014 i rozporządzenie (UE) nr 376/2014. Związek pomiędzy poszczególnymi załącznikami (częściami) rozporządzenia (UE) nr 748/2012, rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 i rozporządzenia (UE) nr 965/2012.	1	1	1	1
10.2	<i>Personel poświadczający — obsługa techniczna</i> Szczegółowe rozumienie części 66.	2	2	2	2

## ▼ M8

	POZIOM			
	A	B1	B2 B2L	B3
10.3 <i>Zatwierdzone organizacje obsługi technicznej</i> Szczegółowe rozumienie części 145 i części M podsekcja F.	2	2	2	2
10.4 <i>Operacje lotnicze</i> Ogólne rozumienie rozporządzenia (UE) nr 965/2012 Certyfikaty przewoźników lotniczych; Obowiązki operatorów, w szczególności obowiązki dotyczące zapewnienia ciągłej zdadności do lotu oraz obsługi technicznej; Program obsługi technicznej statków powietrznych MEL//CDL Dokumenty przewożone na pokładzie; Znakowanie statków powietrznych;	1	1	1	1
10.5 <i>Certyfikacja statków powietrznych, części i wyposażenia</i>				
a) Ogólne Ogólne rozumienie części 21 i warunków certyfikowania EASA CS-23, 25, 27, 29.	—	1	1	1
b) Dokumenty Świadectwo zdadności do lotu; ograniczone świadectwo zdadności do lotu i zezwolenie na lot; Świadectwo rejestracji; Certyfikat hałasu; Rozkład wagi; Licencja na radiostację i zatwierdzenie.	—	2	2	2
10.6 <i>Ciągła zdadność do lotu</i> Szczegółowe rozumienie przepisów części 21 dotyczących ciągłej zdadności do lotu. Szczegółowe rozumienie części M.	2	2	2	2
10.7. <i>Odpowiednie krajowe i międzynarodowe wymagania (jeżeli nie zostały zastąpione przez wymagania UE)</i>				
a) Programy obsługi technicznej, kontrola i badanie obsługi technicznej; Dyrektywy zdadności do lotu; Biuletyny obsługi, informacje obsługi producenta; Zmiany i naprawy; Dokumentacja obsługi technicznej: podręcznik obsługi technicznej, podręcznik napraw konstrukcyjnych, ilustrowany katalog części zamiennych itd. Tylko dla licencji A do B2: Główny wykaz minimalnego wyposażenia, wykaz minimalnego wyposażenia, wykaz odchylenia wysyłki;	1	2	2	2
b) Ciągła zdadność do lotu; Minimalne wymagania dotyczące wyposażenia — loty próbne Tylko dla licencji B1 i B2: ETOPS, wymagania obsługi technicznej i wysyłki; Eksploatacja przy każdej pogodzie, eksploatacja kategorii 2/3.	—	1	1	1”

▼ **B**

## MODUŁ 11A. AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY SAMOŁOTU TURBINOWEGO

		POZIOM	
		A1	B1.1
11.1	<i>Teoria lotu</i>		
	▶ <b>C8</b> 11.1.1 <i>Aerodynamika samolotu i sterowanie lotem</i> ◀	1	2
	▶ <b>C8</b> Działanie i efekt: — regulacji przechylenia: lotki i spoilery; — regulacji wysokości: stery wysokości, usterzenie integralne, stateczniki zmiennego zasięgu oraz przednie powierzchnie sterowe układu konstrukcyjnego typu kaczka; — regulacji odchylenia, ograniczników steru kierunku; ◀	—	—
	▶ <b>C8</b> Regulacja z użyciem sterolotek, ruddervatorów; ◀		
	▶ <b>C8</b> Urządzenia zwiększające siłę nośną, szczeliny skrzelowe, skrzele, kłapy, klapolotki; ◀		
	▶ <b>C8</b> Urządzenia oporowe, spoilery, urządzenia zmniejszające siłę nośną, hamulce aerodynamiczne; ◀		
	▶ <b>C8</b> Efekty grzebieni aerodynamicznych płata, krawędzie natarcia z uskokiem; ◀		
	▶ <b>C8</b> Regulacja warstwy granicznej, generatory wirów, kliny przeciągnięcia lub wiodące urządzenia brzegowe; ◀		
	▶ <b>C8</b> Działanie i efekt kłapek wyważających, kłapek odciążających i dociążających (wiodących), kłapek sterowniczych, kłapek sprężynowych, wyważenia masowego, nachylenia powierzchni sterowej, aerodynamicznych paneli regulacyjnych. ◀		
11.1.2	<i>Lot z dużymi prędkościami</i>	1	2
	Lot z prędkością dźwięku, lot z prędkością poddźwiękową, lot transsoniczny, lot z prędkością ponaddźwiękową;		
	Liczba Macha, krytyczna liczba Macha, buffet wysokościowy, fala uderzeniowa, nagrzewanie aerodynamiczne, reguła pól;		
	Czynniki mające wpływ na przepływ powietrza we wlotach silnikowych w samolotach dużej prędkości;		
	Efekty skosu dodatniego na krytycznej liczbie Macha.		
11.2	<i>Struktury płatowca — koncepcje ogólne</i>		
	a) Wymagania dotyczące zdatności do lotu dla wytrzymałości konstrukcyjnej;	2	2
	Klasyfikacja strukturalna, pierwszorzędowa, drugorzędowa i trzeciorzędowa;		
	Brak bezpieczeństwa, trwałość niezawodna, koncepcje dotyczące tolerancji awarii;		
	Strefowe i stanowiskowe systemy identyfikacji;		
	Nacisk, naprężenie, zginanie, ściskanie, ścinanie, skręcanie, rozciąganie, naprężenie obwodowe, zmęczenie materiału;		

▼ B

		POZIOM	
		A1	B1.1
	<p>Dreny i zabezpieczenie wentylacji;</p> <p>Zapewnienie instalacji systemu;</p> <p>Zapewnienie ochrony przed uderzeniem pioruna;</p> <p>Umasienie samolotu.</p> <p>b) Metody konstrukcyjne: pokrycie pracujące kadłuba, wręgi, podłużnice, przegrody, ramy, doublery, rozpórki, więzadła, belki, struktura podłogi, wzmocnienie, metody zdejmowania izolacji, ochrona antykorozyjna, skrzydło, usterzenie ogonowe i urządzenia silnikowe; Techniki montażu konstrukcji: nitowanie, skręcanie, spajanie;</p> <p>Metody ochrony powierzchni, takie jak chromianowanie, anodyzowanie, malowanie;</p> <p>Czyszczenie powierzchni;</p> <p>Symetria płatowca: metody równania i sprawdzania symetrii.</p>	1	2
11.3	<i>Struktury płatowca — samoloty</i>		
11.3.1	<i>Kadłub (ATA 52/53/56)</i>	1	2
	<p>Uszczelnianie konstrukcji i utrzymywanie ciśnienia;</p> <p>Skrzydło, statecznik, wspornik i elementy podwozia;</p> <p>Montaż siedzeń i system załadunku;</p> <p>Drzwi i wyjścia awaryjne: konstrukcja, mechanizmy, działanie i urządzenia zabezpieczające;</p> <p>Okna i budowa oraz mechanizmy wiatrochronu.</p>		
11.3.2	<i>Skrzydła (ATA 57)</i>	1	2
	<p>Budowa;</p> <p>Przechowywanie paliwa;</p> <p>Podwozie samolotu, wspornik, powierzchnia sterowa i urządzenia podnoszenia/oporu.</p>		
11.3.3	<i>Stateczniki (ATA 55)</i>	1	2
	<p>Budowa;</p> <p>Mocowanie powierzchni sterowej.</p>		
11.3.4	<i>Powierzchnie sterowe lotu (ATA 55/57)</i>	1	2
	<p>Budowa i zamocowanie;</p> <p>Równoważenie — masa i aerodynamika.</p>		
11.3.5	<i>Gondole/Wsporniki (ATA 54)</i>	1	2

▼ **B**

		POZIOM	
		A1	B1.1
	Gondole/Wsporniki: — Budowa; — Zapory ogniowe; — Zawieszenie silnika.	—	—
11.4	<i>Klimatyzacja i zwiększanie ciśnienia w kabinie (ATA 21)</i>		
11.4.1	<i>Dopływ powietrza</i>  Źródła zasilania w powietrze, włącznie z upustem silnikowym, ► <b>C2</b> pomocnicze źródło zasilania ◀ i zasilanie lotniskowe.	1	2
11.4.2	<i>Klimatyzacja</i>  Systemy klimatyzacyjne;  Urządzenia obiegu powietrza i obiegu pary;  Systemy dystrybucji;  System regulacji przepływu, temperatury i wilgotności.	1	3
11.4.3	<i>Zwiększanie ciśnienia</i>  Systemy zwiększenia ciśnienia;  Regulacja i zobrazowanie w tym zawory sterowania i bezpieczeństwa;  Regulatory ciśnienia kabinowego.	1	3
11.4.4	<i>Urządzenia zabezpieczające i ostrzegawcze</i>  Urządzenia ochronne i ostrzegawcze.	1	3
11.5	<i>Instrumenty/systemy elektroniki lotniczej</i>		
11.5.1	<i>Systemy instrumentowe (ATA 31)</i>  Urządzenia pilotażowe: wysokościomierz, wskaźnik prędkości lotu, pionowy prędkościomierz;  Urządzenia żyroskopowe: sztuczny horyzont, wskaźnik położenia, wskaźnik kierunku, wskaźnik sytuacji w poziomie, zakrętomierz i wskaźnik ślizgu, koordynator zakrętu;  Kompasy: bezpośredni odczyt, odczyt zdalny;  Wskaźnik kąta natarcia, system ostrzegania o przeciągnięciu;  Szklany kokpit;  Inne wskaźniki samolotu.	1	2
11.5.2	<i>Systemy elektroniki lotniczej</i>	1	1

▼ **B**

		POZIOM	
		A1	B1.1
	Podstawy układów systemu i działanie; — Autopilot (ATA 22); — Komunikacja (ATA 23); — Systemy nawigacji (ATA 34).	—	—
11.6	<i>Energia elektryczna (ATA 24)</i>  Montaż i działanie baterii;  Wytwarzanie prądu stałego;  Wytwarzanie prądu zmiennego;  Wytwarzanie energii elektrycznej w sytuacji awaryjnej;  Regulacja napięcia;  Rozdział energii elektrycznej;  Przemienniki, transformatory, prostowniki;  Ochrona obwodów;  Zasilanie zewnętrzne/lotniskowe.	1	3
11.7	<i>Sprzęt i wyposażenie (ATA 25)</i>  a) Wymagania dotyczące sprzętu wykorzystywanego w nagłych wypadkach; Siedzenia, taśmy i pasy.  b) Układ kabiny; Rozmieszczenie sprzętu; Montaż wyposażenia kabiny; Sprzęt w kabinie służący rozrywce; Montaż kuchni; Sprzęt do obsługi i przechowywania ładunku; Schody.	2  1	2  1
11.8	<i>Ochrona przeciwpożarowa (ATA 26)</i>  a) Systemy wykrywania ognia i dymu oraz systemy ostrzegawcze; Systemy gaszące pożar; Testy systemu.  b) Przenośna gaśnica.	1  1	3  ► <b>M5</b> 2 ◀
11.9	<i>Sterowanie lotem (ATA 27)</i>	1	3

▼ **B**

		POZIOM	
		A1	B1.1
	<p>Sterowanie podstawowe: lotka, ster wysokości, ► <b>C8</b> ster kierunku ◀, spoiler;</p> <p>Regulacja wyważenia;</p> <p>Aktywna regulacja ładunku;</p> <p>► <b>C8</b> Urządzenia zwiększające siłę nośną ◀;</p> <p>Wewnętrzny hamulec aerodynamiczny, urządzenia zmniejszające siłę nośną;</p> <p>► <b>C8</b> Funkcjonowanie systemu: ręczne, hydrauliczne, pneumatyczne, elektryczne, ◀ sztuczna stateczność i sterowanie „fly-by-wire”;</p> <p>Sztuczne obciążenie, amortyzator odchylenia, wyważenie Macha, ogranicznik steru, systemy blokady podmuchów;</p> <p>Równoważenie i ustawienie;</p> <p>System ostrzegania o przeciągnięciu.</p>		
11.10	<p><i>Systemy paliwowe (ATA 28)</i></p> <p>Układ systemu;</p> <p>Zbiorniki paliwa;</p> <p>Systemy dostarczania;</p> <p>Zrzucanie, odpowietrzanie, drenowanie;</p> <p>Zasilanie na krzyż i przekazywanie;</p> <p>Oznaczenia i ostrzeżenia.</p> <p>Uzupełnianie paliwa i opróżnianie zbiorników z paliwa;</p> <p>Podłużne systemy równowagi paliwa.</p>	1	3
11.11	<p><i>Siła hydrauliczna (ATA 29)</i></p> <p>Układ systemu;</p> <p>Płyny hydrauliczne;</p> <p>Zbiorniki i akumulatory hydrauliczne;</p> <p>Wytwarzanie ciśnienia: elektrycznie, mechanicznie, pneumatycznie;</p> <p>Wytwarzanie ciśnienia w nagłym wypadku;</p> <p>Filtry;</p> <p>Regulacja ciśnienia;</p> <p>Rozdział mocy;</p>	1	3

▼ **B**

		POZIOM	
		A1	B1.1
	Systemy wykrywania i ostrzegania; Interfejs z innymi systemami.		
11.12	<i>Ochrona przed lodem i deszczem (ATA 30)</i> Tworzenie, klasyfikowanie i wykrywanie lodu; Systemy przeciwołodziennowe: elektryczne, z wykorzystaniem ciepłego powietrza i chemiczne; Systemy odładzania: elektryczne, z wykorzystaniem ciepłego powietrza, pneumatyczne i chemiczne; Środek hydrofobowy; Ogrzewanie sond i drenów; Systemy wycieraczek.	1	3
11.13	<i>Podwozie samolotu (ATA 32)</i> Budowa, amortyzacja; System wypuszczania i chowania podwozia: normalny i awaryjny; Wskazania i ostrzeżenia; Koła, hamulce, antypoślizg i autohamowanie; Opony; Sterowanie; Czujniki powietrze-ziemia.	2	3
11.14	<i>Światła (ATA 33)</i> Zewnętrzne: nawigacyjne, antykolizyjne, lądowania, kołowania, mrozowe; Wewnętrzne: w kabinie, w kokpicie, w ładowni; Awaryjne.	2	3
11.15	<i>Tlen (ATA 35)</i> Układ systemu: w kokpicie, w kabinie; Źródła, przechowywanie, ładowanie i dystrybucja; Regulacja dostaw; Wskazania i ostrzeżenia.	1	3
► <b>M5</b>	11.16 <i>Zasilanie pneumatyczne/próżniowe (ATA 36)</i> ◀ ► <b>M5</b> Układ systemu; ◀ ► <b>M5</b> Źródła: silnik/pomocnicze źródło zasilania, kompresory, zbiorniki, ► <b>C5</b> zasilanie lotniskowe ◀; ◀	1	3



▼ **B**

		POZIOM	
		A1	B1.1
	<p>► <b>M5</b> Pompy ciśnieniowe i pompy próżniowe; ◀</p> <p>► <b>M5</b> Regulacja ciśnienia; ◀</p> <p>► <b>M5</b> Rozdział powietrza; ◀</p> <p>► <b>M5</b> Wskazania i ostrzeżenia; ◀</p> <p>► <b>M5</b> Współpraca z innymi systemami. ◀</p>		
11.17	<p><i>Woda/odpady (ATA 38)</i></p> <p>Układ systemu wodnego, dostawa, dystrybucja, obsługa techniczna i drenaż;</p> <p>System toalet, spłukiwanie i obsługa techniczna;</p> <p>Kwestie związane z korozją.</p>	2	3
11.18	<p><i>Systemy obsługi technicznej na pokładzie (ATA 45)</i></p> <p>Centralne komputery obsługi technicznej;</p> <p>System ładowania danych;</p> <p>System biblioteki elektronicznej;</p> <p>Drukowanie;</p> <p>Monitorowanie struktury (monitorowanie tolerancji uszkodzeń).</p>	1	2
11.19	<p>► <b>C2</b> <i>Zintegrowane moduły elektroniki lotniczej (ATA 42)</i> ◀</p> <p>► <b>C2</b> Funkcje, które zwykle mogą być zintegrowane w zintegrowanych modułach elektroniki lotniczej (IMA), to m.in.:</p> <p>zarządzanie odbiorem powietrza z silnika, kontrola ciśnienia powietrza, kontrola wentylacji, kontrola wentylacji kabiny załogi i elektroniki lotniczej, kontrola temperatury, komunikacja w ruchu lotniczym, zarządzanie komunikacją w systemach elektroniki lotniczej, zarządzanie dopływem energii elektrycznej, monitorowanie bezpieczników elektrycznych, wbudowany system testowania elektrycznego, zarządzanie paliwem, kontrola hamulców, kontrola sterowania, wypuszczanie i chowanie podwozia, wskazania ciśnienia w oponach, wskazania ciśnienia w systemie olejowym, monitorowanie temperatury hamulców itd.; ◀</p> <p>Rdzeń systemu; Elementy sieciowe.</p>	1	2
	<p>► <b>M5</b> 11.20 <i>Systemy kabinowe (ATA 44)</i> ◀</p> <p>► <b>M5</b> Układy i podzespoły zapewniające rozrywkę pasażerom oraz komunikację na pokładzie statku powietrznego (kabinowy system łączności wewnętrznej – CIDS) oraz między statkiem powietrznym i stacjami naziemnymi (usługa sieci kabinowej – CNS). Obejmują one przesyłanie głosu, danych, muzyki i wideo. ◀</p> <p>► <b>M5</b> Kabinowy system łączności wewnętrznej zapewnia interfejs między załogą w kokpicie/kabinie i systemami kabinowymi. Te systemy umożliwiają wymianę danych między różnymi powiązаныmi elementami wymiennymi (LRU) i są zwykle obsługiwane z panelu obsługi lotu (FAP). ◀</p>	1	2

▼ **B**

		POZIOM	
		A1	B1.1
	<p>► <b>M5</b> Usługa sieci kabinowej wykorzystuje zwykle serwer współpracujący m.in. z następującymi systemami:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Teleinformatyka/łączność radiowa;</li> <li>— Główny system kabinowy (CCS);</li> <li>— System rozrywki podczas lotu (IFES);</li> <li>— System łączności zewnętrznej (ECS);</li> <li>— Kabinowy system pamięci masowej (CMMS);</li> <li>— System monitorowania kabiny (CMS);</li> <li>— Różne systemy kabinowe (MCS). ◀</li> </ul> <p>► <b>M5</b> Usługa sieci kabinowej może obsługiwać takie funkcje, jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— dostęp do raportów przed odlotem/w trakcie lotu,</li> <li>— dostęp do poczty elektronicznej/serwisu intranetowego/internetu, baza danych pasażerów. ◀</li> </ul> <p>Główny system kabinowy;</p> <p>System rozrywki podczas lotu;</p> <p>System łączności zewnętrznej;</p> <p>Kabinowy system pamięci masowej;</p> <p>System monitorowania kabiny;</p> <p>Różne systemy kabinowe.</p>	—	—
11.21	<p><i>Systemy informatyczne (ATA 46)</i></p> <p>Układy i komponenty, które służą magazynowaniu, uaktualnianiu i wyszukiwaniu informacji cyfrowych, tradycyjnie dostarczanych na papierze, mikrofilmach lub mikrokartach. Włącza się w to urządzenia dedykowane do funkcji magazynowania i wyszukiwania takie jak masowe pamięci bibliotek elektronicznych i kontrolery. Nie wchodzi w to urządzenia i komponenty zainstalowane w innych systemach i udostępnione z innych systemów, takie jak pokładowa drukarka lub ogólnie wykorzystywany ekran.</p> <p>Typowymi przykładami są systemy zarządzania ruchem lotniczym i informacją oraz systemy serwerów sieciowych.</p> <p>Ogólny system informatyczny statku powietrznego;</p> <p>Pokładowy system informatyczny;</p> <p>System informatyczny obsługi technicznej;</p> <p>System informatyczny kabiny pasażerskiej;</p> <p>Różne systemy informatyczne.</p>	1	2

## MODUŁ 11B. AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY SAMOLOTU TŁOKOWEGO

*Uwaga 1:* Niniejszy moduł nie stosuje się do kategorii B3. Odpowiednie tematy dla kategorii B3 podano w module 11C.

*Uwaga 2:* Zakres niniejszego modułu odzwierciedla technologię samolotów należących do podkategorii A2 i B1.2.

▼ B

		POZIOM	
		A2	B1.2
11.1	<i>Teoria lotu</i>		
▶ <u>C8</u>	11.1.1 <i>Aerodynamika samolotu i sterowanie lotem</i> ◀	1	2
	▶ <u>C8</u> Działanie i efekt:	—	—
	— regulacji przechylenia: lotki i spoilery;		
	— regulacji wysokości: stery wysokości, usterzenie integralne, stateczniki poziomego zasięgu oraz przednie powierzchnie sterowe układu konstrukcyjnego typu kaczka;		
	— regulacji odchylenia, ograniczników steru kierunku; ◀		
	▶ <u>C8</u> Regulacja z użyciem sterolotek, ruddervatorów; ◀		
	▶ <u>C8</u> Urządzenia zwiększające siłę nośną, szczeliny skrzelowe, skrzele, kłapy, klapolotki; ◀		
	▶ <u>C8</u> Urządzenia oporowe, spoilery, urządzenia zmniejszające siłę nośną, hamulce aerodynamiczne; ◀		
	▶ <u>C8</u> Efekty grzebieni aerodynamicznych płata, krawędzie natarcia z uskokiem; ◀		
	▶ <u>C8</u> Regulacja warstwy granicznej, generatory wirów, kliny przeciągnięcia lub wiodące urządzenia brzegowe; ◀		
	▶ <u>C8</u> Działanie i efekt kłapek wyważających, kłapek odciążających i dociążających (wiodących), kłapek sterowniczych, kłapek sprężynowych, wyważenia masowego, nachylenia powierzchni sterowej, aerodynamicznych paneli regulacyjnych. ◀		
11.1.2	<i>Loty z dużymi prędkościami — nie dotyczy</i>	—	—
11.2	<i>Struktury płatowca — koncepcje ogólne</i>		
	a) Wymagania dotyczące zdatności do lotu dla wytrzymałości konstrukcyjnej;	2	2
	Klasyfikacja strukturalna, pierwszorzędowa, drugorzędowa i trzeciorzędowa;		
	Brak bezpieczeństwa, trwałość niezawodna, koncepcje dotyczące tolerancji awarii;		
	Strefowe i stanowiskowe systemy identyfikacji;		
	Nacisk, naprężenie, zginanie, ściskanie, ścinanie, skręcanie, rozciąganie, naprężenie obwodowe, zmęczenie materiału;		
	Dreny i zabezpieczenie wentylacji;		
	Zapewnienie instalacji systemu;		
	Zapewnienie ochrony przed uderzeniem pioruna;		
	Umasienie samolotu.		
	b) Metody konstrukcyjne: pokrycie pracujące kadłuba, wręgi, podłużnice, przegrody, ramy, doublery, rozpórki, więzadła, belki, struktura podłogi, wzmocnienie, metody zdejmowania izolacji, ochrona antykorozyjna, skrzydło, usterzenie ogonowe i urządzenia silnikowe;	1	2
	Techniki montażu konstrukcji: nitowanie, skręcanie, spajanie;		
	Metody ochrony powierzchni, takie jak chromianowanie, anodyzowanie, malowanie;		
	Czyszczenie powierzchni;		
	Symetria płatowca: metody równania i sprawdzania symetrii.		

▼ **B**

		POZIOM	
		A2	B1.2
11.3	<i>Struktury płatowca — samoloty</i>		
11.3.1	<i>Kadłub (ATA 52/53/56)</i> Uszczelnianie konstrukcji i utrzymywanie ciśnienia; Skrzydło, wspornik usterzenia ogonowego samolotu i mocowanie podwozia; Montaż siedzeń; Drzwi i wyjścia awaryjne: konstrukcja i działanie; Mocowanie okien i wiatrochronu.	1	2
11.3.2	<i>Skrzydła (ATA 57)</i> Budowa; Przechowywanie paliwa; Podwozie samolotu, wspornik, powierzchnia sterowa i urządzenia podnoszenia/oporu.	1	2
11.3.3	<i>Stateczniki (ATA 55)</i> Budowa; Mocowanie powierzchni sterowej.	1	2
11.3.4	<i>Powierzchnie sterowe lotu (ATA 55/57)</i> Budowa i zamocowanie; Równoważenie — masa i aerodynamika.	1	2
11.3.5	<i>Gondole/Wsporniki (ATA 54)</i> Gondole/Wsporniki: — Budowa, — Zapory ogniowe, — Zawieszenie silnika.	1 —	2 —
11.4	<i>Klimatyzacja i zwiększanie ciśnienia w kabinie (ATA 21)</i> Systemy zwiększania ciśnienia i klimatyzacji; Urządzenie kontrolujące ciśnienie w kabinie, urządzenia ochrony i ostrzegania; Systemy grzewcze.	1	3
11.5	<i>Instrumenty/systemy elektroniki lotniczej</i>		
11.5.1	<i>Systemy instrumentowe (ATA 31)</i> Urządzenia pilotażowe: wysokościomierz, wskaźnik prędkości lotu, pionowy prędkościomierz; Urządzenia żyroskopowe: sztuczny horyzont, wskaźnik położenia, wskaźnik kierunku, wskaźnik sytuacji w poziomie, zakrętomierz i wskaźnik ślizgu, koordynator zakrętu;	1	2

▼ **B**

		POZIOM	
		A2	B1.2
	Kompasy: bezpośredni odczyt, odczyt zdalny;		
	Wskaźnik kąta natarcia, system ostrzegania o przeciągnięciu;		
	Szklany kokpit;		
	Inne wskaźniki samolotu.		
11.5.2	<i>Systemy elektroniki lotniczej</i>	1	1
	Podstawy układów systemu i działanie;	—	—
	— Autopilot (ATA 22);		
	— Komunikacja (ATA 23);		
	— Systemy nawigacji (ATA 34).		
11.6	<i>Energia elektryczna (ATA 24)</i>	1	3
	Montaż i działanie baterii;		
	Wytwarzanie prądu stałego;		
	Regulacja napięcia;		
	Rozdział energii elektrycznej;		
	Ochrona obwodów;		
	Przezienniki, transformatory.		
11.7	<i>Sprzęt i wyposażenie (ATA 25)</i>		
	a) Wymagania dotyczące sprzętu wykorzystywanego w nagłych wypadkach;	2	2
	Siedzenia, taśmy i pasy.		
	b) Układ kabiny;	1	1
	Rozmieszczenie sprzętu;		
	Montaż wyposażenia kabiny;		
	Sprzęt w kabinie służący rozrywce;		
	Montaż kuchni;		
	Sprzęt do obsługi i przechowywania ładunku;		
	Schody.		
11.8	<i>Ochrona przeciwpożarowa (ATA 26)</i>		
	a) Systemy wykrywania ognia i dymu oraz systemy ostrzegawcze;	1	3
	Systemy gaszące pożar;		
	Testy systemu.		
	b) Przenośna gaśnica.	1	► <b>M5</b> 2 ◀
11.9	<i>Sterowanie lotem (ATA 27)</i>	1	3

▼ B

		POZIOM	
		A2	B1.2
	<p>Sterowanie podstawowe: lotka, ster wysokości, ► <u>C8</u> ster kierunku ◄;</p> <p>Kłapki wyważenia;</p> <p>► <u>C8</u> Urządzenia zwiększające siłę nośną ◄;</p> <p>Działanie systemu: ręcznie;</p> <p>Blokady podmuchów;</p> <p>Równoważenie i ustawienie;</p> <p>System ochrony przed przeciągnięciem.</p>		
11.10	<p><i>Systemy paliwowe (ATA 28)</i></p> <p>Układ systemu;</p> <p>Zbiorniki paliwa;</p> <p>Systemy dostarczania;</p> <p>Zasilanie na krzyż i przekazywanie;</p> <p>Oznaczenia i ostrzeżenia.</p> <p>Uzupełnianie paliwa i opróżnianie zbiorników paliwa.</p>	1	3
11.11	<p><i>Sila hydrauliczna (ATA 29)</i></p> <p>Układ systemu;</p> <p>Płyny hydrauliczne;</p> <p>Zbiorniki i akumulatory hydrauliczne;</p> <p>Wytwarzanie ciśnienia: elektrycznie, mechanicznie;</p> <p>Filtry</p> <p>Regulacja ciśnienia;</p> <p>Rozdział mocy;</p> <p>Systemy wykrywania i ostrzegania;</p>	1	3
11.12	<p><i>Ochrona przed lodem i deszczem (ATA 30)</i></p> <p>Tworzenie, klasyfikowanie i wykrywanie lodu;</p> <p>Systemy odladzania: elektryczne, z wykorzystaniem ciepłego powietrza, pneumatyczne i chemiczne;</p> <p>Ogrzewanie sond i drenów;</p> <p>Systemy wycieraczek.</p>	1	3
11.13	<p><i>Podwozie samolotu (ATA 32)</i></p>	2	3

▼ B

		POZIOM	
		A2	B1.2
	Budowa, amortyzacja; System wypuszczania i chowania podwozia: normalny i awaryjny; Wskazania i ostrzeżenia; Koła, hamulce, antypoślizg i autohamowanie; Opony; Sterowanie; Czujniki powietrze-ziemia.		
11.14	<i>Światła (ATA 33)</i> Zewnętrzne: nawigacyjne, antykolizyjne, lądowania, kołowania, mrozowe; Wewnętrzne: w kabinie, w kokpicie, w ładowni; Awaryjne.	2	3
11.15	<i>Tlen (ATA 35)</i> Układ systemu: w kokpicie, w kabinie; Źródła, przechowywanie, ładowanie i dystrybucja; Regulacja dostaw; Wskazania i ostrzeżenia.	1	3
► <u>M5</u>	11.16 <i>Zasilanie pneumatyczne/próżniowe (ATA 36)</i> ◀ ► <u>M5</u> Układ systemu; ◀ ► <u>M5</u> Źródła: silnik/pomocnicze źródło zasilania, kompresory, zbiorniki, ► <u>C5</u> zasilanie lotniskowe ◀; ◀ ► <u>M5</u> Pompy ciśnieniowe i pompy próżniowe; ◀ ► <u>M5</u> Regulacja ciśnienia; ◀ ► <u>M5</u> Rozdział powietrza; ◀ ► <u>M5</u> Wskazania i ostrzeżenia; ◀ ► <u>M5</u> Współpraca z innymi systemami. ◀	1	3
11.17	<i>Woda/odpady (ATA 38)</i> Układ systemu wodnego, dostawa, dystrybucja, obsługa techniczna i drenaż; System toalet, spłukiwanie i obsługa techniczna; Kwestie związane z korozją.	2	3

▼ **B**

## MODUŁ 11C. AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY SAMOLOTU TŁOKOWEGO

*Uwaga:* Zakres niniejszego modułu odzwierciedla technologię samolotów należących do kategorii B3.

	POZIOM
	B3
▶ <b>C8</b> 11.1 <i>Teoria lotu</i> ◀	
▶ <b>C8</b> <i>Aerodynamika samolotu i sterowanie lotem</i> ◀	1
▶ <b>C8</b> Działanie i efekt:	—
— regulacji przechylenia: lotki;	
— regulacji wysokości: stery wysokości, usterzenie integralne, stateczniki zmiennego zasięgu oraz przednie powierzchnie sterowe układu konstrukcyjnego typu kaczka;	
— regulacji odchylenia, ograniczników steru kierunku; ◀	
▶ <b>C8</b> Regulacja z użyciem sterolotek, rudderatorów; ◀	
▶ <b>C8</b> Urządzenia zwiększające siłę nośną, szczeliny skrzelowe, skrzele, klapy, klapolotki; ◀	
▶ <b>C8</b> Urządzenia oporowe, urządzenia zmniejszające siłę nośną, hamulce aerodynamiczne; ◀	
▶ <b>C8</b> Efekty grzebieni aerodynamicznych płata, krawędzie natarcia z uskokiem; ◀	
▶ <b>C8</b> Regulacja warstwy granicznej, generatory wirów, kliny przeciągnięcia lub wiodące urządzenia brzegowe; ◀	
▶ <b>C8</b> Działanie i efekt kłapek wyważających, kłapek odciążających i dociążających (wiodących), kłapek sterowniczych, kłapek sprężynowych, wyważenia masowego, nachylenia powierzchni sterowej, aerodynamicznych paneli regulacyjnych. ◀	
11.2 <i>Struktury płatowca — koncepcje ogólne</i>	
a) Wymagania dotyczące zdolności do lotu dla wytrzymałości konstrukcyjnej;	2
Klasyfikacja strukturalna, pierwszorzędowa, drugorzędowa i trzeciorzędowa;	
Brak bezpieczeństwa, trwałość niezawodna, koncepcje dotyczące tolerancji awarii;	
Strefowe i stanowiskowe systemy identyfikacji;	
Nacisk, naprężenie, zginanie, ściskanie, ścinanie, skręcanie, rozciąganie, naprężenie obwodowe, zmęczenie materiału;	
Dreny i zabezpieczenie wentylacji;	
Zapewnienie instalacji systemu;	
Zapewnienie ochrony przed uderzeniem pioruna;	
Umasienie samolotu.	



▼ B

		POZIOM
		B3
	<p>b) Metody konstrukcyjne: pokrycie pracujące kadłuba, wręgi, podłużnice, przegrody, ramy, doublery, rozpórki, wiązadła, belki, struktura podłogi, wzmocnienie, metody zdejmowania izolacji, ochrona antykorozyjna, skrzydło, usterzenie ogonowe i urządzenia silnikowe;</p> <p>Techniki montażu konstrukcji: nitowanie, skręcanie, spajanie;</p> <p>Metody ochrony powierzchni, takie jak chromianowanie, anodyzowanie, malowanie;</p> <p>Czyszczenie powierzchni;</p> <p>Symetria płatowca: metody równania i sprawdzania symetrii.</p>	2
11.3	<i>Struktury płatowca — samoloty</i>	
11.3.1	<i>Kadłub (ATA 52/53/56)</i>	1
	<p>Budowa;</p> <p>Skrzydło, wspornik usterzenia ogonowego samolotu i mocowanie podwozia;</p> <p>Montaż siedzeń;</p> <p>Drzwi i wyjścia awaryjne: konstrukcja i działanie;</p> <p>Mocowanie okien i wiatrochronu.</p>	
11.3.2	<i>Skrzydła (ATA 57)</i>	1
	<p>Budowa;</p> <p>Przechowywanie paliwa;</p> <p>Podwozie samolotu, wspornik, powierzchnia sterowa i urządzenia podnoszenia/oporu.</p>	
11.3.3	<i>Stateczniki (ATA 55)</i>	1
	<p>Budowa;</p> <p>Mocowanie powierzchni sterowej.</p>	
11.3.4	<i>Powierzchnie sterowe lotu (ATA 55/57)</i>	1
	<p>Budowa i zamocowanie;</p> <p>Równoważenie — masa i aerodynamika.</p>	
11.3.5	<i>Gondole/Wsporniki (ATA 54)</i>	
	<p>Gondole/Wsporniki:</p> <p>— Budowa;</p> <p>— Zapory ogniowe;</p> <p>— Zawieszenie silnika.</p>	1

▼ **B**

		POZIOM
		B3
11.4	<i>Klimatyzacja (ATA 21)</i>	
	Systemy grzewcze i wentylacyjne	1
11.5	<i>Instrumenty/systemy elektroniki lotniczej</i>	
11.5.1	<i>Systemy instrumentowe (ATA 31)</i>	1
	Urządzenia pilotażowe: wysokościomierz, wskaźnik prędkości lotu, pionowy prędkościomierz;	
	Urządzenia żyroskopowe: sztuczny horyzont, wskaźnik położenia, wskaźnik kierunku, wskaźnik sytuacji w poziomie, zakrętomierz i wskaźnik ślizgu, koordynator zakrętu;	
	Kompasy: bezpośredni odczyt, odczyt zdalny;	
	Wskaźnik kąta natarcia, system ostrzegania o przeciągnięciu;	
	Szklany kokpit;	
	Inne wskaźniki samolotu.	
11.5.2	<i>Systemy elektroniki lotniczej</i>	1
	Podstawy układów systemu i działanie;	—
	— Autopilot (ATA 22);	
	— Komunikacja (ATA 23);	
	— Systemy nawigacji (ATA 34).	
11.6	<i>Energia elektryczna (ATA 24)</i>	2
	Montaż i działanie baterii;	
	Wytwarzanie prądu stałego;	
	Regulacja napięcia;	
	Rozdział energii elektrycznej;	
	Ochrona obwodów;	
	Przeмиenniki, transformatory.	
11.7	<i>Sprzęt i wyposażenie (ATA 25)</i>	2
	Wymagania dotyczące sprzętu wykorzystywanego w nagłych wypadkach;	
	Siedzenia, taśmy i pasy.	

▼ **B**

		POZIOM
		B3
11.8	<i>Ochrona przeciwpożarowa (ATA 26)</i> Przenośna gaśnica.	2
11.9	<i>Sterowanie lotem (ATA 27)</i> Sterowanie podstawowe: lotka, ster wysokości, ► <b>C8</b> ster kierunku ◀; Klapki wyważenia; ► <b>C8</b> Urządzenia zwiększające siłę nośną ◀; Działanie systemu: ręcznie; Blokady podmuchów; Równoważenie i ustawienie; System ostrzegania o przeciągnięciu.	3
11.10	<i>Systemy paliwowe (ATA 28)</i> Układ systemu; Zbiorniki paliwa; Systemy dostarczania; Zasilanie na krzyż i przekazywanie; Oznaczenia i ostrzeżenia. Uzupełnianie paliwa i opróżnianie zbiorników paliwa.	2
11.11	<i>Siła hydrauliczna (ATA 29)</i> Układ systemu; Płyny hydrauliczne; Zbiorniki i akumulatory hydrauliczne; Wytwarzanie ciśnienia: elektrycznie, mechanicznie; Filtry Regulacja ciśnienia; Rozdział mocy; Systemy oznaczania i ostrzegania.	2
11.12	<i>Ochrona przed lodem i deszczem (ATA 30)</i> Tworzenie, klasyfikowanie i wykrywanie lodu; Systemy odładzania: elektryczne, z wykorzystaniem ciepłego powietrza, pneumatyczne i chemiczne; Ogrzewanie sond i drenów; Systemy wycieraczek.	1
11.13	<i>Podwozie samolotu (ATA 32)</i>	2

▼ **B**

		POZIOM	
		B3	
	Budowa, amortyzacja; System wypuszczania i chowania podwozia: normalny i awaryjny; Wskazania i ostrzeżenia; Koła, hamulce, antypoślizg i autohamowanie; Opony; Sterowanie.		
11.14	<i>Światła (ATA 33)</i> Zewnętrzne: nawigacyjne, antykolizyjne, lądowania, kołowania, mrozowe; Wewnętrzne: w kabinie, w kokpicie, w ładowni; Awaryjne.	2	
11.15	<i>Tlen (ATA 35)</i> Układ systemu: w kokpicie, w kabinie; Źródła, przechowywanie, ładowanie i dystrybucja; Regulacja dostaw; Wskazania i ostrzeżenia.	2	
11.16	<i>Zasilanie powietrzem/podciśnienie (ATA 36)</i> Układ systemu; Źródło: silnik/ ► <b>C2</b> pomocnicze źródło zasilania ◀, kompresory, zbiorniki, zasilanie lotniskowe; Pompy ciśnieniowe i pompy próżniowe Regulacja ciśnienia; Rozdział powietrza; Wskazania i ostrzeżenia. Współpraca z innymi systemami.	2	

## MODUŁ 12. AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY ŚMIGŁOWCA

		POZIOM	
		A3 A4	B1.3 B1.4
12.1	<i>Teoria lotu — aerodynamika obrotowego skrzydła</i> Terminologia; Efekty żyroskopowego ruchu precesyjnego; Reakcja momentu obrotowego i kontrola kierunkowa; Asymetria podnoszenia, przeciągnięcia końcówki łopaty; Przesuwanie tendencji i jej korekta;	1	2

▼ **B**

		POZIOM	
		A3 A4	B1.3 B1.4
	<p>Efekt Coriolisa i wyrównanie;</p> <p>Pierścień wirowy, wyrównanie mocy, pochylanie;</p> <p>Autorotacja;</p> <p>Wpływ bliskości ziemi.</p>		
12.2	<p><i>Systemy sterowania lotu</i></p> <p>Sterowanie cykliczne;</p> <p>Sterowanie zbiorowe;</p> <p>Płyta sterowania okresowego;</p> <p>Kontrola zbaczania z kursu: kontrola momentu oporowego, śmigło ogonowe, upust powietrza;</p> <p>Głowica wirnika nośnego: projekt i działanie;</p> <p>Amortyzatory łopaty: funkcja i budowa;</p> <p>Łopaty wirnika: budowa i mocowanie łopaty wirnika głównego i ogonowego;</p> <p>Regulacja wyważenia, stałe i regulowane stateczniki;</p> <p>Działanie systemu: ręczne, hydrauliczne, elektryczne, sztuczna stateczność i sterowanie „fly-by-wire”;</p> <p>Sztuczne obciążenie;</p> <p>Równoważenie i ustawienie.</p>	2	3
12.3	<p><i>Wytyczanie drogi łopaty i analiza wibracji</i></p> <p>Zestrajanie wirnika;</p> <p>Wytyczanie drogi wirnika głównego i ogonowego;</p> <p>Równoważenie statyczne i dynamiczne;</p> <p>Typy wibracji, metody redukcji wibracji;</p> <p>Rezonans uziemienia.</p>	1	3
12.4	<p><i>Transmisje</i></p> <p>Przekładnia, wirnik główny i ogonowy;</p> <p>Sprzęgła, jednostki wolnych kół i hamulec wirnika;</p> <p>Wały napędowe wirników ogonowych, sprzęgła podatne, łożyska, tłumiki drgań i wieszaki łożyskowe.</p>	1	3
12.5	<p><i>Struktury płatowca</i></p> <p>a) Wymagania dotyczące zdatności do lotu dla wytrzymałości konstrukcyjnej;</p> <p>Klasyfikacja strukturalna, pierwszorzędowa, drugorzędowa i trzeciorzędowa;</p> <p>Brak bezpieczeństwa, trwałość niezawodna, koncepcje dotyczące tolerancji awarii;</p> <p>Strefowe i stanowiskowe systemy identyfikacji;</p>	2	2

▼ **B**

	POZIOM	
	A3A4	B1.3 B1.4
<p>Nacisk, naprężenie, zginanie, ściskanie, ścinanie, skręcanie, rozciąganie, naprężenie obwodowe, zmęczenie materiału;</p> <p>Dreny i zabezpieczenie wentylacji;</p> <p>Zapewnienie instalacji systemu;</p> <p>Zapewnienie ochrony przed uderzeniem pioruna;</p> <p>b) Metody konstrukcyjne: pokrycie pracujące kadłuba, wręgi, podłużnice, przegrody, ramy, doublery, rozpórki, wiazadła, belki, struktura podłogi, wzmocnienie, metody zdejmowania izolacji, ochrona antykorozyjna; Wspornik, statecznik i elementy podwozia;</p> <p>Montaż siedzeń;</p> <p>Drzwi: konstrukcja, mechanizmy, działanie i urządzenia zabezpieczające;</p> <p>Okna i budowa wiatrochronu;</p> <p>Przechowywanie paliwa;</p> <p>Zapory ogniowe;</p> <p>Zawieszenie silnika;</p> <p>Techniki montażu konstrukcji: nitowanie, skręcanie, spajanie;</p> <p>Metody ochrony powierzchni, takie jak chromianowanie, anodyzowanie, malowanie;</p> <p>Czyszczenie powierzchni;</p> <p>Symetria płatowca: metody równania i sprawdzania symetrii.</p>	1	2
12.6 <i>Klimatyzacja (ATA 21)</i>		
12.6.1 <i>Dopływ powietrza</i>	1	2
Źródła dopływu powietrza, włącznie z upustem silnikowym i zasilanie lotniskowe.		
12.6.2 <i>Klimatyzacja</i>	1	3
Systemy klimatyzacyjne;		
Systemy dystrybucji;		
Systemy regulacji przepływu i temperatury;		
Urządzenia ochronne i ostrzegawcze.		
12.7 <i>Instrumenty/systemy elektroniki lotniczej</i>		
12.7.1 <i>Systemy instrumentowe (ATA 31)</i>	1	2
Statyka Pitota: wysokościomierz, wskaźnik prędkości lotu, pionowy prędkościomierz;		
Urządzenia żyroskopowe: sztuczny horyzont, wskaźnik położenia, wskaźnik kierunku, wskaźnik sytuacji w poziomie, zakrętomierz i wskaźnik ślizgu, koordynator zakrętu;		
Kompasy: bezpośredni odczyt, odczyt zdalny;		
System wskazywania wibracji — HUMS;		
Szklany kokpit;		

▼ **B**

		POZIOM	
		A3 A4	B1.3 B1.4
	Inne wskaźniki śmigłowca.		
12.7.2	<i>Systemy elektroniki lotniczej</i>	1	1
	Podstawy układu systemu i działanie; Autopilot (ATA 22); Komunikacja (ATA 23); Systemy nawigacji (ATA 34).		
12.8	<i>Energia elektryczna (ATA 24)</i>	1	3
	Montaż i działanie baterii;		
	Wytwarzanie prądu stałego, wytwarzanie prądu zmiennego;		
	Wytwarzanie energii elektrycznej w sytuacji awaryjnej;		
	Regulacja napięcia; ochrona obwodów;		
	Rozdział energii elektrycznej;		
	Przezienniki, transformatory, prostowniki;		
	Zasilanie zewnętrzne/lotniskowe.		
12.9	<i>Sprzęt i wyposażenie (ATA 25)</i>		
	a) Wymagania dotyczące sprzętu wykorzystywanego w nagłych wypadkach; Siedzenia, taśmy i pasy; Systemy podnoszenia.	2	2
	b) Awaryjne systemy unoszenia na powierzchni; Układ kabiny, zatrzymanie ładunku; Rozmieszczenie sprzętu; Montaż wyposażenia kabiny;	1	1
12.10	<i>Ochrona przeciwpożarowa (ATA 26)</i>	1	3
	Systemy wykrywania ognia i dymu oraz systemy ostrzegawcze;		
	Systemy gaszące pożar;		
	Testy systemu.		
12.11	<i>Systemy paliwowe (ATA 28)</i>	1	3
	Układ systemu;		
	Zbiorniki paliwa;		
	Systemy dostarczania;		
	Zrzucanie, odpowietrzanie, drenowanie;		
	Zasilanie na krzyż i przekazywanie;		
	Wskazania i ostrzeżenia.		
	Uzupełnianie paliwa i opróżnianie zbiorników paliwa.		
12.12	<i>Sila hydrauliczna (ATA 29)</i>	1	3

▼ **B**

		POZIOM	
		A3 A4	B1.3 B1.4
	<p>Układ systemu;</p> <p>Płyny hydrauliczne;</p> <p>Zbiorniki i akumulatory hydrauliczne;</p> <p>Wytwarzanie ciśnienia: elektrycznie, mechanicznie, pneumatycznie;</p> <p>Wytwarzanie ciśnienia w sytuacji awaryjnej;</p> <p>Filtry</p> <p>Regulacja ciśnienia;</p> <p>Rozdział ciśnienia;</p> <p>Systemy wykrywania i ostrzegania;</p> <p>Współpraca z innymi systemami.</p>		
12.13	<p><i>Ochrona przed lodem i deszczem (ATA 30)</i></p> <p>Tworzenie, klasyfikowanie i wykrywanie lodu;</p> <p>Systemy przeciwołodziennowe i odładzania: elektryczne, z wykorzystaniem ciepłego powietrza i chemiczne;</p> <p>Środek hydrofobowy i jego usuwanie;</p> <p>Ogrzewanie sond i drenów;</p> <p>System wycieraczek.</p>	1	3
12.14	<p><i>Podwozie samolotu (ATA 32)</i></p> <p>Budowa, amortyzacja;</p> <p>System wypuszczania i chowania podwozia: normalny i awaryjny;</p> <p>Wskazania i ostrzeżenia;</p> <p>Koła, opony, hamulce;</p> <p>Sterowanie;</p> <p>Czujniki powietrze-ziemia;</p> <p>Płozy, pływaki.</p>	2	3
12.15	<p><i>Światła (ATA 33)</i></p> <p>Zewnętrzne: nawigacyjne, lądowania, kołowania, mrozowe;</p> <p>Wewnętrzne: w kabinie, w kokpicie, w ładowni;</p> <p>Awaryjne.</p>	2	3
► <b>M5</b>	<p>12.16 <i>Zasilanie pneumatyczne/próżniowe (ATA 36)</i> ◀</p> <p>► <b>M5</b> Układ systemu; ◀</p>	1	3



▼ B

		POZIOM	
		A3 A4	B1.3 B1.4
	<p>► <u>M5</u> Źródła: silnik/pomocnicze źródło zasilania, kompresory, zbiorniki, ► <u>C5</u> zasilanie lotniskowe ◀; ◀</p> <p>► <u>M5</u> Pompy ciśnieniowe i pompy próżniowe; ◀</p> <p>► <u>M5</u> Regulacja ciśnienia; ◀</p> <p>► <u>M5</u> Rozdział powietrza; ◀</p> <p>► <u>M5</u> Wskazania i ostrzeżenia; ◀</p> <p>► <u>M5</u> Współpraca z innymi systemami. ◀</p>		
12.17	<p>► <u>C2</u> <i>Zintegrowane moduły elektroniki lotniczej (ATA 42)</i> ◀</p> <p>► <u>C2</u> Funkcje, które zwykle mogą być zintegrowane w zintegrowanych modułach elektroniki lotniczej (IMA), to m.in.: zarządzanie odbiorem powietrza z silnika, kontrola ciśnienia powietrza, kontrola wentylacji, kontrola wentylacji kabiny załogi i elektroniki lotniczej, kontrola temperatury, komunikacja w ruchu lotniczym, zarządzanie komunikacją w systemach elektroniki lotniczej, zarządzanie dopływem energii elektrycznej, monitorowanie bezpieczników elektrycznych, wbudowany system testowania elektrycznego, zarządzanie paliwem, kontrola hamulców, kontrola sterowania, wypuszczanie i chowanie podwozia, wskazania ciśnienia w oponach, wskazania ciśnienia w systemie olejowym, monitorowanie temperatury hamulców itd.; ◀</p> <p>Rdzeń systemu;</p> <p>Elementy sieciowe.</p>	1	2
12.18	<p><i>Systemy obsługi technicznej na pokładzie (ATA 45)</i></p> <p>Centralne komputery obsługi technicznej;</p> <p>System ładowania danych;</p> <p>System biblioteki elektronicznej;</p> <p>Drukowanie;</p> <p>Monitorowanie struktury (monitorowanie tolerancji uszkodzeń).</p>	1	2
12.19	<p><i>Systemy informatyczne (ATA 46)</i></p> <p>Układy i komponenty, które służą magazynowaniu, uaktualnianiu i wyszukiwaniu informacji cyfrowych, tradycyjnie dostarczanych na papierze, mikrofilmach lub mikro-kartach. Włącza się w to urządzenia dedykowane do funkcji magazynowania i wyszukiwania takie jak masowe pamięci bibliotek elektronicznych i kontrolery. Nie wchodzi w to urządzenia i komponenty zainstalowane w innych systemach i udostępnione z innych systemów, takie jak pokładowa drukarka lub ogólnie wykorzystywany ekran.</p> <p>Typowymi przykładami są systemy zarządzania ruchem lotniczym i informacją oraz systemy serwerów sieciowych.</p> <p>Ogólny system informatyczny statku powietrznego;</p> <p>Pokładowy system informatyczny;</p> <p>System informatyczny obsługi technicznej;</p> <p>System informatyczny kabiny pasażerskiej;</p> <p>Różne systemy informatyczne.</p>	1	2

▼ M5

## MODUŁ 13. AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY STATKU POWIETRZNEGO

		POZIOM
		B2 B2L
13.1	<p><i>Teoria lotu</i></p> <p>► <u>C5</u> a) <i>Aerodynamika samolotu i sterowanie lotem</i> ◀</p> <p>► <u>C5</u> Działanie i efekt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— regulacji przechylenia: lotki i spojłery;</li> <li>— regulacji wysokości: stery wysokości, usterzenie integralne, stateczniki zmiennego zasięgu oraz przednie powierzchnie sterowe układu konstrukcyjnego typu kaczka; oraz</li> <li>— regulacji odchylenia: ograniczniki steru kierunku;</li> </ul> <p>Regulacja z użyciem sterolotek, ruddervatorów;</p> <p>Urządzenia zwiększające siłę nośną: szczeliny skrzelowe, skrzele, kłapy;</p> <p>Urządzenia oporowe: spojłery, urządzenia zmniejszające siłę nośną, hamulce aerodynamiczne; oraz</p> <p>Działanie i efekt kłapek wyważających, kłapek sterowniczych i nachylenia powierzchni sterowej. ◀</p> <p>b) <i>Lot z dużymi prędkościami</i></p> <p>Lot z prędkością dźwięku, lot z prędkością poddźwiękową, lot transsoniczny, lot z prędkością ponaddźwiękową,</p> <p>Liczba Macha, krytyczna liczba Macha.</p> <p>c) <i>Aerodynamika obrotowego skrzydła</i></p> <p>Terminologia;</p> <p>Działanie i efekt sterowania cyklicznego, zbiorowego i moment oporowy.</p>	<p>1</p> <p>1</p> <p>1</p>
13.2	<p><i>Struktury płatowca – koncepcje ogólne</i></p> <p>Podstawy systemów strukturalnych</p> <p>Strefowe i stanowiskowe systemy identyfikacji</p> <p>Umasienie</p> <p>Zapewnienie ochrony przed uderzeniem pioruna.</p>	<p>1</p> <p>2</p> <p>2</p> <p>2</p>
13.3	<p><i>Autopilot (ATA 22)</i></p> <p>a)</p> <p>Podstawy automatycznego sterowania lotem, włącznie z zasadami roboczymi i bieżącą terminologią;</p> <p>Przetwarzanie sygnału sterującego;</p> <p>Tryby działania: przechylenie, wysokość, kanały odchylenia;</p> <p>Amortyzatory odchylenia;</p> <p>System zwiększenia stabilności w śmigłowcach;</p> <p>Automatyczna regulacja wyważenia;</p> <p>Interfejs pomocy w nawigacji automatycznym pilotem;</p>	<p>3</p>

▼ M5

		POZIOM
		B2 B2L
	<p><i>b)</i></p> <p>Systemy automatycznej regulacji mocy silników samolotu przy podchodzeniu do lądowania;</p> <p>Systemy automatycznego lądowania: zasady i kategorie, tryby działania, podejście, lot ślizgowy, lądowanie, kołowanie, monitory systemu i warunki niepowodzenia.</p>	3
13.4	<p><i>Komunikacja/nawigacja (ATA 23/34)</i></p> <p><i>a)</i></p> <p>Podstawy dotyczące rozchodzenia się fal radiowych, anten, linii transmisji, komunikacji, odbiornika i nadajnika;</p> <p>Zasady działania następujących systemów:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— łączność na bardzo wysokiej częstotliwości (VHF);</li> <li>— łączność na wysokiej częstotliwości (HF);</li> <li>— audio;</li> <li>— awaryjne nadajniki lokalizacyjne (ELT);</li> <li>— pokładowy rejestrator rozmów w kabinie pilota (CVR);</li> <li>— radiolatarnia ogólnokierunkowa bardzo dużej częstotliwości (VOR);</li> <li>— radiokompas (ADF);</li> <li>— system lądowania według przyrządów (ILS);</li> <li>— ► <b>C5</b> systemy nakazowe lotu (FDS) ◀ urządzenia do pomiaru odległości (DME);</li> <li>— nawigacja obszarowa, systemy RNAV;</li> <li>— systemy sterowania lotem (FMS);</li> <li>— globalny system pozycjonowania (GPS), globalne systemy nawigacji satelitarnej (GNSS);</li> <li>— łącze danych.</li> </ul> <p><i>b)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— przekaźnik kontroli ruchu lotniczego, wtórny radar dozorowania;</li> <li>— system kontroli ruchu i unikania kolizji (TCAS);</li> <li>— radar unikania złej pogody;</li> <li>— radiowysokościomierz;</li> <li>— automatyczne zależne dozorowanie – rozgłaszanie (ADS-B).</li> </ul> <p><i>c)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— mikrofalowy system lądowania (MLS);</li> <li>— nawigacja na bardzo niskiej częstotliwości i hiperboliczna (VLF/Omega);</li> <li>— nawigacja dopplerowska;</li> <li>— inercyjne systemy nawigacyjne (INS);</li> <li>— komunikacja i raportowanie ARINC (Aircraft Radio Incorporated).</li> </ul>	3
13.5	<p><i>Energia elektryczna (ATA 24)</i></p> <p>Montaż i działanie baterii;</p> <p>Wytwarzanie prądu stałego (DC);</p> <p>Wytwarzanie prądu zmiennego (AC);</p> <p>Wytwarzanie energii elektrycznej w sytuacji awaryjnej;</p>	3

▼ M5

		POZIOM
		B2 B2L
	<p>Regulacja napięcia; Rozdział energii elektrycznej; Przeмиenniki, transformatory, prostowniki; Ochrona obwodu; Zasilanie zewnętrzne/lotniskowe.</p>	
13.6	<p><i>Sprzęt i wyposażenie (ATA 25)</i> Wymagania dotyczące elektronicznego wyposażenia awaryjnego; Wyposażenie w kabinie służące rozrywce.</p>	3
13.7	<p><i>Sterowanie lotem (ATA 27)</i></p> <p>▶ <u>C5</u> a) ◀</p> <p>▶ <u>C5</u> Sterowanie podstawowe: lotka, ster wysokości, ster kierunku, spojler; Regulacja wyważenia; Aktywna regulacja oporu; Urządzenia zwiększające siłę nośną; Urządzenia zmniejszające siłę nośną, hamulce aerodynamiczne; Funkcjonowanie systemu: ręczne, hydrauliczne, pneumatyczne; Sztuczne obciążenie, amortyzator odchylenia, wyważenie Macha, ogranicznik steru kierunku, systemy blokady podmuchów; Systemy ochrony przed przeciągnięciem. ◀</p> <p>▶ <u>C5</u> b) ◀</p> <p>▶ <u>C5</u> Funkcjonowanie systemu: elektryczne, „fly-by-wire”. ◀</p>	2
13.8	<p><i>Przyrządy (ATA 31)</i></p> <p>Klasyfikacja; Atmosfera; Terminologia; Urządzenia i systemy pomiaru ciśnienia; ▶ <u>C5</u> instalacje statyczne Pitota ◀; Wysokościomierze; Wskaźniki prędkości w pionie; Wskaźniki prędkości lotu; Machometry; Systemy raportowania/ostrzegania dotyczące wysokości; Komputery z danymi dotyczącymi lotu; Systemy instrumentowe pneumatyczne; Przyrządy bezpośredniego odczytu ciśnienia i pomiaru temperatury; Systemy wskazujące temperaturę; Systemy wskazujące ilość paliwa; Zasady żyroskopowe; Sztuczne horyzonty; Wskaźniki ślizgu; Żyroskopy kierunkowe; Systemy ostrzegające o bliskości podłoża (GPWS);</p>	3

## ▼ M5

		POZIOM
		B2 B2L
	Systemy kompasowe; Systemy rejestrujące parametry lotu (FDRS); Elektroniczny system lotu według wskazań przyrządów (EFIS); Systemy ostrzegawcze, włącznie z głównymi systemami ostrzegania i scentralizowanymi panelami ostrzegania; Systemy ostrzegania o przeciągnięciu i systemy wskazania kąta natarcia; Pomiar i wskazanie wibracji; Szkłany kokpit.	
13.9	Światła (ATA 33)  Zewnętrzne: nawigacyjne, lądowania, kołowania, mrozowe; Wewnętrzne: w kabinie, w kokpicie, w ładowni; Awaryjne.	3
13.10	Systemy obsługi technicznej na pokładzie (ATA 45)  Centralne komputery obsługi technicznej; System ładowania danych; System biblioteki elektronicznej; System drukowania; System monitorowania struktury (monitorowanie tolerancji uszkodzeń).	3
13.11	Klimatyzacja i zwiększanie ciśnienia w kabinie (ATA 21)	
	13.11.1 <i>Dopływ powietrza</i>  Źródła dopływu powietrza, włącznie z upustem silnikowym, pomocniczym źródłem zasilania i zasilaniem lotniskowym;	2
	13.11.2 <i>Klimatyzacja</i>  Systemy klimatyzacji;  Urządzenia obiegu powietrza i obiegu pary;  Systemy dystrybucji;  System regulacji przepływu, temperatury i wilgotności.	2 3 1 3
	13.11.3 <i>Zwiększanie ciśnienia</i>  Systemy zwiększania ciśnienia; Regulacja i zobrazowanie w tym zawory sterowania i bezpieczeństwa; Regulatory ciśnienia kabinowego.	3
	13.11.4 <i>Urządzenia zabezpieczające i ostrzegawcze</i>  Urządzenia ochronne i ostrzegawcze.	3
13.12	Ochrona przeciwpożarowa (ATA 26)	
	a)  Systemy wykrywania ognia i dymu oraz systemy ostrzegawcze; Systemy gaszące pożar; Testy systemu.	3
	b)  Przenośna gaśnica.	1

▼ M5

		POZIOM
		B2 B2L
13.13	<i>Systemy paliwowe (ATA 28)</i>	
	Układ systemu;	1
	Zbiorniki paliwa;	1
	Systemy dostarczania;	1
	Zrzucanie, odpowietrzanie, drenowanie;	1
	Zasilanie na krzyż i przekazywanie;	2
	Wskazania i ostrzeżenia;	3
	Uzupełnianie paliwa i opróżnianie zbiorników z paliwa;	2
	Podłużne systemy równowagi paliwa.	3
13.14	<i>Zasilanie hydrauliczne (ATA 29)</i>	
	Układ systemu;	1
	Płyny hydrauliczne;	1
	Zbiorniki i akumulatory hydrauliczne;	1
	Wytwarzanie ciśnienia: elektrycznie, mechanicznie, pneumatycznie;	3
	Wytwarzanie ciśnienia w nagłym wypadku;	3
	Filtry;	1
	Regulacja ciśnienia;	3
	Rozdział energii elektrycznej;	1
	Systemy wykrywania i ostrzegania;	3
	Interfejs z innymi systemami.	3
13.15	<i>Oslona przed lodem i deszczem (ATA 30)</i>	
	Tworzenie, klasyfikowanie i wykrywanie lodu;	2
	Systemy przeciwołodziowe: elektryczne, z wykorzystaniem ciepłego powietrza i chemiczne;	2
	Systemy odłodziowe: elektryczne, z wykorzystaniem ciepłego powietrza, pneumatyczne i chemiczne;	3
	Środek hydrofobowy;	1
	Ogrzewanie sond i drenów;	3
	Systemy wycieraczek.	1
13.16	<i>Podwozie samolotu (ATA 32)</i>	
	Budowa, amortyzacja;	1
	Systemy wypuszczania i chowania podwozia: normalny i awaryjny;	3
	Wskazania i ostrzeżenia;	3
	Koła, hamulce, antypoślizg i systemy automatycznego hamowania;	3
	Opony;	1
	Kierowanie;	3
	Czujniki powietrze-ziemia.	3
13.17	<i>Tlen (ATA 35)</i>	
	Układ systemu: w kokpicie, w kabinie;	3
	Źródła, przechowywanie, ładowanie i dystrybucja;	3

▼ M5

		POZIOM
		B2 B2L
	Regulacja dostaw;	3
	Oznaczenia i ostrzeżenia.	3
13.18	<i>Zasilanie pneumatyczne/próżniowe (ATA 36)</i>	
	Układ systemu;	2
	Źródła: silnik/pomocnicze źródło zasilania, kompresory, zbiorniki, ► <u>C5</u> zasilanie lotniskowe ◀;	2
	Regulacja ciśnienia;	3
	Rozdział powietrza;	1
	Wskazania i ostrzeżenia;	3
	Interfejsy z innymi systemami.	3
13.19	<i>Woda/odpady (ATA 38)</i>	2
	Układ systemu wodnego, dostawa, dystrybucja, obsługa techniczna i drenowanie; Układ systemu toalet, splukiwanie i obsługa techniczna;	
13.20	<i>Zintegrowane moduły elektroniki lotniczej (IMA) (ATA 42)</i>	3
	Główny system; Elementy sieciowe.	
	<i>Uwaga: Funkcje, które zwykle mogą być zintegrowane w zintegrowanych modułach elektroniki lotniczej, to m.in.:</i>	
	— zarządzanie odbiorem powietrza z silnika;	
	— kontrola ciśnienia powietrza;	
	— wentylacja powietrza i kontrola wentylacji;	
	— kontrola wentylacji kabiny załogi i systemów elektroniki lotniczej, kontrola temperatury;	
	— komunikacja w ruchu lotniczym;	
	— zarządzanie komunikacją w systemach elektroniki lotniczej;	
	— zarządzanie dopływem energii elektrycznej;	
	— monitorowanie bezpieczników elektrycznych;	
	— wbudowany system testowania elektrycznego (BITE);	
	— zarządzanie paliwem;	
	— kontrola hamulców;	
	— kontrola sterowania;	
	— wypuszczanie i chowanie podwozia;	
	— wskazania ciśnienia w oponach;	
	— wskazania ciśnienia w systemie olejowym;	
	— monitorowanie temperatury hamulców.	
13.21	<i>Systemy kabinowe (ATA 44)</i>	3
	Układy i podzespoły zapewniające rozrywkę pasażerom oraz komunikację na pokładzie statku powietrznego (kabinowy system łączności wewnętrznej – CIDS) oraz między statkiem powietrznym i stacjami naziemnymi (usługa sieci kabinowej – CNS). Obejmują one przesyłanie głosu, danych, muzyki i wideo.	

▼ M5

		POZIOM
		B2 B2L
	<p>Kabinowy system łączności wewnętrznej zapewnia interfejs między załogą w kokpicie/kabinie i systemami kabinowymi. Te systemy umożliwiają wymianę danych między różnymi powiązаныmi elementami wymiennymi (LRU) i są zwykle obsługiwane z panelu obsługi lotu (FAP).</p> <p>Usługa sieci kabinowej wykorzystuje zwykle serwer współpracujący m.in. z następującymi systemami:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Teleinformatyka/łączność radiowa;</li> <li>— Główny system kabinowy (CCS);</li> <li>— System rozrywki podczas lotu (IFES);</li> <li>— System łączności zewnętrznej (ECS);</li> <li>— Kabinowy system pamięci masowej (CMMS);</li> <li>— System monitorowania kabiny (CMS);</li> <li>— Różne systemy kabinowe (MCS).</li> </ul> <p>Usługa sieci kabinowej może obsługiwać takie funkcje, jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— dostęp do raportów przed odlotem/w trakcie lotu,</li> <li>— dostęp do poczty elektronicznej/serwisu intranetowego/internetu,</li> <li>— baza danych pasażerów.</li> </ul>	
13.22	<p><i>Systemy informatyczne (ATA 46)</i></p> <p>Układy i podzespoły, które służą przechowywaniu, uaktualnianiu i wyszukiwaniu informacji cyfrowych, tradycyjnie dostarczanych na papierze, mikrofilmach lub mikrokartach. Obejmują one urządzenia dedykowane służące do przechowywania i wyszukiwania informacji, takie jak pamięci masowe bibliotek elektronicznych i kontrolery, ale nie obejmują one układów ani podzespołów zainstalowanych do innych celów i udostępnionych z innych systemów, takich jak drukarka pokładowa lub ekran ogólnego przeznaczenia.</p> <p>Typowe przykłady obejmują:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— Systemy zarządzania ruchem lotniczym i informacją oraz systemy serwerów sieciowych;</li> <li>— Ogólny system informatyczny statku powietrznego;</li> <li>— Pokładowy system informatyczny;</li> <li>— System informatyczny obsługi technicznej;</li> <li>— System informatyczny kabiny pasażerskiej;</li> <li>— Różne systemy informatyczne.</li> </ul>	3

▼ B

## MODUŁ 14. NAPĘD

▼ M5▼ B

		POZIOM
		B2 B2L
14.1	<p><i>Silniki turbinowe</i></p> <p>a) Budowa i działanie silnika turboodrzutowego, silnika turbinowego dwuprzepływowego, turboshaft, silnika turbośmigłowego.</p> <p>b) Elektroniczne sterowanie silnika i systemy odmierzenia paliwa (FADEC).</p>	1 2
14.2	<p><i>Silnikowe systemy wskazania</i></p> <p>Temperatura gazów spalinowych/systemy międzystopniowej temperatury turbiny;</p> <p>Prędkość obrotowa silnika;</p>	2



▼ B▼ M5▼ B

		POZIOM
		B2 B2L
14.3	<p>Wskazanie ciągu silnika: stosunek ciśnień w silniku, ciśnienie wylotowe turbiny silnika lub ciśnienie w rurze wylotowej silnika odrzutowego;</p> <p>Ciśnienie i temperatura oleju;</p> <p>Ciśnienie, temperatura i przepływ paliwa;</p> <p>Ciśnienie ładowania;</p> <p>Moment obrotowy silnika;</p> <p>Prędkość śmigła.</p> <p><i>Układ startowy i zapłonowy</i></p> <p>Działanie systemów uruchomienia silnika i komponentów;</p> <p>Systemy zapłonowe i komponenty;</p> <p>Wymagania dotyczące bezpieczeństwa obsługi technicznej.</p>	2

## MODUŁ 15. SILNIK GAZOWY TURBINOWY

		POZIOM	
		A	B1
15.1	<p><i>Podstawy</i></p> <p>Energia potencjalna, energia kinetyczna, prawa ruchu Newtona, obieg Braytona;</p> <p>Związek pomiędzy siłą, pracą, mocą, energią, prędkością, przyspieszeniem;</p> <p>Budowa i działanie silnika turbodrzutowego, silnika turbinowego dwuprzepływowego, turboshaft, silnika turbośmigłowego.</p>	1	2
15.2	<p><i>Osiągi silnika</i></p> <p>Całkowita siła ciągu, ciąg użyteczny, ciąg niedrożnej końcówki wylotowej, rozkład ciągu, ciąg wypadkowy, moc ciągu, równoważna moc na wale, jednostkowe zużycie paliwa;</p> <p>Sprawność silnika;</p> <p>Stosunek natężenia przepływów i stosunek ciśnień w silniku;</p> <p>Ciśnienie, temperatura i prędkość przepływu gazu;</p> <p>Ocena silnika, ciąg statyczny, wpływ prędkości, wysokość, gorący klimat, ocena płaszczyny, ograniczenia.</p>	—	2
15.3	<p><i>Otwór wlotowy</i></p> <p>Kanały wlotowe w kompresorze</p> <p>Skutki różnych konfiguracji wlotu;</p> <p>Ochrona przed zamarzaniem.</p>	2	2
15.4	<p><i>Kompresory</i></p> <p>Typu osiowego i odśrodkowego;</p> <p>Cechy konstrukcyjne oraz zasady działania i zastosowania;</p>	1	2

▼ B

		POZIOM	
		A	B1
	Wyważenie wentylatora;		
	Działanie systemu:		
	Przyczyny i skutki przeciągania i skoku kompresora;		
	Metody kontroli przepływu powietrza: zawory upustowe, zmienne kierownice wstępne, zmienne łopatki kierownicy, rotacyjne łopatki kierownicze;		
	Współczynnik kompresora.		
15.5	<i>Sekcja spalania</i>	1	2
	Cechy konstrukcyjne oraz zasady działania.		
15.6	<i>Sekcja turbinowa</i>	2	2
	Działanie i charakterystyka różnych typów łopatek turbin;		
	Mocowanie łopatek na dysku;		
	Mocowanie wylotowych łopatek kierujących;		
	Przyczyny i skutki obciążenia i przesuwu łopatki turbiny.		
15.7	<i>Układ wylotowy</i>	1	2
	Cechy konstrukcyjne oraz zasady działania;		
	Dysze regulowane zbieżne i rozbieżne;		
	Redukcja szumu silnika.		
	Odwracacze ciągu.		
15.8	<i>Łożyska i uszczelki</i>	—	2
	Cechy konstrukcyjne oraz zasady działania.		
15.9	<i>Smary i paliwa</i>	1	2
	Właściwości i specyfikacje;		
	Dodatki paliwowe;		
	Środki ostrożności.		
15.10	<i>Systemy smarowania</i>	1	2
	Działanie systemu/układu i komponenty.		
15.11	<i>Systemy paliwowe</i>	1	2
	Działanie systemów sterowania silnika i odmierzania paliwa, włącznie z elektronicznym sterowaniem silnikiem (FADEC);		
	Układ systemów i komponenty.		
15.12	<i>Systemy lotnicze</i>	1	2
	Działanie dystrybucji powietrza w silniku i systemów kontroli zamarzania, włącznie z wewnętrznym chłodzeniem, uszczelnieniem i zewnętrzną obsługą lotu.		

▼ **B**

		POZIOM	
		A	B1
15.13	<i>Układ startowy i zapłonowy</i>  Działanie systemów uruchomienia silnika i komponentów;  Systemy zapłonowe i komponenty;  Wymagania dotyczące bezpieczeństwa obsługi technicznej.	1	2
15.14	<i>Silnikowe systemy wskazań</i>  Temperatura gazów spalinowych/międzystopniowa temperatura turbiny  Wskazania ciągu silnika: stosunek ciśnień w silniku, ciśnienie wylotowe turbiny silnika lub ciśnienie w rurze wylotowej silnika odrzutowego;  Ciśnienie i temperatura oleju;  Ciśnienie i przepływ paliwa;  Prędkość obrotowa silnika;  Pomiar i wskazanie wibracji;  Moment obrotowy;  Moc.	1	2
15.15	<i>Systemy zwiększania mocy</i>  Działanie i zastosowania;  Wtrysk wody, wodny metanol;  Systemy dopalacza.	—	1
15.16	<i>Silniki turbośmigłowe</i>  Sprzężony z gazem/wolna turbina i turbiny sprzężone z przekładnią;  Przekładnie redukcyjne;  Silnik zintegrowany i sterowanie śmigła;  Urządzenia zabezpieczające przed nadmierną prędkością.	1	2
15.17	<i>Silniki turboshaft</i>  Ustalenia, systemy napędu, przekładnia redukcyjna, sprzęgła, systemy kontroli.	1	2
15.18	► <b>C2</b> <i>Pomocnicze źródła zasilania</i> ◀ (APU)  Cel, działanie, systemy zabezpieczenia.	1	2
15.19	► <b>C2</b> <i>Zabudowa zespołu napędowego</i> ◀  Konfiguracja zapór ogniowych, osłon, paneli akustycznych, łoża silnika, zawieszania antywibracyjnego, przewodów, rur, zasilaczy, łączników, wiązek kabli, linek sterowych, drążków sterujących, punktów podnoszenia i drenów.	1	2
15.20	<i>Systemy ochrony przeciwpożarowej</i>  Działanie systemu wykrywania i gaszenia.	1	2

▼ **B**

		POZIOM	
		A	B1
15.21	<i>Monitorowanie silnika i operacje naziemne</i>  Procedury startu i wznoszenia;  Interpretacja mocy wyjściowej silnika i parametrów;  Monitorowanie kierunku (włącznie z analizą oleju, wibracją i wziernikiem optycznym);  Przegląd silnika i komponentów pod kątem kryteriów, tolerancji i danych określonych przez producenta silnika;  Mycie/czyszczenie kompresora;  Zapobieganie uszkodzeniom przez ciała obce.	1	3
15.22	<i>Przechowywanie i konserwacja silnika</i>  Konserwacja i rozkonserwowanie silnika i akcesoriów/układów.	—	2

## MODUŁ 16. SILNIK TŁOKOWY

		POZIOM		
		A	B1	B3
16.1	<i>Podstawy</i>  Sprawność mechaniczna, cieplna i objętościowa;  Zasady działania — dwusuw, czterosuw, Otto i Diesel;  Objętość skokowa cylindra i stopień sprężania;  Konfiguracja silnika i kolejność zapłonu.	1	2	2
16.2	<i>Osiągi silnika</i>  Kalkulacja i pomiar mocy;  Czynniki mające wpływ na moc silnika;  Mieszanki/mieszanki niskokaloryczne, przedwczesny zapłon.	1	2	2
16.3	<i>Konstrukcja silnika</i>  Skrzynia korbowa, wał korbowy, wał krzywkowy, miska olejowa;  Pomocnicza skrzynia przekładniowa;  Zespoły cylindra i tłoka;  Pręty łączące, przewody wlotowe rozgałęzione i kolektory wydechowe spalin;  Mechanizmy zaworów;  Śmigłowe przekładnie redukcyjne.	1	2	2
16.4	<i>Systemy paliwowe silnika</i>			
16.4.1	<i>Gaźniki</i>  Rodzaje, konstrukcja oraz zasady działania;  Oblodzenie i ogrzewanie.	1	2	2

▼ **B**

		POZIOM		
		A	B1	B3
16.4.2	<i>Systemy wtrysku paliwa</i> Rodzaje, konstrukcja oraz zasady działania.	1	2	2
16.4.3	<i>Elektroniczne sterowanie silnikiem</i> Działanie systemów sterowania silnika i odmierzania paliwa, włącznie z elektronicznym sterowaniem silnikiem (FADEC); Układ systemów i komponenty.	1	2	2
16.5	<i>Układ startowy i zapłonowy</i> Systemy startu i systemy ogrzewania wstępnego; Rodzaje iskrownika, konstrukcja oraz zasady działania; Układ przewodów zapłonowych, korpus świecy zapłonowej; Systemy niskiego i wysokiego napięcia.	1	2	2
16.6	<i>Układ ssania, układ wydechowy i układ chłodzenia</i> Konstrukcja i działanie: układ ssania włącznie ze zmiennymi systemami nawiewu; Układ wydechowy, układ chłodzenia silnika — powietrzem i płynem.	1	2	2
16.7	<i>Doładowanie/turboładowanie</i> Zasady i cele doładowania i jego wpływ na parametry silnika; Konstrukcja i działanie systemu doładowania i turbodoładowania; Terminologia systemowa; Systemy kontroli; System ochrony.	1	2	2
16.8	<i>Smary i paliwa</i> Właściwości i specyfikacje; Dodatki paliwowe; Środki ostrożności.	1	2	2
16.9	<i>Systemy smarowania</i> Działanie systemu/układ i komponenty.	1	2	2
16.10	<i>Silnikowe systemy wskazań</i> Prędkość obrotowa silnika; Temperatura głowicy cylindra; Temperatura chłodziwa; Ciśnienie i temperatura oleju; Temperatura gazów spalinowych; Ciśnienie i przepływ paliwa;	1	2	2

▼ **B**

		POZIOM		
		A	B1	B3
	Ciśnienie ładowania.			
16.11	► <b>C2</b> <i>Zabudowa zespołu napędowego</i> ◀  Konfiguracja zapór ogniowych, osłon, paneli akustycznych, łoża silnika, zawieszenia antywibracyjnego, przewodów, rur, zasilaczy, łączników, wiązek kabli, linek sterowych, drążków sterujących, punktów podnoszenia i drenów.	1	2	2
16.12	<i>Monitorowanie silnika i operacje naziemne</i>  Procedury startu i wznoszenia;  Interpretacja mocy wyjściowej silnika i parametrów;  Przegląd silnika i komponentów: kryteria, tolerancje i dane określone przez producenta silnika.	1	3	2
16.13	<i>Przechowywanie i konserwacja silnika</i>  Konserwacja i rozkonserwowanie silnika i akcesoriów/układów.	—	2	1

## MODUŁ 17A. ŚMIGŁO

*Uwaga:* Niniejszy moduł nie stosuje się do kategorii B3. Odpowiednie tematy dla kategorii B3 podano w module 17B.

		POZIOM	
		A	B1
17.1	<i>Podstawy</i>  Teoria dotycząca śmigła;  Wysoki/niski kąt śmigła, kąt odwrotny, kąt natarcia, prędkość obrotowa;  Ślizg śmigła;  Siła aerodynamiczna, siła odśrodkowa i siła oporu;  Moment obrotowy;  Względny przepływ powietrza na siłę oporu śmigła;  Wibracja i rezonans.	1	2
17.2	<i>Konstrukcja śmigła</i>  Metody konstrukcyjne i materiały wykorzystywane w śmigłach drewnianych, złożonych i metalowych;  Napęd łopaty, strona cisnąca, obsada łopaty, strona ssąca i zespół gniazda;  Stały skok, sterowany skok, stałe śmigło prędkości;  Montaż śmigła/kołpaka śmigła.	1	2
17.3	<i>Sterowanie skoku śmigła</i>  Sterowanie prędkości i metody zmiany skoku, mechaniczne i elektryczne/elektroniczne;  Przestawienie śmigła w chorągiewkę i skok ujemny;	1	2

▼ **B**

	POZIOM	
	A	B1
Ochrona przed nadmierną prędkością.		
17.4 <i>Synchronizacja śmigła</i> Synchronizacja i sprzęt do uzgadniania faz.	—	2
17.5 <i>Ochrona przed oblodzeniem śmigła</i> Sprzęt do usuwania oblodzenia przy pomocy płynu i elektrycznie.	1	2
17.6 <i>Obsługa techniczna</i> Równoważenie statyczne i dynamiczne; Wytaczanie drogi łopaty; Ocena zniszczenia łopaty, erozja, korozja, wpływ uszkodzenia, rozszczepienie warstw; Postępowanie ze śmigłem /systemy naprawy; Praca silnika ze śmigłem.	1	3
17.7 <i>Przechowywanie i konserwacja śmigła</i> Konserwacja i rozkonserwowanie śmigła.	1	2

## MODUŁ 17B. ŚMIGŁO

*Uwaga:* Zakres niniejszego modułu uwzględnia technologię śmigła dla samolotów należących do kategorii B3.

	POZIOM
	B3
17.1 <i>Podstawy</i> Teoria dotycząca śmigła; Wysoki/niski kąt śmigła, kąt odwrotny, kąt natarcia, prędkość obrotowa; Ślizg śmigła; Siła aerodynamiczna, siła odśrodkowa i siła oporu; Moment obrotowy; Względny przepływ powietrza na siłę oporu śmigła; Wibracja i rezonans.	2
17.2 <i>Konstrukcja śmigła</i> Metody konstrukcyjne i materiały wykorzystywane w śmigłach drewnianych, złożonych i metalowych; Napęd łopaty, strona cisnąca, obsada łopaty, strona ssąca i zespół gniazda; Stały skok, sterowany skok, stałe śmigło prędkości; Montaż śmigła/kołpaka śmigła.	2
17.3 <i>Sterowanie skoku śmigła</i> Sterowanie prędkości i metody zmiany skoku, mechaniczne i elektryczne/elektroniczne; Przestawienie śmigła w chorągiewkę i skok ujemny; Ochrona przed nadmierną prędkością.	2

**▼ B**

	POZIOM
	B3
17.4 <i>Synchronizacja śmigła</i> Synchronizacja i sprzęt do uzgadniania faz.	2
17.5 <i>Ochrona przed oblodzeniem śmigła</i> Sprzęt do usuwania oblodzenia przy pomocy płynu i elektrycznie.	2
17.6 <i>Obsługa techniczna śmigła</i> Równoważenie statyczne i dynamiczne; Wytyczanie drogi łopaty; Ocena zniszczenia łopaty, erozja, korozja, wpływ uszkodzenia, rozszczępienie warstw; Postępowanie ze śmigłem /systemy naprawy; Praca silnika śmigła.	2
17.7 <i>Przechowywanie i konserwacja śmigła</i> Konserwacja i rozkonserwowanie śmigła.	2



**▼ M5***Dodatek II***Podstawowy standard egzaminacyjny****(z wyjątkiem licencji kategorii L)****▼ B****1. Warunki ogólne**

- 1.1. Wszystkie podstawowe egzaminy przeprowadza się z wykorzystaniem określonego poniżej formatu pytań testowych oraz pytań opisowych. Odpowiedzi nieprawidłowe wydają się równie prawdopodobne osobie niemającej wiedzy w danej dziedzinie. Wszystkie możliwe odpowiedzi są wyraźnie związane z pytaniem oraz cechują się podobnym słownictwem, budową gramatyczną i długością. W pytaniach liczbowych nieprawidłowe odpowiedzi odpowiadają błędom proceduralnym, takim jak nieodpowiednio stosowane korekty lub nieprawidłowe jednostki przeliczeniowe: nie mogą być one po prostu przypadkowymi liczbami.
- 1.2. Każde pytanie testowe ma trzy różne odpowiedzi, z których tylko jedna jest poprawna, a w ramach danego modułu kandydat ma średnio 75 sekund na rozwiązanie każdego pytania.
- 1.3. Każde pytanie opisowe wymaga przygotowania pisemnej odpowiedzi, a kandydat ma 20 minut na udzielenie odpowiedzi na każde takie pytanie.
- 1.4. Pytania opisowe przygotowuje się i ocenia na podstawie zakresu materiału określonego w dodatku I, moduły 7A, 7B, 9 A, 9B i 10.
- 1.5. Każde pytanie powinno zawierać przygotowany wzór odpowiedzi obejmujący wszelkie możliwe odpowiedzi, które mogą być właściwe w przypadku innych podpunktów.
- 1.6. Wzór odpowiedzi rozbija się również na wykaz istotnych punktów określanych mianem punktów kluczowych.
- 1.7. Warunkiem zaliczenia każdego z modułów oraz podmodułów zawartych w części testowej egzaminu jest udzielenie co najmniej 75 % poprawnych odpowiedzi.
- 1.8. Granicą zaliczenia każdego pytania opisowego jest również 75 %. Oznacza to, że odpowiedzi kandydatów zawierają 75 % wymaganych punktów kluczowych odnoszących się do pytania, przy czym w odpowiedzi nie może pojawić się żaden istotny błąd dotyczący jakiegokolwiek wymaganego punktu kluczowego.
- 1.9. W przypadku niezaliczenia tylko części testowej lub tylko części opisowej, ponownie podchodzi się jedynie do niezaliczonej części egzaminu.
- 1.10. Do celów oceny kandydata nie stosuje się punktów ujemnych.
- 1.11. W przypadku niezaliczenia danego modułu, można podjąć kolejną próbę zaliczenia tego modułu dopiero po upływie 90 dni od dnia, w którym odbywał się egzamin, z wyjątkiem organizacji szkoleniowej w zakresie obsługi technicznej zatwierdzonej zgodnie z załącznikiem IV (część 147), która prowadzi kurs doszkalania w zakresie niezaliczonych obszarów z danego modułu, kiedy to można podjąć próbę zaliczenia niezdanego modułu po upływie 30 dni.
- 1.12. Okres czasu określony w pkt 66.A.25 odnosi się do każdego pojedynczego modułu egzaminu, z wyjątkiem tych modułów egzaminu, które zostały zaliczone jako część egzaminu na licencję innej kategorii, w przypadku gdy licencja została już wydana.

**▼ B**

- 1.13. Maksymalna liczba kolejnych podejść do każdego modułu wynosi trzy. Kolejne cykle trzech podejść dozwolone są w odstępach jednego roku pomiędzy cyklami.

Wnioskodawca potwierdza na piśmie zatwierdzonej organizacji szkoleniowej w zakresie obsługi technicznej lub właściwemu organowi, do których występuje o przeprowadzenie egzaminu, liczbę i terminy podejść do egzaminu w ciągu ostatniego roku oraz nazwę organizacji lub właściwego organu, gdzie podejścia te miały miejsce. Organizacja szkoleniowa w zakresie obsługi technicznej lub właściwy organ odpowiadają za sprawdzenie liczby podejść w danym przedziale czasu.

## 2. Liczba pytań dla modułów

### 2.1. MODUŁ 1 — MATEMATYKA

Kategoria A: 16 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 20 minut.

Kategoria B1: 32 pytania testowe i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 40 minut.

► **M5** Kategoria B2 i B2L ◄: 32 pytania testowe i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 40 minut.

Kategoria B3: 28 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 35 minut.

### 2.2. MODUŁ 2 — FIZYKA

Kategoria A: 32 pytania testowe i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 40 minut.

Kategoria B1: 52 pytania testowe i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 65 minut.

► **M5** Kategoria B2 i B2L ◄: 52 pytania testowe i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 65 minut.

Kategoria B3: 28 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 35 minut.

### 2.3. MODUŁ 3 — PODSTAWOWE WIADOMOŚCI DOTYCZĄCE ELEKTRYKI

Kategoria A: 20 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut.

Kategoria B1: 52 pytania testowe i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 65 minut.

► **M5** Kategoria B2 i B2L ◄: 52 pytania testowe i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 65 minut.

Kategoria B3: 24 pytania testowe i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 30 minut.

### 2.4. MODUŁ 4 — PODSTAWOWE WIADOMOŚCI DOTYCZĄCE ELEKTRONIKI

Kategoria B1: 20 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut.

► **M5** Kategoria B2 i B2L ◄: 40 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 50 minut.

Kategoria B3: 8 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 10 minut.

**▼ B****2.5. MODUŁ 5 — TECHNIKI CYFROWE/SYSTEMY INSTRUMENTÓW ELEKTRYCZNYCH**

Kategoria A: 16 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 20 minut.

Kategoria B1.1 i B1.3: 40 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 50 minut.

Kategoria B1.2 i B1.4: 20 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut.

► **M5** Kategoria B2 i B2L ◀: 72 pytania testowe i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 90 minut.

Kategoria B3: 16 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 20 minut.

**2.6. MODUŁ 6 — MATERIAŁY I SPRZĘT**

Kategoria A: 52 pytania testowe i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 65 minut.

Kategoria B1: 72 pytania testowe i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 90 minut.

► **M5** Kategoria B2 i B2L ◀: 60 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 75 minut.

Kategoria B3: 60 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 75 minut.

**2.7. MODUŁ 7A — PRAKTYKI OBSŁUGI TECHNICZNEJ**

Kategoria A: 72 pytania testowe i 2 pytania opisowe. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 90 minut plus 40 minut.

Kategoria B1: 80 pytań testowych i 2 pytania opisowe. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 100 minut plus 40 minut.

► **M5** Kategoria B2 i B2L ◀: 60 pytań testowych i 2 pytania opisowe. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 75 minut plus 40 minut.

**MODUŁ 7B — PRAKTYKI OBSŁUGI TECHNICZNEJ**

Kategoria B3: 60 pytań testowych i 2 pytania opisowe. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 75 minut plus 40 minut.

**2.8. MODUŁ TEMATYCZNY 8 — PODSTAWY AERODYNAMIKI**

Kategoria A: 20 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut.

Kategoria B1: 20 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut.

► **M5** Kategoria B2 i B2L ◀: 20 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut.

Kategoria B3: 20 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut.

**2.9. MODUŁ 9A — CZYNNIKI LUDZKIE**

Kategoria A: 20 pytań testowych i 1 pytanie opisowe. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut plus 20 minut.

**▼ B**

Kategoria B1: 20 pytań testowych i 1 pytanie opisowe. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut plus 20 minut.

► **M5** Kategoria B2 i B2L ◀: 20 pytań testowych i 1 pytanie opisowe. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut plus 20 minut.

MODUŁ 9B — CZYNNIKI LUDZKIE

Kategoria B3: 16 pytań testowych i 1 pytanie opisowe. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 20 minut plus 20 minut.

2.10. MODUŁ 10 — LEGISLACJA DOTYCZĄCA LOTNICTWA

Kategoria A: 32 pytania testowe i 1 pytanie opisowe. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 40 minut plus 20 minut.

Kategoria B1: 40 pytań testowych i 1 pytanie opisowe. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 50 minut plus 20 minut.

► **M5** Kategoria B2 i B2L ◀: 40 pytań testowych i 1 pytanie opisowe. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 50 minut plus 20 minut.

Kategoria B3: 32 pytania testowe i 1 pytanie opisowe. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 40 minut plus 20 minut.

2.11. MODUŁ 11A — AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY SAMOLOTU TURBINOWEGO:

Kategoria A: 108 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 135 minut.

Kategoria B1: 140 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 175 minut.

MODUŁ 11B — AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY SAMOLOTU TŁOKOWEGO

Kategoria A: 72 pytania testowe i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 90 minut.

Kategoria B1: 100 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 125 minut.

MODUŁ 11C — AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY SAMOLOTU TŁOKOWEGO

Kategoria B3: 60 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 75 minut.

2.12. MODUŁ 12 — AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY ŚMIGŁOWCA

Kategoria A: 100 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 125 minut.

Kategoria B1: 128 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 160 minut.

**▼ M5**

2.13. MODUŁ 13 – AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY STATKU POWIETRZNEGO

Kategoria B2: 180 pytań wielokrotnego wyboru i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 225 minut. Pytania i czas przeznaczony na ich rozwiązanie można w razie konieczności podzielić na dwie części.

**▼ M5**

Kategoria B2L:

Uprawnienie na systemy	Liczba pytań wielokrotnego wyboru	Czas przeznaczony na rozwiązanie (w minutach)
Wymagania podstawowe (podmoduły 13.1, 13.2, 13.5 i 13.9)	28	35
COM/NAV (podmoduł 13.4 lit. a))	24	30
PRZYRZĄDY (podmoduł 13.8)	20	25
AUTOPILOT (podmoduły 13.3 lit. a) i 13.7)	28	35
DOZOROWANIE (podmoduł 13.4 lit. b))	8	10
SYSTEMY PŁATOWCA (podmoduły 13.11–13.18)	32	40

## 2.14. MODUŁ 14 – NAPĘD

Kategoria B2 i B2L: 24 pytań wielokrotnego wyboru i 0 pytań opisowych.  
Czas przeznaczony na rozwiązanie: 30 minut.

UWAGA: Egzamin dla kategorii B2L dotyczący modułu 14 ma zastosowanie wyłącznie do uprawnień „Przyrządy” i „Systemy płatowca”.

**▼ B**

## 2.15. MODUŁ 15 — SILNIK GAZOWY TURBINOWY

Kategoria A: 60 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 75 minut.

Kategoria B1: 92 pytania testowe i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 115 minut.

## 2.16. MODUŁ 16 — SILNIK TŁOKOWY

Kategoria A: 52 pytania testowe i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 65 minut.

Kategoria B1: 72 pytania testowe i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 90 minut.

Kategoria B3: 68 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 85 minut.

## 2.17. MODUŁ 17A — ŚMIGŁO

Kategoria A: 20 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut.

Kategoria B1: 32 pytania testowe i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 40 minut.

## MODUŁ 17B — ŚMIGŁO

Kategoria B3: 28 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 35 minut.

**▼ B***Dodatek III***Szkolenie na typ statku powietrznego i standard egzaminacyjny***Szkolenie w miejscu pracy***1. Warunki ogólne**

Szkolenie na typ statku powietrznego składa się ze szkolenia teoretycznego i egzaminu oraz, z wyjątkiem uprawnień kategorii C, szkolenia praktycznego i oceny.

a) Szkolenie teoretyczne i egzamin spełniają następujące wymagania:

(i) są przeprowadzane przez organizację szkoleniową w zakresie obsługi technicznej odpowiednio zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem IV (część 147) bądź, w przypadku ich przeprowadzania przez inne organizacje, po bezpośrednim zatwierdzeniu przez właściwy organ;

**▼ M5**

(ii) odpowiadają standardowi określonymu w pkt 3.1 niniejszego dodatku, z wyjątkiem przypadków dopuszczalnych przez szkolenie w zakresie różnic opisane w lit. c), oraz odpowiednim elementom określonym w obowiązkowej części danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012, jeżeli są one dostępne.

**▼ B**

(iii) w przypadku osoby kategorii C wykwalifikowanej poprzez posiadanie stopnia akademickiego, jak wyszczególniono w pkt 66.A.30 lit. a) ppkt 5, pierwsze teoretyczne szkolenie na typ statku powietrznego odbywa się na poziomie kategorii B1 lub B2;

(iv) rozpoczynają się i kończą w ciągu trzech lat poprzedzających wniosek o zatwierdzenie uprawnienia na typ.

b) Szkolenie praktyczne i ocena spełniają następujące wymagania:

(i) są przeprowadzane przez organizację szkoleniową w zakresie obsługi technicznej odpowiednio zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem IV (część 147) bądź, w przypadku ich przeprowadzania przez inne organizacje, po bezpośrednim zatwierdzeniu przez właściwy organ;

**▼ M5**

(ii) odpowiadają standardowi określonymu w pkt 3.2 niniejszego dodatku, z wyjątkiem przypadków dopuszczalnych przez szkolenie w zakresie różnic opisane w lit. c), oraz odpowiednim elementom określonym w obowiązkowej części danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012, jeżeli są one dostępne.

**▼ B**

(iii) obejmują reprezentatywne, przekrojowe działania z zakresu obsługi technicznej, odpowiadające typowi statku powietrznego;

(iv) obejmują prezentacje przy użyciu sprzętu, podzespołów, symulatorów i innych urządzeń szkoleniowych lub statków powietrznych;

(v) rozpoczynają się i kończą w ciągu trzech lat poprzedzających wniosek o zatwierdzenie uprawnienia na typ.

c) Szkolenie w zakresie różnic:

(i) szkolenie w zakresie różnic jest szkoleniem wymaganym w celu zapoznania się z różnicami pomiędzy dwoma różnymi uprawnieniami na typ statku powietrznego tego samego producenta, zgodnie z decyzją Agencji;

**▼ B**

- (ii) szkolenie w zakresie różnic musi być ustalone indywidualnie dla każdego przypadku z uwzględnieniem wymagań zawartych w niniejszym dodatku III w odniesieniu do zarówno do elementów teoretycznych, jak i elementów praktycznych szkolenia do uprawnień na typ;
- (iii) uprawnienie na typ wpisuje się do licencji dopiero po ukończeniu szkolenia w zakresie różnic oraz gdy wnioskodawca spełnia ponadto jeden z poniższych warunków:
  - posiada wpisane do licencji uprawnienie na typ statku powietrznego, w ramach którego ustala się różnice, lub
  - spełnia wymagania szkolenia na typ dla statku powietrznego, w ramach którego ustala się różnice.

**2. Poziomy szkolenia na typ statku powietrznego**

Przedstawione poniżej trzy poziomy określają cele, zakres szkolenia i poziom wiedzy, jakie mają zostać osiągnięte na danym poziomie szkolenia.

- *Poziom 1: Krótki przegląd płatowca, systemów i ►C2 zespołów napędowych ◄ określonych w sekcji dotyczącej opisu systemów podręcznika obsługi technicznej statku powietrznego/instrukcji zapewnienia ciągłej zdatności do lotu.*

Cele kursu: Po ukończeniu poziomu 1 szkolenia, słuchacz potrafi:

- a) przedstawić prosty opis całego tematu, z użyciem pospolitych wyrazów i przykładów oraz typowych terminów, a także wskazać środki ostrożności dotyczące płatowca, jego systemów i ►C2 zespołu napędowego ◄;
  - b) wskazać podręczniki dotyczące statku powietrznego, praktyki obsługi technicznej istotne dla płatowca, jego systemów i ►C2 zespołu napędowego ◄;
  - c) określić ogólny układ głównych systemów statku powietrznego;
  - d) określić ogólny układ i charakterystykę ►C2 zespołu napędowego ◄;
  - e) określić specjalistyczne oprzyrządowanie i aparaturę badawczą wykorzystywaną na statku powietrznym.
- *Poziom 2: Przegląd podstawowych systemów sterowania, wskaźników, głównych komponentów, włącznie z ich umiejscowieniem i celem, obsługa techniczna oraz wykrywanie i usuwanie drobnych usterek. Ogólna znajomość teoretycznych i praktycznych aspektów przedmiotu.*

Cele kursu: Oprócz informacji zawartych w kursie poziomie 1, po ukończeniu kursu poziomu 2 słuchacz potrafi:

- a) zrozumieć podstawy teoretyczne; stosować wiedzę w praktyce z wykorzystaniem szczegółowych procedur;
- b) wymienić środki ostrożności, których należy przestrzegać pracując nad statkiem powietrznym, ►C2 zespołem napędowym ◄ i systemami lub w ich pobliżu;
- c) opisać systemy i obsługę statku powietrznego, w szczególności dostęp, dostępność mocy i źródła;

**▼ B**

- d) określić lokalizację głównych elementów;
- e) wyjaśnić zwykłe funkcjonowanie każdego głównego systemu, stosując terminologię i nomenklaturę;
- f) wykonać procedury obsługi technicznej związane ze statkiem powietrznym, dotyczące następujących systemów: układu paliwowego, ►C2 zespołu napędowego ◄, hydrauliki, podwozia samolotu, wody/odpadów, tlenu;
- g) wykazać biegłość w korzystaniu z raportów załogi i pokładowych systemów raportowania (drobne wykrywanie i usuwanie usterek) oraz określić zdatność do lotu statku powietrznego dla MEL/CDL;
- h) wykazać umiejętność użycia, interpretacji i zastosowania odpowiedniej dokumentacji, włącznie z instrukcjami zapewniania ciągłej zdatności do lotu, podręcznikiem obsługi technicznej, ilustrowanym katalogiem części zamiennych itd.

— *Poziom 3: Szczegółowy opis, działanie, lokalizacja elementów, usunięcie/montaż i procedury wykrywania i usuwania usterek do poziomu podręcznika obsługi technicznej.*

Cele kursu: Oprócz informacji zawartych w kursie poziomu 1 i poziomie 2, po ukończeniu kursu poziomu 3 słuchacz potrafi:

- a) wykazać się teoretyczną wiedzą o systemach i strukturach statku powietrznego oraz ich powiązaniach z innymi systemami, przedstawić szczegółowy opis tematu z wykorzystaniem podstawowej wiedzy teoretycznej i konkretnych przykładów, a także interpretować wyniki z różnych źródeł i pomiary oraz podejmować w razie potrzeby odpowiednie działania naprawcze;
- b) przeprowadzać kontrole systemów, ►C2 zespołu napędowego ◄ i elementów oraz kontrole funkcjonalne określone w podręczniku obsługi technicznej statku powietrznego;
- c) wykazać się umiejętnością użycia, interpretacji i zastosowania odpowiedniej dokumentacji, włącznie z podręcznikiem napraw konstrukcyjnych, podręcznikiem wykrywania i usuwania usterek itd.;
- d) skorelować informacje w celu podejmowania decyzji w odniesieniu do błędnej diagnozy i skorygowania do poziomu podręcznika obsługi technicznej.
- e) opisać procedury wymiany elementów zgodnie z typem statku powietrznego.

### 3. Standard szkolenia na typ statku powietrznego

Chociaż szkolenie na typ statku powietrznego obejmuje zarówno część teoretyczną jak i praktyczną, kursy można zatwierdzać w odniesieniu do części teoretycznej, części praktycznej oraz kombinacji obu tych części.

#### 3.1. Elementy teoretyczne

##### a) Cel:

Po ukończeniu szkolenia teoretycznego słuchacz jest w stanie wykazać, odpowiednio do poziomów wskazanych w programie szkolenia w dodatku III, szczegółową wiedzę teoretyczną w zakresie odpowiednich systemów, struktur, działania, obsługi technicznej, napraw oraz wykrywania i usuwania usterek zgodnie z zatwierdzonymi danymi dotyczącymi obsługi technicznej. Słuchacz potrafi wykazać się umiejętnością korzystania z podręczników i zatwierdzonych procedur, w tym znajomością odpowiednich kontroli i ograniczeń.



**▼ B**

## b) Poziom szkolenia:

Poziomami szkolenia są poziomy określone w pkt 2 powyżej.

Po pierwszym kursie szkoleniowym na typ dla personelu poświadczającego kategorii C wystarczy, że wszystkie kolejne kursy będą na poziomie 1.

Podczas szkolenia teoretycznego dla poziomu 3 można, w razie potrzeby, korzystać z materiałów szkoleniowych poziomu 1 i 2 w celu uwzględnienia w szkoleniu pełnego zakresu danego rozdziału. Jednak podczas szkolenia większa część materiału szkoleniowego oraz czas szkolenia muszą odpowiadać wyższemu poziomowi.

## c) Czas trwania:

Minimalną liczbę godzin szkolenia teoretycznego podano w poniższej tabeli:

Kategoria	Liczba godzin
<i>Samoloty o maksymalnej masie startowej powyżej 30 000 kg:</i>	
B1.1	150
B1.2	120
B2	100
C	30
<i>Samoloty o maksymalnej masie startowej równej 30 000 kg lub mniejszej, lecz większej niż 5 700 kg:</i>	
B1.1	120
B1.2	100
B2	100
C	25
<i>Samoloty o maksymalnej masie startowej równej 5 700 kg i mniejszej <sup>(1)</sup></i>	
B1.1	80
B1.2	60
B2	60
C	15
<i>Śmigłowce <sup>(2)</sup></i>	
B1.3	120
B1.4	100
B2	100
C	25

**▼ M5**

<sup>(1)</sup> W przypadku samolotów bez hermetyzacji z silnikiem tłokowym, o maksymalnej masie startowej poniżej 2 000 kg, minimalny czas trwania można ograniczyć o 50 %.

<sup>(2)</sup> W przypadku śmigłowców należących do grupy 2 (zdefiniowanych w pkt 66.A.5) minimalny czas trwania można ograniczyć o 30 %.

**▼ B**

Do celów powyższej tabeli godzina szkolenia oznacza 60 minut nauki i nie obejmuje przerw, egzaminów, powtórek, przygotowania i oględzin statku powietrznego.

Te godziny mają zastosowanie tylko do kursów teoretycznych dotyczących kompletnych kombinacji silników statków powietrznych zgodnie z uprawnieniem na typ zdefiniowanym przez Agencję.

d) Uzasadnienie czasu trwania kursu:

W przypadku kursów przeprowadzanych w organizacji szkoleniowej w zakresie obsługi technicznej zatwierdzonej zgodnie z załącznikiem IV (część 147) oraz kursów bezpośrednio zatwierdzonych przez właściwy organ, konieczne jest uzasadnienie ich czasu trwania i uwzględnienie pełnego programu szkolenia w drodze analizy potrzeb szkoleniowych na podstawie:

- projektu statku powietrznego, jego potrzeb w zakresie obsługi technicznej i rodzajów eksploatacji,
- szczegółowej analizy odpowiednich rozdziałów — zob. spis treści w ppkt 3.1 lit. e) poniżej,
- szczegółowej analizy kompetencji, potwierdzającej pełne osiągnięcie celów podanych w ppkt 3.1 lit. a) powyżej.

Jeśli analiza potrzeb szkoleniowych wykáže, że potrzebnych jest więcej godzin, kursy mogą być dłuższe niż minimum określone w tabeli.

Podobnie liczbę godzin szkoleń w zakresie różnic lub innych kombinacji kursów szkoleniowych (takich jak połączone kursy B1/B2), oraz, w przypadku kursów teoretycznego szkolenia na typ, liczbę godzin mniejszą od podanej w ppkt 3.1 lit. c) powyżej, należy uzasadnić wobec właściwego organu w drodze analizy potrzeb szkoleniowych opisanej powyżej.

Ponadto kurs musi określać i uzasadniać następujące kwestie:

- minimalną obecność słuchacza na zajęciach na potrzeby osiągnięcia celów kursu,
- maksymalną liczbę godzin szkolenia dziennie uwzględniającą aspekty czynnika pedagogicznego i ludzkiego.

Jeśli nie zostanie spełnione wymaganie minimalnej obecności słuchacza, nie wydaje się certyfikatu uznania. Organizacja szkoleniowa może przeprowadzić dodatkowe szkolenie, aby spełnione zostało wymaganie minimalnej obecności.

e) Treść:

Uwzględnia się co najmniej elementy poniższego programu szkolenia na typ statku powietrznego. Można także wprowadzić dodatkowe elementy ze względu na odmiany typu, zmiany technologiczne itd.

Plan tematyczny szkolenia skupia się na aspektach mechanicznych i elektrycznych w przypadku personelu B1 oraz na aspektach elektrycznych i elektroniki lotniczej w przypadku personelu B2.

## ▼B

Poziom Rozdział	Samoloty turbiniowe		Samoloty tłokowe		Śmigłowce turbinowe		Śmigłowce tłokowe		Elektro-nika lotnicza
	B1	C	B1	C	B1	C	B1	C	
Kategoria licencji									B2
Moduł wprowadzający:									
05 Terminy obsługi technicznej/prze-glądy	1	1	1	1	1	1	1	1	1
06 Rozmiary/powierzchnie (maksy-malna masa startowa itd.)	1	1	1	1	1	1	1	1	1
07 Podnoszenie i podpory	1	1	1	1	1	1	1	1	1
08 Poziomowanie i ważenie	1	1	1	1	1	1	1	1	1
09 Holowanie i kołowanie	1	1	1	1	1	1	1	1	1
10 Parkowanie/cumowanie, przecho-wywanie i powrót do eksploatacji	1	1	1	1	1	1	1	1	1
11 Plakietki i oznaczenia	1	1	1	1	1	1	1	1	1
12 Obsługa techniczna	1	1	1	1	1	1	1	1	1
20 Praktyki standardowe — tylko dla danego typu	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Śmigłowce									
18 Analiza wibracji i hałasu (wyty-czanie drogi łopaty)	—	—	—	—	3	1	3	1	—
60 Praktyki standardowe — wirnik	—	—	—	—	3	1	3	1	—
62 Wirnik	—	—	—	—	3	1	3	1	1
62A Wirniki — monitorowanie i wska-zania	—	—	—	—	3	1	3	1	3
63 Napęd wirnika	—	—	—	—	3	1	3	1	1
63A Napęd wirnika — monitorowanie i wskazania	—	—	—	—	3	1	3	1	3
64 Śmigło ogonowe	—	—	—	—	3	1	3	1	1
64A Śmigło ogonowe — monitoro-wanie i wskazania	—	—	—	—	3	1	3	1	3
65 Napęd śmigła ogonowego	—	—	—	—	3	1	3	1	1

## ▼ B

Poziom Rozdział	Samoloty turbinowe		Samoloty tłokowe		Śmigłowce turbinowe		Śmigłowce tłokowe		Elektronika lotnicza
65A Napęd śmigła ogonowego — monitorowanie i wskazania	—	—	—	—	3	1	3	1	3
66 Składane łopatki/wspornik	—	—	—	—	3	1	3	1	—
67 Kontrola wirnika w czasie lotu	—	—	—	—	3	1	3	1	—
53 Struktura płatowca (śmigłowiec)	—	—	—	—	3	1	3	1	—
25 Awaryjne wyposażenie do utrzymywania się na wodzie	—	—	—	—	3	1	3	1	1
Struktury płatowca									
51 Standardowe praktyki i struktury (klasyfikacja uszkodzeń, ocena i naprawa)	3	1	3	1	—	—	—	—	1
53 Kadłub	3	1	3	1	—	—	—	—	1
54 Gondole/wsporniki	3	1	3	1	—	—	—	—	1
55 Stabilizatory	3	1	3	1	—	—	—	—	1
56 Okna	3	1	3	1	—	—	—	—	1
57 Skrzydła	3	1	3	1	—	—	—	—	1
27A Powierzchnie sterowe lotu (wszystkie)	3	1	3	1	—	—	—	—	1
52 Drzwi	3	1	3	1	—	—	—	—	1
Strefowe i stanowiskowe systemy identyfikacji	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Systemy płatowca:									
21 Klimatyzacja	3	1	3	1	3	1	3	1	3
21A Dopływ powietrza	3	1	3	1	► M5 3 ◀	► M5 1 ◀	3	1	2
21B Zwiększanie ciśnienia	3	1	3	1	3	1	3	1	3
21C Urządzenia zabezpieczające i ostrzegawcze	3	1	3	1	3	1	3	1	3
22 Autopilot	2	1	2	1	2	1	2	1	3

▼ **B**

Poziom Rozdział	Samoloty turbinowe		Samoloty tłokowe		Śmigłowce turbinowe		Śmigłowce tłokowe		Elektronika lotnicza
23 Komunikacja	2	1	2	1	2	1	2	1	3
24 Energia elektryczna	3	1	3	1	3	1	3	1	3
25 Sprzęt i wyposażenie	3	1	3	1	3	1	3	1	1
25A Wyposażenie elektroniczne, w tym wykorzystywane w nagłych wypadkach	1	1	1	1	1	1	1	1	3
26 Ochrona przeciwpożarowa	3	1	3	1	3	1	3	1	3
27 Sterowanie lotem	3	1	3	1	3	1	3	1	2
27A Działanie systemu: elektryczne, sztuczna stateczność i sterowanie „fly-by-wire”	3	1	—	—	—	—	—	—	3
28 Systemy paliwowe	3	1	3	1	3	1	3	1	2
28A Systemy paliwowe — monitorowanie i wskazania	3	1	3	1	3	1	3	1	3
29 Siła hydrauliczna	3	1	3	1	3	1	3	1	2
29A Siła hydrauliczna — monitorowanie i wskazania	3	1	3	1	3	1	3	1	3
30 Ochrona przed zamarzaniem i deszczem	3	1	3	1	3	1	3	1	3
31 Systemy rejestracji/wskazań	3	1	3	1	3	1	3	1	3
31A Systemy instrumentowe	3	1	3	1	3	1	► <u>M5</u> 3 ◀	► <u>M5</u> 1 ◀	3
32 Podwozie samolotu	3	1	3	1	3	1	3	1	2
32A Podwozie samolotu — monitorowanie i wskazania	3	1	3	1	3	1	3	1	3
33 Światła	3	1	3	1	3	1	3	1	3
34 Nawigacja	2	1	2	1	2	1	2	1	3
35 Tlen	3	1	3	1	—	—	—	—	2

## ▼B

Poziom Rozdział	Samoloty turbinowe		Samoloty tłokowe		Śmigłowce turbinowe		Śmigłowce tłokowe		Elektronika lotnicza
36 Pneumatyka:	3	1	3	1	3	1	3	1	2
36A Pneumatyka — monitorowanie i wskazania	3	1	3	1	3	1	3	1	3
37 Próżnia	3	1	3	1	3	1	3	1	2
38 Woda/odpady	3	1	3	1	—	—	—	—	2
41 Balast wodny	3	1	3	1	—	—	—	—	1
42 ►C2 Zintegrowane moduły elektroniki lotniczej ◄	2	1	2	1	2	1	2	1	3
44 Systemy kabinowe	2	1	2	1	2	1	2	1	3
45 Systemy obsługi technicznej na pokładzie (lub uwzględnione w pkt 31)	3	1	3	1	3	1	—	—	3
46 Systemy informatyczne	2	1	2	1	2	1	2	1	3
50 Przedziały ładunkowe i dodatkowe	3	1	3	1	3	1	3	1	1
Silniki turbinowe									
70 Praktyki standardowe — silniki	3	1	—	—	3	1	—	—	1
70A Ustalenia konstrukcyjne i działanie (wlot instalacyjny, kompresory, sekcja spalania, sekcja turbinowa, łożyska i uszczelki, systemy smarowania)	3	1	—	—	3	1	—	—	1
70B Osiągi silnika	3	1	—	—	3	1	—	—	1
71 ►C2 Zespół napędowy ◄	3	1	—	—	3	1	—	—	1
72 Silnik turbinowy/turbośmigłowy/turbowentylatorowy/śmigłowo-wentylatorowy	3	1	—	—	3	1	—	—	1
73 Paliwo silnikowe i sterowanie	3	1	—	—	3	1	—	—	1
75 Powietrze	3	1	—	—	3	1	—	—	1
76 Sterowanie silnikiem	3	1	—	—	3	1	—	—	1

## ▼ B

Poziom Rozdział	Samoloty turbinowe		Samoloty tłokowe		Śmigłowce turbinowe		Śmigłowce tłokowe		Elektronika lotnicza
78 Wydech	3	1	—	—	3	1	—	—	1
79 Olej	3	1	—	—	3	1	—	—	1
80 Rozruch	3	1	—	—	3	1	—	—	1
82 Wtrysk wody	3	1	—	—	3	1	—	—	1
83 Pomocnicze skrzynie przekładniowe	3	1	—	—	3	1	—	—	1
84 Wspomaganie napędu	3	1	—	—	3	1	—	—	1
73A FADEC	3	1	—	—	3	1	—	—	3
74 Zapłon	3	1	—	—	3	1	—	—	3
77 Silnikowe systemy wskazań	3	1	—	—	3	1	—	—	3
49 ► C2 Pomocnicze źródła zasilania (APU) ◀	3	1	—	—	—	—	—	—	2
Silniki tłokowe									
70 Praktyki standardowe — silniki	—	—	3	1	—	—	3	1	1
70A Ustalenia konstrukcyjne i działanie (instalacja, gaźniki, systemy wtrysku paliwa, zasysanie, systemy wydechu i chłodzenia, doładowanie/turbodoładowanie, systemy smarowania)	—	—	3	1	—	—	3	1	1
70B Osiągi silnika	—	—	3	1	—	—	3	1	1
71 ► C2 Zespół napędowy ◀	—	—	3	1	—	—	3	1	1
73 Paliwo silnikowe i sterowanie	—	—	3	1	—	—	3	1	1
76 Sterowanie silnikiem	—	—	3	1	—	—	3	1	1
79 Olej	—	—	3	1	—	—	3	1	1
80 Rozruch	—	—	3	1	—	—	3	1	1
81 Turbiny	—	—	3	1	—	—	3	1	1

## ▼ B

Poziom Rozdział	Samoloty turbinowe		Samoloty tłokowe		Śmigłowce turbinowe		Śmigłowce tłokowe		Elektronika lotnicza
82 Wtrysk wody	—	—	3	1	—	—	3	1	1
83 Pomocnicze skrzynie przekładniowe	—	—	3	1	—	—	3	1	1
84 Wspomaganie napędu	—	—	3	1	—	—	3	1	1
73A FADEC	—	—	3	1	—	—	3	1	3
74 Zapłon	—	—	3	1	—	—	3	1	3
77 Silnikowe systemy wskazań	—	—	3	1	—	—	3	1	3
Śmigła									
60A Praktyki standardowe — śmigło	3	1	3	1	—	—	—	—	1
61 Śmigła/napęd	3	1	3	1	—	—	—	—	1
61A Konstrukcja śmigła	3	1	3	1	—	—	—	—	—
61B Sterowanie skoku śmigła	3	1	3	1	—	—	—	—	—
61C Synchronizacja śmigła	3	1	3	1	—	—	—	—	1
61D Elektroniczne sterowanie śmigła	2	1	2	1	—	—	—	—	3
61E Ochrona przed oblodzeniem śmigła	3	1	3	1	—	—	—	—	—
61F Obsługa techniczna śmigła	3	1	3	1	—	—	—	—	1

- f) Do realizacji elementów teoretycznych szkolenia można wykorzystać metody szkoleniowe oparte na multimediami zarówno w klasie, jak i środowisku wirtualnym, pod warunkiem wydania zgody przez właściwy organ zatwierdzający szkolenie.

## 3.2. Elementy praktyczne

## a) Cel:

Celem szkolenia praktycznego jest uzyskanie wymaganych kompetencji w zakresie zapewnienia bezpiecznej obsługi technicznej, inspekcji i rutynowej pracy zgodnie z podręcznikiem obsługi technicznej i innymi odpowiednimi instrukcjami i zadaniami odpowiednimi dla określonego typu statku powietrznego, np. wykrywania i usuwania usterek, napraw, regulacji, wymian, ustawień i kontroli funkcjonalnych. Obejmuje ono umiejętność korzystania z całej literatury technicznej i dokumentacji statku powietrznego oraz użycia specjalistycznego oprzyrządowania i aparatury badawczej do celów demontażu i wymiany elementów i modułów właściwych dla danego typu, włącznie z wszelkimi działaniami w zakresie obsługi technicznej dokonywanymi podczas lotu.



**▼B**

## b) Treść:

W ramach szkolenia praktycznego należy zaliczyć co najmniej 50 % pozycji zaznaczonych w tabeli poniżej, odnoszących się do danego typu statku powietrznego

Zaznaczone zadania oznaczają tematy istotne do celów szkolenia praktycznego ze względu na należyte uwzględnienie działania, funkcji, instalacji oraz bezpieczeństwa głównych zadań z zakresu obsługi technicznej, zwłaszcza w przypadku gdy takich aspektów nie można całkowicie wyjaśnić w ramach samego szkolenia teoretycznego. Lista obejmuje minimum tematów szkolenia praktycznego, można jednak dodawać inne pozycje właściwe dla konkretnego typu statku powietrznego.

Zadania, które należy zaliczyć, muszą być reprezentatywne dla statków powietrznych i systemów, zarówno pod względem złożoności technicznej, jak i wiedzy technicznej niezbędnej do wykonania takich zadań. Szkolenie może obejmować względnie proste zadania, ale w jego zakres musi również wchodzić wykonywanie innych, bardziej złożonych zadań, właściwych dla danego typu statku powietrznego.

Słownik skrótów użytych w tabeli: LOK: Lokalizacja; TFO: test funkcjonalny/operacyjny; SON: serwis i obsługa naziemna; D/M: demontaż/montaż; WMW: wykaz minimalnego wyposażenia; WUU: wykrywanie i usuwanie usterek.

Rozdziały	B1/B2	B1					B2				
	LOK	TFO	SON	D/M	WMW	WUU	TFO	SON	D/M	WMW	WUU
Moduł wprowadzający:											
5 Terminy obsługi technicznej/przeglądy	X/X	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 Rozmiary/powierzchnie (maksymalna masa startowa itd.)	X/X	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 Podnoszenie i podpory	X/X	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8 Poziomowanie i ważenie	X/X	—	X	—	—	—	—	X	—	—	—
9 Holowanie i kołowanie	X/X	—	X	—	—	—	—	X	—	—	—
10 Parkowanie/cumowanie, przechowywanie i powrót do eksploatacji	X/X	—	X	—	—	—	—	X	—	—	—
11 Plakietki i oznaczenia	X/X	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12 Obsługa techniczna	X/X	—	X	—	—	—	—	X	—	—	—
20 Praktyki standardowe — tylko dla danego typu	X/X	—	X	—	—	—	—	X	—	—	—
Śmigłowce:											
18 Analiza wibracji i hałasu (wytyczanie drogi łopaty)	X/—	—	—	—	—	X	—	—	—	—	—





## ▼ B

Rozdziały	B1/B2	B1					B2				
	LOK	TFO	SON	D/M	WMW	WUU	TFO	SON	D/M	WMW	WUU
27 Sterowanie lotem	X/X	X	X	X	X	X	X	—	—	—	—
27A Działanie systemu: elektryczne, sztuczna stateczność i sterowanie „fly-by-wire”	X/X	X	X	X	X	—	X	—	X	—	X
28 Systemy paliwowe	X/X	X	X	X	X	X	X	X	—	X	—
28A Systemy paliwowe — monitorowanie i wskazania	X/X	X	—	—	—	—	X	—	X	—	X
29 Siła hydrauliczna	X/X	X	X	X	X	X	X	X	—	X	—
29A Siła hydrauliczna — monitorowanie i wskazania	X/X	X	—	X	X	X	X	—	X	X	X
30 Ochrona przed zamarzaniem i deszczem	X/X	X	X	—	X	X	X	X	—	X	X
31 Systemy rejestracji/wskazań	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
31A Systemy instrumentowe	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
32 Podwozie samolotu	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	—
32A Podwozie samolotu — monitorowanie i wskazania	X/X	X	—	X	X	X	X	—	X	X	X
33 Światła	X/X	X	X	—	X	—	X	X	X	X	—
34 Nawigacja	X/X	—	X	—	X	—	X	X	X	X	X
35 Tlen	X/—	X	X	X	—	—	X	X	—	—	—

▼ **B**

Rozdziały	B1/B2	B1					B2				
	LOK	TFO	SON	D/M	WMW	WUU	TFO	SON	D/M	WMW	WUU
36 Pneumatyka	X/—	X	—	X	X	X	X	—	X	X	X
36A Pneumatyka — monitorowanie i wskazania	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
37 Próżnia	X/—	X	—	X	X	X	—	—	—	—	—
38 Woda/odpady	X/—	X	X	—	—	—	X	X	—	—	—
41 Balast wodny	X/—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42 ► <b>C2</b> Zintegrowane moduły elektroniki lotniczej ◀	X/X	—	—	—	—	—	X	X	X	X	X
44 Systemy kabinowe	X/X	—	—	—	—	—	X	X	X	X	X
45 Systemy obsługi technicznej na pokładzie (lub uwzględnione w pkt 31)	X/X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
46 Systemy informatyczne	X/X	—	—	—	—	—	X	—	X	X	X
50 Przedziały ładunkowe i dodatkowe	X/X	—	X	—	—	—	—	—	—	—	—
Moduł silnika turbinowego/tłokowego:											
70 Praktyki standardowe — silniki — tylko dla danego typu	—	—	X	—	—	—	—	X	—	—	—
70A Ustalenia konstrukcyjne i działanie (wlot instalacyjny, kompresory, sekcja spalania, sekcja turbinowa, łożyska i uszczelki, systemy smarowania)	X/X	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Silniki turbinowe:											
70B Osiągi silnika	—	—	—	—	—	X	—	—	—	—	—

▼ **B**

Rozdziały	B1/B2	B1					B2				
	LOK	TFO	SON	D/M	WMW	WUU	TFO	SON	D/M	WMW	WUU
71 ► <b>C2</b> Zespół napędowy ◀	X/—	X	X	—	—	—	—	X	—	—	—
72 Silnik turbinowy/turbośmigłowy/ turbowentylatorowy/śmigłowo-wentylatorowy	X/—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73 Paliwo silnikowe i sterowanie	X/X	X	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73A Systemy FADEC	X/X	X	—	X	X	X	X	—	X	X	X
74 Zapłon	X/X	X	—	—	—	—	X	—	—	—	—
75 Powietrze	X/—	—	—	X	—	X	—	—	—	—	—
76 Sterowanie silnikiem	X/—	X	—	—	—	X	—	—	—	—	—
77 Silnikowe systemy wskazań	X/X	X	—	—	X	X	X	—	—	X	X
78 Wydech	X/—	X	—	—	X	—	—	—	—	—	—
79 Olej	X/—	—	X	X	—	—	—	—	—	—	—
80 Rozruch	X/—	X	—	—	X	X	—	—	—	—	—
82 Wtrysk wody	X/—	X	—	—	—	—	—	—	—	—	—
83 Pomocnicza skrzynia przekładniowa	X/—	—	X	—	—	—	—	—	—	—	—
84 Wspomaganie napędu	X/—	X	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pomocnicze zespoły zasilania (APU):											
49 ► <b>C2</b> Pomocnicze źródła zasilania ◀ (APU)	X/—	X	X	—	—	X	—	—	—	—	—

▼ **B**

Rozdziały	B1/B2	B1					B2				
	LOK	TFO	SON	D/M	WMW	WUU	TFO	SON	D/M	WMW	WUU
Silniki tłokowe:											
70 Praktyki standardowe — silniki — tylko dla danego typu	—	—	X	—	—	—	—	X	—	—	—
70A Ustalenia konstrukcyjne i działanie (wlot instalacyjny, kompresory, sekcja spalania, sekcja turbinowa, łożyska i uszczelki, systemy smarowania)	X/X	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
70B Osiągi silnika	—	—	—	—	—	X	—	—	—	—	—
71 ► <b>C2</b> Zespół napędowy ◀	X/—	X	X	—	—	—	—	X	—	—	—
73 Paliwo silnikowe i sterowanie	X/X	X	—	—	—	—	—	—	—	—	—
73A Systemy FADEC	X/X	X	—	X	X	X	X	X	X	X	X
74 Zapłon	X/X	X	—	—	—	—	X	—	—	—	—
76 Sterowanie silnikiem	X/—	X	—	—	—	X	—	—	—	—	—
77 Silnikowe systemy wskazań	X/X	X	—	—	X	X	X	—	—	X	X
78 Wydech	X/—	X	—	—	X	X	—	—	—	—	—
79 Olej	X/—	—	X	X	—	—	—	—	—	—	—





**▼ B****4. Standard egzaminacyjny i standard oceny dla szkolenia na typ****4.1. Standard egzaminacyjny dla elementu teoretycznego**

Po zakończeniu części teoretycznej szkolenia na typ statku powietrznego przeprowadza się egzamin pisemny spełniający następujące kryteria:

- a) Egzamin ma formę testu. Każde pytanie testowe ma trzy możliwe odpowiedzi, z których tylko jedna jest poprawna. Łączny czas ustala się odpowiednio do łącznej liczby pytań, a czas na odpowiedzi odpowiada nominalnej średniej 90 sekund na pytanie.
- b) Odpowiedzi nieprawidłowe wydają się równie prawdopodobne osobie niemającej wiedzy w danej dziedzinie. Wszystkie możliwe odpowiedzi są wyraźnie związane z pytaniem oraz cechują się podobnym słownictwem, budową gramatyczną i długością.
- c) W pytaniach liczbowych nieprawidłowe odpowiedzi odpowiadają błędowi proceduralnym, takim jak zastosowanie nieprawidłowego oznaczenia (+ lub -) lub nieprawidłowych jednostek miary. Nie mogą być one po prostu przypadkowymi liczbami.
- d) Poziom egzaminu dla każdego rozdziału<sup>(1)</sup> odpowiada poziomowi zdefiniowanemu w pkt 2 „Poziomy szkolenia na typ statku powietrznego”. Dopuszczalna jest jednak ograniczona liczba pytań niższego poziomu.
- e) Podczas egzaminu nie wolno korzystać z żadnych podręczników. Nie są dozwolone żadne pomoce. Wyjątkiem jest weryfikacja umiejętności kandydata na licencję B1 lub B2 w zakresie interpretacji dokumentów technicznych.
- f) Liczba pytań musi wynosić co najmniej 1 pytanie na godzinę szkolenia. Liczba pytań przypadająca na każdy rozdział i poziom jest proporcjonalna do:
  - rzeczywistej liczby godzin szkolenia poświęconej danemu rozdziałowi na danym poziomie,
  - celów szkolenia wynikających z analizy potrzeb szkoleniowych.Zatwierdzając kurs, właściwy organ państwa członkowskiego ocenia liczbę i poziom pytań.
- g) Minimalny wynik umożliwiający zaliczenie egzaminu to 75 %. Jeśli egzamin po szkoleniu na typ podzielony jest na kilka części, w każdej z nich na zaliczenie należy uzyskać co najmniej 75 %. Aby możliwe było uzyskanie wyniku wynoszącego dokładnie 75 %, liczba pytań w ramach egzaminu musi być podzielna przez 4.
- h) Nie stosuje się punktów karnych (odejmowanie punktów za błędne odpowiedzi).
- i) Egzaminy kończące dany moduł nie mogą być traktowane jako część egzaminu końcowego, chyba że zawierają właściwą liczbę wymaganych pytań na odpowiednim poziomie.

**4.2. Standard oceny dla elementu praktycznego**

Po zakończeniu części praktycznej szkolenia na typ statku powietrznego należy dokonać oceny spełniającej następujące kryteria:

- a) Oceny dokonuje wyznaczony oceniający posiadający odpowiednie kwalifikacje.
- b) Ocenie podlega wiedza oraz umiejętności słuchacza.

<sup>(1)</sup> Do celów niniejszego pkt 4 „rozdział” oznacza każdy z wierszy poprzedzonych numerem w tabeli zawartej w pkt 3.1 lit. e).

**▼ B****5. Standard egzaminu na typ**

Egzamin na typ jest przeprowadzany przez organizację szkoleniową odpowiednio zatwierdzoną zgodnie z częścią 147 lub przez właściwy organ.

Egzamin ma formę ustną, pisemną lub oceny praktycznej, bądź stanowi kombinację tych form, oraz spełnia następujące wymagania:

- a) Pytania w ramach egzaminu ustnego mają charakter otwarty.
- b) Pytania w ramach egzaminu pisemnego muszą mieć charakter opisowy lub testowy.
- c) Kompetencję danej osoby w zakresie wykonywania określonego zadania określa się w drodze oceny praktycznej.
- d) Egzamin musi obejmować wybór rozdziałów<sup>(1)</sup> z programu szkolenia/egzaminu na typ, o którym mowa w pkt 3, na wskazanym poziomie.
- e) Odpowiedzi nieprawidłowe wydają się równie prawdopodobne osobie niemającej wiedzy w danej dziedzinie. Wszystkie możliwe odpowiedzi są wyraźnie związane z pytaniem oraz cechują się podobnym słownictwem, budową gramatyczną i długością.
- f) W pytaniach liczbowych nieprawidłowe odpowiedzi odpowiadają błędom proceduralnym, takim jak nieodpowiednio stosowane korekty lub nieprawidłowe jednostki przeliczeniowe: nie mogą być one po prostu przypadkowymi liczbami.
- g) Egzamin zapewnia osiągnięcie następujących celów:
  1. należyte i pewne omówienie statku powietrznego i jego systemów;
  2. zapewnienie bezpiecznej obsługi technicznej, inspekcji i rutynowej pracy zgodnie z podręcznikiem obsługi technicznej i innymi odpowiednimi instrukcjami i zadaniami odpowiednimi dla określonego rodzaju statku powietrznego, jak na przykład wykrywanie i usuwanie usterek, naprawy, regulacje, wymiany, ustawienia i kontrole funkcjonalne, takie jak, w miarę potrzeby, praca silnika itp.;
  3. właściwe wykorzystanie całej technicznej literatury i dokumentacji dla statku powietrznego;
  4. właściwe wykorzystanie specjalistycznego/specjalnego oprzyrządowania i aparatury badawczej, usuwanie i wymiana elementów i modułów właściwych dla danego typu, włącznie z wszelkimi działaniami zadaniami w zakresie obsługi technicznej podczas lotu.
- h) Do celów egzaminu zastosowanie mają następujące warunki:
  1. Maksymalna liczba kolejnych podejść wynosi trzy. Kolejne cykle trzech podejść dozwolone są w odstępach jednego roku pomiędzy cyklami. Wymagany jest trzydziestodniowy okres przerwy po pierwszym nieudanym podejściu w ramach jednego cyklu oraz sześćdziesięciodniowy okres przerwy po drugim nieudanym podejściu.

Wnioskodawca potwierdza na piśmie organizacji szkoleniowej w zakresie obsługi technicznej lub właściwemu organowi, do których występuje o przeprowadzenie egzaminu, liczbę i terminy podejść do egzaminu w ciągu ostatniego roku oraz nazwę organizacji szkoleniowej w zakresie obsługi technicznej lub właściwego organu, gdzie podejścia te miały miejsce. Organizacja szkoleniowa w zakresie obsługi technicznej lub właściwy organ odpowiadają za sprawdzenie liczby podejść w danym przedziale czasu.

<sup>(1)</sup> Do celów niniejszego pkt 5 „rozdział” oznacza każdy z wierszy poprzedzonych numerem w tabeli zawartej w ppkt 3.1 lit. e) i 3.2 lit. b).

**▼ B**

2. Egzamin zdaje się i zdobywa się wymagane doświadczenie praktyczne w ciągu trzech lat poprzedzających wniosek o zatwierdzenie uprawnienia w licencji na obsługę techniczną statku powietrznego.
3. Egzamin przeprowadza się w obecności co najmniej jednego egzaminatora. Egzaminator lub egzaminatorzy nie są zaangażowani w szkolenie wnioskodawcy.
- i) Egzaminator lub egzaminatorzy przygotowują i podpisują pisemne sprawozdanie wyjaśniające, dlaczego kandydat zdał egzamin bądź go nie zdał.

**6. Szkolenie w miejscu pracy**

Szkolenie w miejscu pracy zatwierdza właściwy organ, który wydał licencję.

Szkolenie przeprowadza się pod kontrolą organizacji obsługi technicznej upoważnionej do obsługi technicznej danego typu statku powietrznego i podlega ocenie przez wyznaczonych oceniających posiadających odpowiednie kwalifikacje.

Szkolenie rozpoczyna się i kończy w ciągu trzech lat poprzedzających wniosek o zatwierdzenie uprawnienia na typ.

**a) Cel:**

Celem szkolenia w miejscu pracy jest uzyskanie wymaganych kompetencji i doświadczenia w zakresie bezpiecznej obsługi technicznej.

**b) Zakres:**

Szkolenie w miejscu pracy obejmuje zespół działań akceptowalnych dla właściwego organu. Zadania, które należy zaliczyć, są reprezentatywne dla statków powietrznych i systemów zarówno pod względem złożoności technicznej, jak i wiedzy technicznej niezbędnej do wykonania takich zadań. Szkolenie może obejmować względnie proste zadania, ale w jego zakres musi również wchodzić wykonywanie innych, bardziej złożonych zadań w zakresie obsługi technicznej, właściwych dla danego typu statku powietrznego.

Każde zadanie podpisywane jest przez słuchacza i kontrasygnowane przez wyznaczoną osobę kontrolującą. Wymienione zadania odnoszą się do rzeczywistej karty pracy/formularza pracy itd.

Końcowa ocena ukończonego szkolenia w miejscu pracy jest obowiązkowa i przeprowadza ją posiadający odpowiednie kwalifikacje wyznaczony oceniający.

W formularzach pracy/rejestrach pracy szkolenia w miejscu pracy należy podać następujące dane:

1. imię i nazwisko słuchacza;
2. datę urodzenia;
3. zatwierdzoną organizację obsługi technicznej;
4. lokalizację;
5. imiona i nazwiska kontrolujących i oceniającego (w tym numer licencji, w stosownych przypadkach);
6. datę ukończenia zadania;

**▼B**

7. opis zadania i kartę pracy/zlecenie na wykonanie prac/rejestr techniczny itd.;
8. typ statku powietrznego i jego rejestrację;
9. uprawnienie dotyczące statku powietrznego będące przedmiotem wniosku.

Aby ułatwić właściwemu organowi weryfikację, po szkoleniu w miejscu pracy przedkłada się (i) szczegółowe formularze pracy/rejestr pracy oraz (ii) raport zgodności określający, w jaki sposób szkolenie w miejscu pracy spełnia wymagania niniejszej części.

▼ **M5***Dodatek IV***Wymagania dotyczące doświadczenia na potrzeby przedłużenia licencji na obsługę techniczną statku powietrznego określonej w części 66**

Poniższa tabela zawiera wymagania dotyczące doświadczenia do celów dodania nowej kategorii lub podkategorii do istniejącej licencji określonej w części 66.

Wymagane doświadczenie ma charakter praktycznego doświadczenia w zakresie obsługi technicznej eksploatowanego statku powietrznego w podkategorii odnoszącej się do wniosku.

Wymagania w zakresie doświadczenia są zmniejszane o 50 %, jeżeli wnioskodawca ukończył zatwierdzone szkolenie określone w części 147 odpowiednie dla danej podkategorii.

Do Od	A1	A2	A3	A4	B1.1	B1.2	B1.3	B1.4	B2	B2L	B3
A1	—	6 miesiące	6 miesiące	6 miesiące	2 lata	6 miesiące	2 lata	1 rok	2 lata	1 rok	6 miesiące
A2	6 miesiące	—	6 miesiące	6 miesiące	2 lata	6 miesiące	2 lata	1 rok	2 lata	1 rok	6 miesiące
A3	6 miesiące	6 miesiące	—	6 miesiące	2 lata	1 rok	2 lata	6 miesiące	2 lata	1 rok	1 rok
A4	6 miesiące	6 miesiące	6 miesiące	—	2 lata	1 rok	2 lata	6 miesiące	2 lata	1 rok	1 rok
B1.1	Brak	6 miesiące	6 miesiące	6 miesiące	—	6 miesiące	6 miesiące	6 miesiące	1 rok	1 rok	6 miesiące
B1.2	6 miesiące	Brak	6 miesiące	6 miesiące	2 lata	—	2 lata	6 miesiące	2 lata	1 rok	Brak
B1.3	6 miesiące	6 miesiące	Brak	6 miesiące	6 miesiące	6 miesiące	—	6 miesiące	1 rok	1 rok	6 miesiące
B1.4	6 miesiące	6 miesiące	6 miesiące	Brak	2 lata	6 miesiące	2 lata	—	2 lata	1 rok	6 miesiące
B2	6 miesiące	6 miesiące	6 miesiące	6 miesiące	1 rok	1 rok	1 rok	1 rok	—	—	1 rok
B2L	6 miesiące	6 miesiące	6 miesiące	6 miesiące	1 rok	1 rok	1 rok	1 rok	1 rok	—	1 rok
B3	6 miesiące	Brak	6 miesiące	6 miesiące	2 lata	6 miesiące	2 lata	1 rok	2 lata	1 rok	—

▼ **M5**

*Dodatek V*

**Formularz wniosku – Formularz 19 EASA**

1. Niniejszy dodatek zawiera przykładowy formularz stosowany do składania wniosków o licencję na obsługę techniczną statku powietrznego, o której mowa w załączniku III (część 66).

▼ **M11**

2. Właściwy organ państwa członkowskiego może wprowadzić zmiany w formularzu 19 EASA wyłącznie w celu uwzględnienia dodatkowych informacji niezbędnych w przypadkach, gdy w wymogach krajowych dopuszczono lub nakazano, by licencja na obsługę techniczną statku powietrznego, wydana zgodnie z załącznikiem III (część 66), była wykorzystywana z pominięciem wymogów niniejszego rozporządzenia.

▼ M5

WNIOSEK O WYDANIE/ZMIANĘ/PRZEDŁUŻENIE WAŻNOŚCI LICENCJI NA OBSŁUGĘ TECHNICZNĄ STATKU POWIETRZNEGO (AML) OKREŚLONEJ W CZĘŚCI 66	FORMU- LARZ 19 EASA
INFORMACJE DOTYCZĄCE WNIOSKODAWCY:	
Imię i nazwisko: .....	
Adres: .....	
Nr telefonu: ..... E-mail: .....	
Obywatelstwo: ..... Data i miejsce urodzenia: .....	
INFORMACJE DOTYCZĄCE LICENCJI AML określonej w części 66 (w stosownych przypadkach):	
Numer licencji: ..... Data wydania: .....	
INFORMACJE DOTYCZĄCE PRACODAWCY:	
Imię i nazwisko: .....	
Adres: .....	
.....	
Numer zatwierdzenia organizacji obsługi technicznej: .....	
Nr telefonu: ..... Nr faksu: .....	
WNIOSEK DOTYCZY: (Zaznaczyć odpowiednie pola)	
Wydania AML <input type="checkbox"/> Zmiany AML <input type="checkbox"/> Przedłużenia ważności AML <input type="checkbox"/>	
<b>(Pod)kategorie</b>	<b>A      B1      B2      B2L      B3      C      L (zob. poniżej)</b>
Samolot turbinowy	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Samolot tłokowy	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Śmigłowiec turbinowy	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Śmigłowiec tłokowy	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Elektronika lotnicza	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Zob. uprawnienia na systemy poniżej
Samoloty bez hermetyzacji z silnikiem tłokowym, o maksymalnej masie startowej 2 000 kg i poniżej	<input type="checkbox"/>
Skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym	<input type="checkbox"/>
Statki powietrzne inne niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym	<input type="checkbox"/>
<b>Uprawnienia na systemy dla licencji B2L:</b>	
1. autopilot	<input type="checkbox"/>
2. przyrządy	<input type="checkbox"/>
3. com/nav	<input type="checkbox"/>
4. dozоровanie	<input type="checkbox"/>
5. systemy płatowca	<input type="checkbox"/>
<b>Podkategorie licencji L:</b>	
L1C: Szybowce o konstrukcji kompozytowej.	<input type="checkbox"/>
L1: Szybowce.	<input type="checkbox"/>
L2C: Motoszybowce o konstrukcji kompozytowej i samoloty ELA1 o konstrukcji kompozytowej	<input type="checkbox"/>
L2: Motoszybowce i samoloty ELA1	<input type="checkbox"/>
L3H: Balony na ogrzane powietrze	<input type="checkbox"/>
L3G: Balony gazowe	<input type="checkbox"/>
L4H: Sterowce na ogrzane powietrze	<input type="checkbox"/>
L4G: Sterowce gazowe ELA2	<input type="checkbox"/>
L5: Sterowce gazowe inne niż ELA2.	<input type="checkbox"/>
Zatwierdzenie na typ/zatwierdzenie uprawnienia/zniesienie ograniczenia (w stosownych przypadkach): .....	

▼ M5

Ubiegam się o wydanie/zmianę/przedłużenie ważności licencji AML określonej w części 66 zgodnie z powyższymi wskazaniami i potwierdzam, że informacje zawarte w niniejszym formularzu są zgodne z prawdą na dzień złożenia wniosku.

Niniejszym potwierdzam, że:

1. Nie posiadam żadnej licencji AML określonej w części 66 wydanej w innym państwie członkowskim;
2. Nie złożyłem(-am) wniosku o wydanie licencji AML określonej w części 66 w innym państwie członkowskim; oraz
3. Nigdy nie wydano mi licencji AML określonej w części 66 w innym państwie członkowskim, która zostałaby unieważniona lub zawieszona w jakimkolwiek innym państwie członkowskim.

Przyjmuję do wiadomości, że podanie jakichkolwiek nieprawdziwych informacji może uniemożliwić mi uzyskanie licencji AML określonej w części 66.

Podpisano: ..... Imię i nazwisko: .....

Data: .....

Ubiegam się o uznanie następujących zaliczeń (w stosownych przypadkach):

.....  
 .....  
 .....

Doświadczenia zdobytego podczas szkolenia, o którym mowa w części 147

.....  
 .....  
 .....

Równoważnych egzaminów zgodnie z posiadanymi świadectwami

.....  
 .....  
 .....

Należy załączyć odpowiednie świadectwa.

Rekomendacja (w stosownych przypadkach): Niniejszym zaświadcza się, że wnioskodawca spełnia wymagania dotyczące wiedzy i doświadczenia w zakresie obsługi technicznej określone w części 66 i zaleca się, aby właściwy organ wydał lub zatwierdził licencję AML określoną w części 66.

Podpisano: ..... Imię i nazwisko: .....

Stanowisko: ..... Data: .....



▼ **M5***Dodatek VI***Licencja obsługi technicznej statku powietrznego, o której mowa w załączniku III (część 66) – Formularz 26 EASA**

1. Na kolejnych stronach przedstawiono przykład licencji na obsługę techniczną statku powietrznego, o której mowa w załączniku III (część 66).
2. Dokument drukuje się w formie przedstawionego standardowego formularza, można jednak zmniejszyć jego wymiary, aby mógł zostać wygenerowany przez komputer. W przypadku zmniejszenia wymiarów dokumentu należy pozostawić odpowiednio dużo przestrzeni w miejscach, w których wymagane jest umieszczenie urzędowych pieczęci/stempli. Dokumenty wygenerowane komputerowo nie muszą zawierać wszystkich pól w przypadku gdy pola te mają pozostać puste, pod warunkiem że dokument ten można jednoznacznie rozpoznać jako licencję na obsługę techniczną statku powietrznego wydaną zgodnie z załącznikiem III (część 66).
3. Dokument można wypełnić w języku angielskim lub w języku urzędowym państwa członkowskiego danego właściwego organu. W tym ostatnim przypadku w odniesieniu do każdego posiadacza licencji, który potrzebuje korzystać z niej poza terytorium tego państwa członkowskiego, do dokumentu załącza się drugi egzemplarz w języku angielskim, aby zapewnić zrozumiałość dokumentu na potrzeby wzajemnego uznawania.
4. Każdemu posiadaczowi licencji nadaje się niepowtarzalny numer posiadacza licencji, ustanowiony w oparciu o krajowy identyfikator i oznaczenie alfanumeryczne.
5. Kolejność stron może różnić się od kolejności stron poniższego przykładowego formularza, a dokument może być pozbawiony niektórych lub wszystkich linii podziału, o ile informacje w nim zawarte są rozmieszczone w taki sposób, że układ każdej strony może być w sposób jednoznaczny utożsamiony z formatem przykładowej licencji na obsługę techniczną statku powietrznego przedstawionej w niniejszym dodatku.
6. Dokument przygotowujący jest przez właściwy organ. Może on jednak zostać przygotowany przez dowolną instytucję obsługi technicznej zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem II (część 145), pod warunkiem że właściwy organ wyrazi na to zgodę, a przygotowanie odbywa się zgodnie z procedurą określoną w charakterystyce organizacji obsługi technicznej, o której mowa w załączniku II (część 145) pkt 145.A.70. W każdym przypadku dokument wydaje właściwy organ.
7. Przygotowywaniem zmian do istniejącej licencji na obsługę techniczną statku powietrznego zajmuje się właściwy organ. Zmiany te może jednak przygotować także dowolna instytucja obsługi technicznej zatwierdzona zgodnie z załącznikiem II (część 145), pod warunkiem że właściwy organ wyrazi na to zgodę, a przygotowanie odbywa się zgodnie z procedurą określoną w charakterystyce organizacji obsługi technicznej, o której mowa w załączniku II (część 145) pkt 145.A.70. W każdym przypadku zmiany do dokumentu wprowadza właściwy organ.
8. Posiadacz licencji na obsługę techniczną statku powietrznego przechowuje tę licencję w dobrym stanie i zapewnia niedokonywanie w niej nieuprawnionych wpisów. Nieprzestrzeganie tego przepisu może spowodować utratę ważności licencji lub nałożenie na posiadacza licencji zakazu posiadania jakiegokolwiek przywileju certyfikacyjnego. Może to również prowadzić do pociągnięcia do odpowiedzialności na podstawie przepisów prawa krajowego.
9. Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego wydana zgodnie z załącznikiem III (część 66) jest uznawana we wszystkich państwach członkowskich, a w przypadku podjęcia pracy w innym państwie członkowskim wymiana tego dokumentu nie jest wymagana.
10. Załącznik do formularza 26 EASA jest fakultatywny i może zostać wykorzystany jedynie do uwzględnienia przywilejów krajowych, w przypadku gdy przywileje te objęte są przepisami prawa krajowego wykraczającymi poza zakres załącznika III (część 66).

**▼ M5**

11. Właściwy organ może nie wydawać strony dotyczącej uprawnienia na typ statku powietrznego, zawartej w licencji na obsługę techniczną statku powietrznego, do czasu, kiedy po raz pierwszy konieczne będzie wpisanie do licencji uprawnienia na typ statku powietrznego, przy czym może zajść potrzeba wydania przez ten organ więcej niż jednej strony dotyczącej uprawnienia na typ statku powietrznego, w zależności od liczby uprawnień na typ, jakie mają zostać wpisane do licencji.
12. Niezależnie od przepisów pkt 11 każdą stronę wydaje się zgodnie z formatem przedstawionym na poniższym przykładzie i zamieszcza na niej informacje przewidziane do zawarcia na tej stronie.
13. W licencji na obsługę techniczną statku powietrznego zaznacza się wyraźnie, że ograniczenia stanowią wykluczenia z przywilejów certyfikacyjnych. Jeżeli ograniczenia nie mają zastosowania, na stronie zatytułowanej OGRANICZENIA umieszcza się adnotację „Brak ograniczeń”.
14. W przypadku gdy do wydania licencji na obsługę techniczną statku powietrznego korzysta się z wydrukowanego wcześniej formularza, każdą rubrykę dotyczącą kategorii, podkategorii lub uprawnienia na typ, która nie zawiera wpisu o uprawnieniu, oznacza się tak, aby wskazać brak posiadania danego uprawnienia.

▼ M5

**I.**

**UNIA EUROPEJSKA (\*)**

**[PAŃSTWO]**

**[NAZWA I LOGO ORGANU]**

**II.**

**Część 66**

**LICENCJA NA OBSŁUGĘ TECHNICZNĄ**

**STATKU POWIETRZNEGO**

**III.**

**Licencja nr [KOD PAŃSTWA**

**CZŁONKOWSKIEGO].66.[XXXX]**

FORMULARZ 26 EASA, wydanie 5

IVa. Pełne imię i nazwisko posiadacza:

IVb. Data i miejsce urodzenia:

V. Adres posiadacza:

VI. Obywatelstwo posiadacza:

VII. Podpis posiadacza:

III. Numer licencji:

VIII. WARUNKI:

Licencja musi być podpisana przez posiadacza i jest ważna z dokumentem tożsamości zawierającym zdjęcie posiadacza licencji.

Zatwierdzenie jakiegokolwiek kategorii na stronie(-ach) określającej(-ych) jedynie »KATEGORIE określone w części 66« nie upoważnia posiadacza do wydania poświadczenia obsługi statku powietrznego.

Niniejsza licencja, w przypadku zatwierdzenia uprawnienia na typ statku powietrznego, spełnia wymagania załącznika 1 ICAO.

Przywileje posiadacza niniejszej licencji określa rozporządzenie (UE) nr 1321/2014, a w szczególności jego załącznik III (część 66).

Niniejsza licencja jest ważna do dnia określonego na stronie zawierającej ograniczenia, chyba że wcześniej zostanie zawieszona lub unieważniona.

Nie można korzystać z przywilejów wynikających z niniejszej licencji, jeżeli w ciągu dwóch poprzedzających lat posiadacz nie zdobył sześciomiesięcznego doświadczenia w zakresie obsługi technicznej zgodnego z przywilejami przyznanymi na mocy licencji, bądź też nie spełniał warunków zawartych w przepisach dotyczących wydania odpowiednich przywilejów.

III. Numer licencji:

IX. KATEGORIE części 66

WAŻNOŚĆ	A	B1	B2	B2L	B3	L	C
Samoloty turbinowe			nie dotyczy		nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy
Samoloty tłokowe			nie dotyczy		nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy
Śmigłowce turbinowe			nie dotyczy		nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy
Śmigłowce tłokowe			nie dotyczy		nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy
Elektronika lotnicza	nie dotyczy	nie dotyczy			nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy
Skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy		nie dotyczy	nie dotyczy	
Statki powietrzne inne niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy		nie dotyczy	nie dotyczy	
Szybowce, motoszybowce, samoloty ELA1, balony i sterowce	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy		nie dotyczy		nie dotyczy
Samoloty bez hermetyzacji z silnikiem tłokowym, o maksymalnej masie startowej 2 000 kg i poniżej	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy			nie dotyczy	nie dotyczy

X. Data i podpis urzędnika wydającego:

XI. Pieczęć lub stempel organu wydającego:

III. Numer licencji:

▼ **M5**

XII. UPRAWNIENIA zgodnie z częścią 66		
Uprawnienie na typ statku powietrznego/ Uprawnienia na systemy	Kategoria/podkategoria	Pieczęć i data

III. Numer licencji:

XIII. OGRANICZENIA zgodnie z częścią 66

Ważna do:

III. Numer licencji:

Załącznik do FORMULARZA 26 EASA
XIV. PRZYWILEJE KRAJOWE nieujęte w części 66, zgodnie z [przepisy krajowe] (ważne tylko w [państwo członkowskie])
Pieczęć urzędowa i data
III. Numer licencji:

PUSTE MIEJSCE POZOSTAWIONE CELOWO
-----------------------------------

▼ **M5***Dodatek VII***Wymagania dotyczące podstawowej wiedzy na potrzeby licencji na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii L**

Definicje różnych poziomów wiedzy wymaganych w niniejszym dodatku są takie same, jak definicje zawarte w pkt 1 dodatku I do załącznika III (część 66).

Podkategorie	Moduły wymagane dla każdej podkategorii (zob. tabela z programem poniżej)
L1C: szybowce o konstrukcji kompozytowej	1L, 2L, 3L, 5L, 7L i 12L
L1: szybowce	1L, 2L, 3L, 4L, 5L, 6L, 7L i 12L
L2C: ► <b>C5</b> szybowce z napędem ◀ o konstrukcji kompozytowej i samoloty ELA1 o konstrukcji kompozytowej	1L, 2L, 3L, 5L, 7L, 8L i 12L
L2: ► <b>C5</b> szybowce z napędem ◀ i samoloty ELA1	1L, 2L, 3L, 4L, 5L, 6L, 7L, 8L i 12L
L3H: balony na ogrzane powietrze	1L, 2L, 3L, 9L i 12L
L3G: balony gazowe	1L, 2L, 3L, 10L i 12L
L4H: sterowce na ogrzane powietrze	1L, 2L, 3L, 8L, 9L, 11L i 12L
L4G: sterowce gazowe ELA2	1L, 2L, 3L, 8L, 10L, 11L i 12L
L5: sterowce gazowe powyżej ELA2	Wymagania dotyczące podstawowej wiedzy dla każdej podkategorii B1  oraz  8L (dla B1.1 i B1.3), 10L, 11L i 12L

**SPIS TREŚCI:**


---

 Nazwa modułu
 

---

 1L „Wiedza podstawowa”
 

---

 2L „Czynnik ludzki”
 

---

 3L „Przepisy dotyczące lotnictwa”
 

---

 4L „Płatewiec o konstrukcji drewnianej/z rur metalowych pokrytych tkaniną”
 

---

 5L „Płatewiec o konstrukcji kompozytowej”
 

---

 6L „Płatewiec o konstrukcji metalowej”
 

---

 7L „Płatewiec ogółem”
 

---

 8L „Zespół napędowy”
 

---

 9L „Balon/sterowiec na ogrzane powietrze”
 

---

 10L „Balon/sterowiec gazowy (wolny/na uwięzi)”
 

---

 11L „Sterowiec na ogrzane powietrze/gazowy”
 

---

 12L „Łączność radiowa/ELT/transponder/przyrządy”
 

---

▼ M5

## MODUŁ 1L – WIEDZA PODSTAWOWA

	Poziom
<p>1L.1 Matematyka</p> <p>Arytmetyka</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— terminy i symbole arytmetyczne;</li> <li>— metody mnożenia i dzielenia;</li> <li>— ułamki i ułamki dziesiętne;</li> <li>— współczynniki i wielokrotności;</li> <li>— ciężar, miary i współczynniki przeliczeniowe;</li> <li>— stosunki i proporcje;</li> <li>— średnie i procenty;</li> <li>— obszary i wielkości, drugie potęgi, trzecie potęgi.</li> </ul> <p>Algebra</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— obliczanie prostych wyrażeń algebraicznych: dodawanie, odejmowanie, mnożenie i dzielenie;</li> <li>— używanie nawiasów;</li> <li>— proste ułamki algebraiczne.</li> </ul> <p>Geometria</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— proste konstrukcje geometryczne;</li> <li>— odwzorowanie graficzne: charakter i używanie wykresów.</li> </ul>	1
<p>1L.2 Fizyka</p> <p>Materia</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— właściwości fizyczne materii: pierwiastki chemiczne;</li> <li>— związki chemiczne;</li> <li>— Stany: stały, ciekły i gazowy;</li> <li>— zmiany między stanami.</li> </ul> <p>Mechanika</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— siły, momenty i pary, przedstawienia wektorowe;</li> <li>— środek ciężkości;</li> <li>— rozciąganie, ściskanie, ścinanie i skręcanie;</li> <li>— właściwości fizyczne ciała stałego, płynnego i gazowego.</li> </ul> <p>Temperatura</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— termometry i skale temperatur: Celsjusza, Fahrenheita i Kelvina;</li> <li>— definicja ciepła.</li> </ul>	1
<p>1L.3 Elektryka</p> <p>Obwody prądu stałego</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— prawo Ohma, pierwsze i drugie prawo Kirchhoffa;</li> <li>— znaczenie wewnętrznego oporu zasilacza;</li> <li>— opór/opornik</li> <li>— kod kolorów oporników, wartości i tolerancja, wartości preferowane, moc znamionowa w watach;</li> <li>— oporniki połączone szeregowo i równolegle.</li> </ul>	1
<p>1L.4 Aerodynamika/aerostatyka</p> <p>zastosowanie międzynarodowej atmosfery wzorcowej (ISA) do aerodynamiki i aerostatyki.</p>	1

## ▼ M5

	Poziom
<p>Aerodynamika</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— przepływ powietrza wokół ciała;</li> <li>— warstwa przyścienna, przepływ uwarstwiony i turbulentny;</li> <li>— siła ciągu, ciężar, wypadkowa aerodynamiczna;</li> <li>— wytwarzanie siły nośnej i oporu: kąt natarcia, biegunowa, przeciągnięcie.</li> </ul> <p>Aerostatyka oddziaływanie na powłoki, oddziaływanie wiatru, oddziaływanie wysokości i temperatury.</p>	
<p>1L.5 BHP i ochrona środowiska</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— aspekty bezpieczeństwa pracy wraz ze środkami bezpieczeństwa przy pracy z energią elektryczną, gazami (w szczególności tlenem), olejami i chemikaliami;</li> <li>— znakowanie, przechowywanie i unieszkodliwianie materiałów niebezpiecznych (dla bezpieczeństwa i środowiska);</li> <li>— działanie zaradcze w przypadku pożaru lub innego wypadku z jednym ze wspomnianych czynników ryzyka lub większą ich liczbą, wraz z wiedzą na temat środków gaśniczych.</li> </ul>	2

## MODUŁ 2L – CZYNNIKI LUDZKIE

	Poziom
<p>2L.1 Ogólny</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— konieczność uwzględnienia czynnika ludzkiego;</li> <li>— zdarzenia, które można przypisać czynnikom ludzkim/błędom ludzkim;</li> <li>— prawo Murphy'ego.</li> </ul>	1
<p>2L.2 Ludzkie możliwości i ograniczenia</p> <p>wzrok, słuch, przetwarzanie informacji, uwaga i percepcja, pamięć.</p>	1
<p>2L.3 Psychologia społeczna</p> <p>odpowiedzialność, motywacja, presja grupy, praca zespołowa.</p>	1
<p>2L.4 Czynniki wpływające na osiągnięcia</p> <p>stan zdrowia/kondycja, stres, sen, zmęczenie, alkohol, działanie leków, nadużywanie środków odurzających.</p>	1
<p>2L.5 Środowisko fizyczne</p> <p>środowisko pracy (klimat, hałas, oświetlenie).</p>	1

## MODUŁ 3 – PRZEPISY DOTYCZĄCE LOTNICTWA

	Poziom
<p>3L.1 Ramy prawne</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— rola Komisji Europejskiej, EASA i krajowych organów lotnictwa;</li> <li>— stosowne fragmenty części M i 66.</li> </ul>	1
<p>3L.2 Naprawy i modyfikacje</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— zatwierdzanie zmian (naprawy i modyfikacje);</li> <li>— standardowe zmiany i naprawy.</li> </ul>	2
<p>3L.3 Dane obsługowe</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— dyrektywy zdatowności, instrukcje dotyczące ciągłej zdatowności do lotu (AMM, IPC itd.);</li> <li>— instrukcja użytkownika w locie statku powietrznego;</li> <li>— dokumentacja obsługi technicznej.</li> </ul>	2

▼ **M5**

## MODUŁ 4L – PŁATOWIEC O KONSTRUKCJI DREWNIANEJ/Z RUR METALOWYCH POKRYTYCH TKANINĄ

	Poziom
<p>4L.1 Płatowiec o konstrukcji drewnianej/z rur metalowych pokrytych tkaniną</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— drewno, sklejką, spoiwa, konserwacja, przewody elektryczne, właściwości, obróbka;</li> <li>— pokrycie (materiały kryjące, spoiwa i impregnacja, materiały i spoiwa kryjące naturalne i syntetyczne);</li> <li>— procesy związane z malowaniem, naprawą i montażem;</li> <li>— rozpoznanie szkód wynikających z nadmiernych naprężeń konstrukcji drewnianych/ z rur metalowych pokrytych tkaniną;</li> <li>— degradacja podzespołów drewnianych i pokryć;</li> <li>— badanie na zarysowania (procedura wzrokowa, np. szkło powiększające) podzespołów metalowych; korozja i metody zapobiegania; ochrona zdrowia i bezpieczeństwo przeciwpożarowe.</li> </ul>	2
<p>4L.2 Materiały</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— rodzaje drewna, stabilność i właściwości obróbki;</li> <li>— rury i osprzęt ze stali i lekkich stopów, kontrola pęknięć złączy spawanych;</li> <li>— tworzywa sztuczne (przegląd, wiedza na temat charakterystyki);</li> <li>— farby i usunięcie farb;</li> <li>— kleje, spoiwa;</li> <li>— materiały i technologie kryjące (polimery naturalne i syntetyczne).</li> </ul>	2
<p>4L.3 Rozpoznawanie szkód</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— nadmierne naprężenie konstrukcji drewnianej/z rur metalowych pokrytych tkaniną;</li> <li>— przenoszenie obciążenia;</li> <li>— wytrzymałość na zmęczenie i badanie na zarysowania.</li> </ul>	3
<p>4L.4 Działania praktyczne</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— zabezpieczanie sworzni, śrub, nakrętek koronowych, nakrętek napinających;</li> <li>— splot chomątkowy;</li> <li>— naprawy z wykorzystaniem narzędzi Nicopress i Talurit;</li> <li>— naprawa pokryć;</li> <li>— naprawa części przezroczystych;</li> <li>— ćwiczenia w zakresie naprawy (sklejką, podłużnica, poręcze, pokrycie);</li> <li>— regulacja położenia i wychyleń statku powietrznego; obliczanie wyważenia masowego powierzchni sterowej i jej zakresu ruchu, pomiar sił nacisku;</li> <li>— prowadzenie inspekcji po 100 godzinach/rocznych płatowca o konstrukcji drewnianej lub z rur metalowych i tkaniny.</li> </ul>	2

## MODUŁ 5L – PŁATOWIEC O KONSTRUKCJI KOMPOZYTOWEJ

	Poziom
<p>5L.1 Płatowiec z tworzywa sztucznego wzmocnianego włóknem szklanym (FRP)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— podstawowe zasady konstrukcji FRP;</li> <li>— żywice (epoksydowa, poliestrowa, fenolowa, winyloestrowa);</li> <li>— materiały wzmocniające, szkło, aramid i włókna węglowe, cechy;</li> <li>— wypełniacze;</li> <li>— wypełniacze wzmocniające (balsa, wypełniacz ulowy, tworzywo piankowe);</li> <li>— konstrukcje, przenoszenie obciążenia (lita powłoka FRP, konstrukcja przekładkowa);</li> </ul>	2



## ▼ M5

	Poziom
<ul style="list-style-type: none"> <li>— rozpoznanie szkody podczas nadmiernych naprężeń podzespołów;</li> <li>— procedura dla projektów FRP (zgodnie z podręcznikiem organizacji obsługi technicznej), w tym warunki przechowywania materiału.</li> </ul>	
<p>5L.2 Materiały</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— termoutwardzalne tworzywa sztuczne, termoutwardzalne polimery, katalizatory;</li> <li>— wiedza na temat charakterystyki, technologie obróbki, odłączanie, spajanie, spawanie;</li> <li>— żywice dla FRP: epoksydowa, poliestrowa, winyloestrowa, fenolowa;</li> <li>— materiały wzmacniające;</li> <li>— od włókien podstawowych po ciągle (czynnik zapobiegający przywieraniu, impregnacja), sploty;</li> <li>— właściwości konkretnych materiałów wzmacniających (włókno szklane typu E, włókno aramidowe, włókno węglowe);</li> <li>— problem z systemami zawierającymi kilka materiałów, matryce;</li> <li>— przyczepność/spójność, różne zachowanie materiałów z włókien;</li> <li>— materiały wypełniaczy i pigmenty;</li> <li>— wymagania techniczne dla materiałów wypełniaczy;</li> <li>— zmiana właściwości składu żywicy w wyniku zastosowania szkła typu E, mikrobalonów, aerozoli, bawełny, minerałów, sproszkowanych metali, substancji organicznych;</li> <li>— technologie malowania związane z naprawą i montażem;</li> <li>— materiały pomocnicze</li> <li>— wypełniacze ulowe (papierowy, FRP, metalowy), drewno balsa, Divinycell (Contizell), tendencje w zakresie rozwoju.</li> </ul>	2
<p>5L.3 Montaż płatowców o konstrukcji kompozytowej wzmacnianej włóknem szklanym</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— lita powłoka;</li> <li>— konstrukcja przekładkowa;</li> <li>— montaż płatów, kadłubów, powierzchni sterowych.</li> </ul>	2
<p>5L.4 Rozpoznawanie szkód</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— zachowanie podzespołów FRP w przypadku nadmiernego naprężenia;</li> <li>— rozpoznawanie rozszczepień, luźnych złączy;</li> <li>— częstotliwość drgań zginających w płatach;</li> <li>— przenoszenie obciążenia;</li> <li>— połączenia zaciskowe i mechanizm blokujący;</li> <li>— wytrzymałość na zmęczenie i korozja części metalowych;</li> <li>— spajanie metali, impregnacja powierzchni podzespołów stalowych i aluminiowych podczas spajania z FRP.</li> </ul>	3
<p>5L.5 Wytwarzanie form</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— formy gipsowe, ceramika do form;</li> <li>— formy GFK, Gel-coat, materiały wzmacniające, problemy ze sztywnością;</li> <li>— formy metalowe;</li> <li>— forma wypukła, forma wklęsła.</li> </ul>	2
<p>5L.6 Działania praktyczne</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— zabezpieczanie sworzni, śrub, nakrętek koronowych, nakrętek napinających;</li> <li>— splot chomątkowy;</li> <li>— naprawy z wykorzystaniem narzędzi Nicopress i Talurit;</li> <li>— naprawa pokryć;</li> <li>— naprawa litych powłok FRP;</li> </ul>	2

## ▼ M5

	Poziom
<ul style="list-style-type: none"> <li>— wytwarzanie form/odlewanie podzespołu (np. dziób kadłuba, owiewka podwozia, końcówka skrzydła i rozpraszacz);</li> <li>— naprawa konstrukcji przekładkowej w przypadku uszkodzenia warstwy wewnętrznej i zewnętrznej;</li> <li>— naprawa konstrukcji przekładkowej z użyciem worka próżniowego;</li> <li>— naprawa części przezroczystych (PMMA) za pomocą spoiwa jedno- lub dwuskładnikowego;</li> <li>— spajanie części przezroczystych z ramą osłony kabiny;</li> <li>— hartowanie części przezroczystych i innych podzespołów;</li> <li>— naprawa konstrukcji przekładkowej (drobna naprawa poniżej 20 cm);</li> <li>— regulacja położenia i wychyleń statku powietrznego; obliczanie wyważenia masowego powierzchni sterowej i jej zakresu ruchu, pomiar sił nacisku;</li> <li>— przeprowadzenie inspekcji po 100 godzinach/rocznych na płatowcu FRP.</li> </ul>	

## MODUŁ 6L – PŁATOWIEC O KONSTRUKCJI METALOWEJ

	Poziom
<p>6L.1 Płatowiec o konstrukcji metalowej</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— materiały metalowe i półprodukty, metody obróbki;</li> <li>— wytrzymałość na zmęczenie i badanie na zarysowania;</li> <li>— montaż podzespołów o konstrukcji metalowej, połączeń nitowych, spoin klejowych;</li> <li>— rozpoznanie szkody w wyniku nadmiernych naprężeń podzespołów; skutki korozji;</li> <li>— ochrona zdrowia i bezpieczeństwo przeciwpożarowe.</li> </ul>	2
<p>6L.2 Materiały</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— stal i jej stopy;</li> <li>— metale lekkie i ich lekkie stopy;</li> <li>— materiały nitowe;</li> <li>— tworzywa sztuczne;</li> <li>— kolory i farby;</li> <li>— spoiwa metalu;</li> <li>— rodzaje korozji;</li> <li>— materiały i technologie kryjące (naturalne i syntetyczne).</li> </ul>	2
<p>6L.3 Rozpoznawanie szkód</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— płatowce metalowe poddane nadmiernym naprężeniom, poziomowanie, pomiar symetrii;</li> <li>— przenoszenie obciążenia;</li> <li>— wytrzymałość na zmęczenie i badanie na zarysowania;</li> <li>— rozpoznawanie luźnych połączeń nitowych.</li> </ul>	3
<p>6L.4 Montaż płatowców o konstrukcji metalowej i kompozytowej</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— pokrycie;</li> <li>— ramy;</li> <li>— podłużnice i wręgi siłowe;</li> <li>— konstrukcja ram;</li> <li>— problemy występujące w systemach wielomateriałowych.</li> </ul>	2
<p>6L.5 Elementy złączne</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— klasyfikacje pasowań i tolerancji;</li> <li>— systemy pomiaru metryczny i brytyjski;</li> <li>— śruba nadwymiarowa</li> </ul>	2

## ▼ M5

	Poziom
<p>6L.6 Działania praktyczne</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— zabezpieczanie sworzni, śrub, nakrętek koronowych, nakrętek napinających;</li> <li>— splot chomątkowy;</li> <li>— naprawy z wykorzystaniem narzędzi Nicopress i Talurit;</li> <li>— naprawa pokryć, uszkodzenia powierzchniowe, techniki nawiercania pęknięcia dla powstrzymania jego propagacji;</li> <li>— naprawa części przezroczystych;</li> <li>— wycinanie blach cienkich (aluminium i lekkie stopy, stal i stopy);</li> <li>— składanie, zginanie, obróbka krawędzi, klepanie, wygładzanie, frezowanie;</li> <li>— naprawa nitowania płatowców metalowych zgodnie z instrukcjami naprawy lub rysunkami;</li> <li>— ocena błędów nitowania;</li> <li>— regulacja położzeń i wychyleń statku powietrznego; obliczanie wyważenia masowego powierzchni sterowej i jej zakresu ruchu, pomiar sił nacisku;</li> <li>— przeprowadzenie inspekcji po 100 godzinach/rocznych na płatowcu metalowym.</li> </ul>	2

## MODUŁ 7L – PŁATOWIEC OGÓLEM

	Poziom
<p>7L.1 System sterowania lotem</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— urządzenia sterowania w kokpicie: urządzenia sterowania w kokpicie, oznaczenia kolorystyczne, kształty pokręteł;</li> <li>— powierzchnia urządzeń sterowania lotem, kłapy, powierzchnia urządzeń zmniejszających siłę nośną, panel sterowania, zawiasy, łożyska, wsporniki, cięgła przeciwsobne, dźwignie kątowe, ramiona steru, koła pasowe, kable, łańcuchy, rury, wałki, bieżnie, dźwigniki śrubowe, powierzchnie, ruch, smarowanie, stabilizatory, wyważenie urządzeń sterowania;</li> <li>— połączenie urządzeń sterowania: lotki kłap, urządzenia zmniejszające siłę nośną kłap;</li> <li>— systemy wyważenia;</li> </ul>	3
<p>7L.2 Płatowiec</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— podwozie: charakterystyka podwozia i rozpórki amortyzatora wstrząsów, wypuszczanie podwozia, hamulce, bęben, dyski, koło, opona, mechanizm chowania podwozia, chowanie elektryczne, sytuacja awaryjna;</li> <li>— punkty mocowania skrzydeł do kadłuba; punkty mocowania usterzenia ogonowego (stateczników poziomych i pionowych) do kadłuba; punkty mocowania powierzchni sterowej;</li> <li>— dozwolone środki obsługi technicznej;</li> <li>— holowanie: holowanie/urządzenia dźwigowe/mechanizm;</li> <li>— kabina: siedzenia i uprząż bezpieczeństwa, układ kabiny, wiatrochrony, okna, tabliczki, przedział bagażowy, urządzenia sterowania w kokpicie, system powietrza w kabinie, dmuchawa;</li> <li>— balast wodny: zbiorniki wody, przewody, zawory, dreny, odpowietrzniki, testy.</li> <li>— układ paliwowy: zbiorniki, przewody, filtry, odpowietrzniki, dreny, wypełniacze, zawór rozdzielczy, pompy, wskazanie, testy, spajanie;</li> <li>— hydraulika: układ systemu, akumulatory, dystrybucja ciśnienia i mocy, wskazanie;</li> <li>— płyny i gazy: hydrauliczne, inne płyny, poziomy, zbiornik, przewody, zawory, filtr;</li> <li>— zabezpieczenia: zapory ogniowe, bezpieczeństwo przeciwpożarowe, umasienie w przypadku uderzenia pioruna, nakrętki napinające, zatraski, urządzenia wyładowcze.</li> </ul>	2
<p>7L.3 Elementy złączne</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— niezawodność sworzni, nitów, śrub;</li> <li>— kable kontrolne, nakrętki napinające;</li> <li>— szybkozłączne (L'Hotellier, SZD, Poland).</li> </ul>	2

## ▼ M5

	Poziom
7L.4 Urządzenia zabezpieczające — dopuszczalność metod zabezpieczania, sworznie zamykające, sworznie ze stali sprężynowej, drut zabezpieczający, nakrętki zabezpieczające, farba; — szybkozłącze.	2
7L.5 Wyrównywanie masy i równowagi	2
7L.6 Systemy ratownicze	2
7L.7 Moduły pokładowe — ► <b>C5</b> instalacje statyczne Pitota ◀, system podciśnienia/dynamiczny, test hydrostatyczny; — przyrządy lotu: wskaźnik prędkości lotu, wysokościomierz, wskaźnik prędkości w pionie, połączenie i działanie, oznaczenia; — układ i ekran, panel, przewody elektryczne; — żyroskop, filtry, przyrządy wskazujące; badanie funkcji; — kompas magnetyczny: instalacja i wychylenie kompasu; — szybowce: akustyczny wskaźnik prędkości w pionie, rejestratory parametrów lotu, pomoc antykolizyjna; — system tlenowy.	2
7L.8 Instalacja i połączenia modułów pokładowych — przyrządy lotu, wymagania w zakresie montowania (w warunkach lądowania awaryjnego zgodnie z CS-22); — przewody elektryczne, źródła energii, rodzaje akumulatorów, parametry elektryczne, generator elektryczny, wyłącznik, bilans energii, uziemienie, złączki, terminale, ostrzeżenia, bezpieczniki, lampy, oświetlenie, przełączniki, woltomierze, amperomierze, elektryczne przyrządy pomiarowe.	2
7L.9 Silnik o napędzie tłokowym interfejs między zespołem napędowym a płatowcem.	2
7L.10 Śmigło — kontrola; — wymiana; — wyważenie.	2
7L.11 System chowania — kontrola pozycji śmigła; — systemy chowania silnika i/lub śmigła.	2
7L.12 Procedury przeprowadzania inspekcji fizycznej — czyszczenie, stosowanie światła i luster; — przyrządy pomiarowe; — pomiar odchylenia urządzeń; — moment obrotowy śrub i wkrętów; — zużycie łożysk; — wyposażenie służące do inspekcji; — wzorcowanie przyrządów pomiarowych.	2

## MODUŁ 8L – ZESPÓŁ NAPĘDOWY

	Poziom
8L.1 Poziomy graniczne hałasu — wyjaśnienie koncepcji „poziomu hałasu”; — świadectwo zgodności w zakresie hałasu; — zwiększona izolacja akustyczna; — możliwe zmniejszenie emisji dźwięku.	1

▼ **M5**

	Poziom
<p>8L.2 Silniki tłokowe</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— silnik o zapłonie iskrowym czterosurowy, silnik chłodzony powietrzem, silnik chłodzony płynem;</li> <li>— silnik dwusurowy;</li> <li>— silnik tłokowy obrotowy;</li> <li>— wydajność i czynniki wpływające (wykres ciśnienie–objętość, krzywa mocy);</li> <li>— urządzenia kontroli hałasu.</li> </ul>	2
<p>8L.3 Śmigło</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— łopata, kołpak, płyta tylna, ciśnienie akumulatora, piasta;</li> <li>— działanie śmigieł;</li> <li>— śmigła o zmiennym skoku, śmigła przestawialne na ziemi i w locie, mechanicznie, elektrycznie i hydraulicznie;</li> <li>— wyważenie (statyczne, dynamiczne);</li> <li>— problemy hałasu.</li> </ul>	2
<p>8L.4 Urządzenia sterujące silnika</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— mechaniczne urządzenia sterujące;</li> <li>— elektryczne urządzenia sterujące;</li> <li>— wskazania zbiorników;</li> <li>— funkcje, charakterystyka, typowe błędy i wskazania błędów.</li> </ul>	2
<p>8L.5 Przewody giętkie</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— materiały i obróbka węży paliwowych i olejowych;</li> <li>— kontrola części o ograniczonym czasie użytkowania.</li> </ul>	2
<p>8L.6 Akcesoria</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— działanie zapłonu iskrownika;</li> <li>— kontrola terminów obsługi technicznej;</li> <li>— działanie gaźników;</li> <li>— instrukcje obsługi technicznej dotyczące cech charakterystycznych;</li> <li>— elektryczne pompy paliwowe;</li> <li>— działanie urządzeń sterujących śmigła;</li> <li>— elektryczne sterowanie śmigła;</li> <li>— hydrauliczne sterowanie śmigła.</li> </ul>	2
<p>8L.7 Układ zapłonowy</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— budowa: zapłon cewkowy, iskrownik i zapłon tyrystorowy;</li> <li>— wydajność zapłonu i układu ogrzewania wstępnego;</li> <li>— moduły zapłonu i układu ogrzewania wstępnego;</li> <li>— badanie i testowanie świec zapłonowych;</li> </ul>	2
<p>8L.8 Układ dolotowy i wydechowy</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— działanie i montaż;</li> <li>— instalacja tłumików i ogrzewaczy;</li> <li>— gondole i osłony;</li> <li>— inspekcja i badanie;</li> <li>— badanie emisji CO.</li> </ul>	2

▼ **M5**

	Poziom
<p>8L.9 Paliwa i smary</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— charakterystyka paliwa;</li> <li>— oznakowanie, przechowywanie przyjazne dla środowiska;</li> <li>— mineralne i syntetyczne oleje smarowe i ich parametry: oznakowanie i charakterystyka, stosowanie;</li> <li>— przechowywanie przyjazne dla środowiska i właściwe unieszkodliwianie zużytego oleju.</li> </ul>	2
<p>8L.10 Dokumentacja</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— dokumentacja producenta dotycząca silnika i śmigła;</li> <li>— instrukcje zapewnienia ciągłej zdadności do lotu (ICA);</li> <li>— instrukcja użytkowania w locie statku powietrznego (AFM) i podręcznik obsługi technicznej statku powietrznego (AMM);</li> <li>— okresy międzynaaprawcze (TBO);</li> <li>— dyrektywy zdadności, uwagi techniczne i biuletyny obsługi.</li> </ul>	2
<p>8L.11 Materiały ilustracyjne</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— cylinder z zaworem;</li> <li>— gaźnik;</li> <li>— iskrownik wysokiego napięcia;</li> <li>— różnicowy tester sprężania dla cylindrów;</li> <li>— tłoki przegrzane/uszkodzone;</li> <li>— świece zapłonowe silników, które eksploatowano w inny sposób.</li> </ul>	2
<p>8L.12 Doświadczenie praktyczne</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— bezpieczeństwo pracy/zapobieganie wypadkom (obchodzenie się z paliwem i smarami, uruchamianie silników);</li> <li>— regulacja drążków kontrolnych silnika i linki Bowdena;</li> <li>— ustawienie prędkości bez obciążenia;</li> <li>— sprawdzenie i ustawienie punktu zapłonu;</li> <li>— test funkcjonalny iskrownika;</li> <li>— sprawdzenie układu zapłonowego;</li> <li>— testowanie i czyszczenie świec zapłonowych;</li> <li>— przeprowadzenie zadań związanych z silnikiem zawartych w inspekcji samolotu po 100 godzinach/rocznej;</li> <li>— test sprężania cylindra;</li> <li>— próba statyczna i ocena pracy silnika;</li> <li>— dokumentacja prac związanych z obsługą techniczną wraz z wymianą podzespołów.</li> </ul>	2
<p>8L.13 Wymiana gazów w silnikach spalinowych wewnętrznego spalania</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— silnik tłokowy czterosuwowy i urządzenia sterujące;</li> <li>— straty energii;</li> <li>— kąt wyprzedzenia zapłonu;</li> <li>— zachowanie urządzeń sterujących w przypadku przepływu bezpośredniego;</li> <li>— silnik Wankla i urządzenia sterujące;</li> <li>— silnik dwusuwowy i urządzenia sterujące;</li> <li>— przedmuchiwanie;</li> <li>— dmuchawa;</li> <li>— zakres w trybie jałowym i zakres mocy.</li> </ul>	2

▼ M5

	Poziom
8L.14 Zapłon, spalanie i wytwarzanie mieszanki palnej <ul style="list-style-type: none"> <li>— zapłon;</li> <li>— świece zapłonowe;</li> <li>— układ zapłonu;</li> <li>— proces spalania;</li> <li>— normalne spalanie;</li> <li>— wydajność i średnie ciśnienie;</li> <li>— spalanie stukowe i liczba oktanowa;</li> <li>— typ komory spalania;</li> <li>— mieszanka paliwa/powietrza w gaźniku;</li> <li>— zasada działania gaźnika, równanie opisujące działanie gaźnika;</li> <li>— gaźnik prosty;</li> <li>— problemy gaźnika prostego i ich rozwiązanie;</li> <li>— modele gaźników</li> <li>— mieszanka paliwa/powietrza przy wtrysku;</li> <li>— wtrysk sterowany mechanicznie;</li> <li>— wtrysk sterowany elektronicznie;</li> <li>— wtrysk ciągły;</li> <li>— porównanie wtrysku gaźników.</li> </ul>	2
8L.15 Przyrządy lotu w statkach powietrznych z silnikami wtryskowymi <ul style="list-style-type: none"> <li>— specjalne przyrządy lotu (silnik wtryskowy);</li> <li>— interpretacja wskazań próby statycznej;</li> <li>— interpretacja wskazań w locie na różnych poziomach lotu.</li> </ul>	2
8L.16 Obsługa techniczna statku powietrznego z silnikami wtryskowymi <ul style="list-style-type: none"> <li>— dokumentacja, dokumenty producenta itd.;</li> <li>— ogólne instrukcje dotyczące obsługi technicznej (inspekcje godzinowe);</li> <li>— próby funkcjonalne;</li> <li>— przejazd badawczy na ziemi;</li> <li>— próby w locie;</li> <li>— wykrywanie i usuwanie usterek układu wtryskowego.</li> </ul>	2
8L.17 Bezpieczeństwo w miejscu pracy i przepisy związane z bezpieczeństwem Bezpieczeństwo pracy i przepisy związane z bezpieczeństwem w przypadku pracy z układami wtryskowymi.	2
8L.18 Pomoce wzrokowe <ul style="list-style-type: none"> <li>— gaźnik;</li> <li>— podzespoły układu wtryskowego;</li> <li>— statek powietrzny z silnikiem wtryskowym;</li> <li>— narzędzia pracy z układem wtryskowym.</li> </ul>	2
8L.19 Napęd elektryczny <ul style="list-style-type: none"> <li>— układ energetyczny, akumulatory, instalacja;</li> <li>— silnik elektryczny;</li> <li>— kontrole ciepła, hałasu i drgań;</li> <li>— kontrola uzwojenia;</li> <li>— przewody instalacji elektrycznej i systemy kontroli;</li> </ul>	2

▼ M5

	Poziom
<ul style="list-style-type: none"> <li>— wspornik, systemy wypuszczania i chowania;</li> <li>— układ hamulcowy silnika/śmigła;</li> <li>— układy wentylacyjne silnika;</li> <li>— praktyczne doświadczenie w przeprowadzaniu inspekcji po 100 godzinach/rocznych.</li> </ul>	
<p>8L.20 Napęd odrzutowy</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— instalacja silnika;</li> <li>— wspornik, systemy wypuszczania i chowania;</li> <li>— ochrona przeciwpożarowa;</li> <li>— systemy paliwowe, w tym smarowanie;</li> <li>— systemy uruchomienia silnika, wspomaganie gazowe;</li> <li>— ocena uszkodzeń silnika;</li> <li>— serwisowanie silnika;</li> <li>— wymontowanie / ponowny montaż silnika i badanie;</li> <li>— doświadczenie praktyczne w przeprowadzaniu inspekcji warunkowych / po określonym czasie pracy / rocznych;</li> <li>— inspekcje warunkowe.</li> </ul>	2
<p>8L.21 Całkowicie autonomiczne systemy cyfrowego sterowania silnikami (FADEC)</p>	2

## MODUŁ 9L BALON/STEROWIEC NA OGRZANE POWIETRZE

	Poziom
<p>9L.1 Podstawowe zasady i montaż balonów / sterowców na ogrzane powietrze</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— montaż i części;</li> <li>— powłoki;</li> <li>— materiały powłok;</li> <li>— systemy powłok;</li> <li>— kształty konwencjonalne i specjalne;</li> <li>— układ paliwowy;</li> <li>— palnik, rama palnika i pręty mocujące palnik;</li> <li>— butle z gazem sprężonym i węże do gazu sprężonego;</li> <li>— kosz i urządzenia alternatywne (siedzenia);</li> <li>— akcesoria do olinowania;</li> <li>— zadania obsługi technicznej i serwisowania;</li> <li>— przeprowadzenie inspekcji po 100 godzinach/rocznych;</li> <li>— dzienniki pokładowe;</li> <li>— instrukcja użytkowania w locie statku powietrznego (AFM) i podręcznik obsługi technicznej statku powietrznego (AMM);</li> <li>— olinowanie i przygotowanie do startu (unieruchomienie przed startem);</li> <li>— start.</li> </ul>	3
<p>9L.2 Szkolenie praktyczne</p> <p>urządzenia sterowania, zadania obsługi technicznej i serwisowania (zgodnie z instrukcją użytkowania w locie statku powietrznego).</p>	3
<p>9L.3 Powłoka</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— tkaniny;</li> <li>— szwy;</li> <li>— taśmy nośne, taśmy wzmacniające;</li> <li>— pierścień czaszy;</li> </ul>	3



▼ **M5**

	Poziom
<ul style="list-style-type: none"> <li>— kłapa spadochronowa i systemy szybkiego wypuszczania powietrza;</li> <li>— rozrywacz;</li> <li>— zawór skręcania;</li> <li>— membrany/linki nośne (specjalne kształty oraz sterowce);</li> <li>— rolki, krążki;</li> <li>— linki sterowania i linki kłapy spadochronowej;</li> <li>— węzły;</li> <li>— etykieta z identyfikatorem temperaturowym, znacznik temperatury, termometr powłoki;</li> <li>— linki nośne;</li> <li>— osprzęt, karabinki.</li> </ul>	
<p>9L.4 Palnik i układ paliwowy</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— cewki palników;</li> <li>— zawory nadmuchowe, płynowe, sterujące;</li> <li>— palniki/dysze;</li> <li>— płomień pilotujący/parownik/ dysze;</li> <li>— rama palnika;</li> <li>— przewody/węże paliwowe;</li> <li>— butle paliwowe, zawory i osprzęt.</li> </ul>	3
<p>9L.5 Kosz i zawieszenie kosza (w tym urządzenia alternatywne)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— rodzaje koszy (w tym urządzenia alternatywne);</li> <li>— materiały koszy: trzcina i wiklina, skóry, drewno, materiały wykończeniowe, kable zawieszenia;</li> <li>— siedzenia, łożyska toczne;</li> <li>— karabinki, kłamy i sworznie;</li> <li>— pręty mocujące palnik;</li> <li>— taśmy butli paliwowej;</li> <li>— akcesoria.</li> </ul>	3
<p>9L.6 Wyposażenie</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— gaśnica, koc gaśniczy;</li> <li>— przyrządy (pojedyncze lub połączone).</li> </ul>	3
<p>9L.7 Drobne naprawy</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— zszywanie;</li> <li>— spajanie;</li> <li>— naprawy skóry/wykończenia kosza.</li> </ul>	3
<p>9L.8 Procedury inspekcji fizycznej</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— czyszczenie, stosowanie światła i luster;</li> <li>— przyrządy pomiarowe;</li> <li>— pomiar odchylenia urządzeń (tylko sterowce);</li> <li>— moment obrotowy śrub i wkrętów;</li> <li>— zużycie łożysk (tylko sterowce);</li> <li>— wyposażenie służące do inspekcji;</li> <li>— wzorcowanie przyrządów pomiarowych;</li> <li>— próba rozciągania tkaniny.</li> </ul>	2

▼ M5

## MODUŁ 10L – BALON/STEROWIEC GAZOWY (WOLNY/NA UWIEŻZI)

	Poziom
<p>10L.1 Podstawowe zasady i montaż balonów / sterowców gazowych</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— montaż części;</li> <li>— materiał powłoki i sieci nośnej;</li> <li>— powłoka, rozrywacz, otwarcie awaryjne, linki i pasy;</li> <li>— sztywny zawór gazowy;</li> <li>— giętki zawór gazowy (spadochron);</li> <li>— sieć nośna;</li> <li>— obręcz nośna;</li> <li>— kosz i akcesoria (w tym urządzenia alternatywne);</li> <li>— ścieżki wyładowania elektrostatycznego;</li> <li>— lina manewrowa i wlecзка;</li> <li>— obsługa techniczna i serwisowanie;</li> <li>— inspekcja roczna;</li> <li>— dokumenty lotu;</li> <li>— instrukcja użytkowania w locie statku powietrznego (AFM) i podręcznik obsługi technicznej statku powietrznego (AMM);</li> <li>— olinowanie i przygotowanie do startu;</li> <li>— start.</li> </ul>	3
<p>10L.2 Szkolenie praktyczne</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— urządzenia sterowania;</li> <li>— zadania obsługi technicznej i serwisowania (zgodnie z AMM i AFM);</li> <li>— przepisy bezpieczeństwa przy użytkowaniu wodoru jako gazu wznoszącego;</li> </ul>	3
<p>10L.3 Powłoka</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— tkaniny;</li> <li>— maszty i wzmocnienie konstrukcji masztu;</li> <li>— rozrywacz i linka;</li> <li>— spadochron i linki klapy spadochronowej;</li> <li>— zawory i linki;</li> <li>— rękaw powłoki, obręcz Poeschela i linki;</li> <li>— ścieżki wyładowania elektrostatycznego.</li> </ul>	3
<p>10L.4 Zawór</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— sprężyny;</li> <li>— uszczelki;</li> <li>— połączenia śrubowe;</li> <li>— linki sterujące;</li> <li>— ścieżki wyładowania elektrostatycznego.</li> </ul>	3
<p>10L.5 Sieć nośna lub olinowanie (bez sieci)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— rodzaje sieci i innych lin;</li> <li>— rozmiary oczek sieci i kąty;</li> <li>— obręcz sieci;</li> <li>— metody wiązania węzłów;</li> <li>— ścieżki wyładowania elektrostatycznego.</li> </ul>	3

▼ **M5**

	Poziom
10L.6 Obręcz nośna	3
10L.7 Kosz (w tym urządzenia alternatywne) — rodzaje koszy (w tym urządzenia alternatywne); — taśmy i zaciski; — system balastu (worki i uchwyty); — ścieżki wyładowania elektrostatycznego.	3
10L.8 Linka rozrywacza i linki zaworów	3
10L.9 Lina manewrowa i wlecзка	3
10L.10 Drobne naprawy — spajanie; — łączenie sznurów konopnych.	3
10L.11 Wyposażenie przyrządy (pojedyncze lub połączone).	3
10L.12 Lina kotwicząca (wyłącznie w przypadku balonów gazowych na uwięzi) — rodzaje lin; — akceptowalne uszkodzenie liny; — połączenie przegubowe liny; — zaciski liny.	3
10L.13 Wciągarka (wyłącznie w przypadku balonów gazowych na uwięzi) — rodzaje wciągarek; — system mechaniczny; — system elektryczny; — system awaryjny; — uziemienie/obciążenie wciągarki.	3
10L.14 Procedury inspekcji fizycznej — czyszczenie, stosowanie światła i luster; — przyrządy pomiarowe; — pomiar odchylenia urządzeń (tylko sterowce); — moment obrotowy śrub i wkrętów; — zużycie łożysk (tylko sterowce); — wyposażenie służące do inspekcji; — wzorcowanie przyrządów pomiarowych; — próba rozciągania tkaniny.	2

## MODUŁ 11L – STEROWIEC NA OGRZANE POWIETRZE/GAZOWY

	Poziom
11L.1 Podstawowe zasady i montaż małych sterowców — powłoka, balonety; — zawory, otwory; — gondola; — napęd; — instrukcja użytkowania w locie statku powietrznego (AFM) i podręcznik obsługi technicznej statku powietrznego (AMM); — olinowanie i przygotowanie do startu.	3

▼ **M5**

	Poziom
11L.2 Szkolenie praktyczne — urządzenia sterowania; — zadania obsługi technicznej i serwisowania (zgodnie z AMM i AFM).	3
11L.3 Powłoka — tkaniny; — rozrywacz i linki; — zawory; — system sieci.	3
11L.4 Gondola (w tym urządzenia alternatywne) — rodzaje gondoli (w tym urządzenia alternatywne); — rodzaje płatowca i materiały; — rozpoznanie szkód.	3
11L.5 System elektryczny — podstawowa wiedza na temat pokładowych obwodów elektrycznych; — źródła energii elektrycznej (akumulatory, mocowanie, wentylacja, korozja); — akumulatory ołowiowe, niklowo-kadmowe (NiCd) lub inne, suche baterie; — prądnice; — przewody, połączenia elektryczne; — bezpieczniki; — zewnętrzne źródło energii; — bilans energii.	3
11L.6 Napęd — układ paliwowy: zbiorniki, przewody, filtry, odpowietzniki, dreny, wypełniacze, zawór rozdzielczy, pompy, wskazanie, testy, spajanie; — przyrządy napędowe; — podstawowa wiedza na temat pomiarów i przyrządów; — pomiary obrotów; — pomiary ciśnienia; — pomiary temperatury; — pomiary dostępnego paliwa/ mocy.	3
11L.7 Wyposażenie — gaśnica, koc gaśniczy; — przyrządy (pojedyncze lub połączone).	3

## MODUŁ 12L – ŁĄCZNOŚĆ RADIOWA/ELT/TRANSPONDER/PRZYRZĄDY

	Poziom
12L.1 Łączność radiowa/ELT — odstęp sąsiedniokanałowy; — podstawowa próba funkcjonalna; — baterie; — wymagania w zakresie testowania i obsługi technicznej.	2

**▼ M5**

	Poziom
12L.2 Transponder — podstawowa obsługa; — typowa konfiguracja przenośna, w tym antena; — wyjaśnienie trybów A, C, S; — wymagania w zakresie testowania i obsługi technicznej.	2
12L.3 Przyrządy — wysokościomierz/wariometr ręczny; — baterie; — podstawowa próba funkcjonalna.	2

▼ **M5***Dodatek VIII***Podstawowy standard egzaminacyjny na potrzeby licencji na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii L**

- a) Podstawa standaryzacji dla egzaminów w zakresie wymagań dotyczących podstawowej wiedzy określonych w dodatku VII jest następująca:
- (i) wszystkie egzaminy przeprowadza się z wykorzystaniem określonego w ppkt (ii) formatu pytań wielokrotnego wyboru. Odpowiedzi nieprawidłowe muszą wydawać się równie prawdopodobne osobie niemającej wiedzy w danej dziedzinie. Wszystkie możliwe odpowiedzi powinny być wyraźnie związane z pytaniem oraz cechować się podobnym słownictwem, budową gramatyczną i długością. W pytaniach liczbowych nieprawidłowe odpowiedzi powinny odpowiadać błędom proceduralnym, takim jak nieodpowiednio stosowane korekty lub nieprawidłowe przeliczenie na inne jednostki: nie mogą być one po prostu przypadkowymi liczbami;
  - (ii) każde pytanie wielokrotnego wyboru musi mieć trzy różne odpowiedzi, z których tylko jedna jest poprawna, a kandydat na rozwiązanie danego modułu ma średnio 75 sekund na rozwiązanie każdego pytania;
  - (iii) warunkiem zaliczenia każdego z modułów jest udzielenie co najmniej 75 % poprawnych odpowiedzi;
  - (iv) nie stosuje się punktów karnych (odejmowanie punktów za błędne odpowiedzi);
  - (v) poziom wiedzy wymaganej w pytaniach musi być proporcjonalny do poziomu technologii kategorii statku powietrznego.
- b) Liczba pytań w poszczególnych modułach jest następująca:
- (i) moduł 1L „Wiedza podstawowa”: 12 pytań. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 15 minut;
  - (ii) moduł 2L „Czynniki ludzkie”: 8 pytań. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 10 minut;
  - (iii) moduł 3L „Przepisy dotyczące lotnictwa”: 24 pytania. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 30 minut;
  - (iv) moduł 4L „Płatowiec o konstrukcji drewnianej/z rur metalowych pokrytych tkaniną”: 32 pytania. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 40 minut;
  - (v) moduł 5L „Płatowiec o konstrukcji kompozytowej”: 32 pytania. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 40 minut;
  - (vi) moduł 6L „Płatowiec o konstrukcji metalowej”: 32 pytania. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 40 minut;
  - (vii) moduł 7L „Płatowiec ogółem”: 64 pytania. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 80 minut;
  - (viii) moduł 8L „Zespół napędowy”: 48 pytań. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 60 minut;
  - (ix) moduł 9L „Balon/sterowiec na ogrzane powietrze”: 36 pytań. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 45 minut;
  - (x) moduł 10L „Balon/sterowiec gazowy (wolny/na uwięzi)”: 40 pytań. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 50 minut;
  - (xi) moduł 11L „Sterowiec na ogrzane powietrze/gazowy”: 36 pytań. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 45 minut;
  - (xii) moduł 12L „Łączność radiowa/ELT/transponder/przyrządy”: 16 pytań. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 20 minut.

**▼ B***ZAŁĄCZNIK IV***(Część 147)**

## SPIS TREŚCI

**147.1**

## SEKCJA A — WYMAGANIA TECHNICZNE

## PODSEKCJA A — INFORMACJE OGÓLNE

147.A.05 Zakres

147.A.10 Informacje ogólne

147.A.15 Wniosek

## PODSEKCJA B — WYMAGANIA ORGANIZACYJNE

147.A.100 Wymagania dotyczące urzędzeń

147.A.105 Wymagania odnoszące się do personelu

147.A.110 Akta instruktorów, egzaminatorów i oceniających

147.A.115 Sprzęt służący do nauczania

147.A.120 Materiały szkoleniowe dotyczące obsługi technicznej

147.A.125 Akta

147.A.130 Procedury szkolenia i systemy jakości

147.A.135 Egzaminy

147.A.140 Dokumentacja prezentująca organizację szkoleniową w zakresie obsługi technicznej

147.A.145 Uprawnienia organizacji szkoleniowej w zakresie obsługi technicznej

147.A.150 Zmiany dotyczące organizacji szkoleniowej w zakresie obsługi technicznej

147.A.155 Ważność

147.A.160 Niezgodności

## PODSEKCJA C — ZATWIERDZONY PODSTAWOWY KURS SZKOLENIA

147.A.200 Zatwierdzony podstawowy kurs szkolenia

147.A.205 Egzaminy sprawdzające podstawową wiedzę

147.A.210 Podstawowa ocena umiejętności praktycznych

## PODSEKCJA D — SZKOLENIA ODNOSZĄCE SIĘ DO ODPOWIEDNIEGO TYPU/ZADAŃ

147.A.300 Szkolenia odnoszące się do odpowiedniego typu/zadań

147.A.305 Egzaminy odnoszące się do odpowiedniego typu statku powietrznego i ocena zadań

**▼B****SEKCJA B — PROCEDURY DOTYCZĄCE WŁAŚCIWYCH ORGANÓW****PODSEKCJA A — INFORMACJE OGÓLNE**

147.B.05 Zakres

147.B.10 Właściwy organ

147.B.20 Prowadzenie rejestrów

147.B.25 Wyłączenia

**PODSEKCJA B — WYSTAWIANIE ZATWIERDZENIA**

147.B.110 Procedura zatwierdzenia i zmian zatwierdzenia

147.B.120 Procedura kontynuacji ważności

147.B.125 Certyfikat zatwierdzenia organizacji szkoleniowej w zakresie obsługi technicznej

147.B.130 Niezgodności

**PODSEKCJA C — COFNIĘCIE, ZAWIESZENIE I OGRANICZENIE ZATWIERDZENIA ORGANIZACJI SZKOLENIOWEJ ORGANIZACJI SZKOŁĄCEJ W ZAKRESIE OBSŁUGI TECHNICZNEJ UTRZYMANIA**

147.B.200 Cofnięcie, zawieszenie i ograniczenie zatwierdzenia organizacji szkolącej w zakresie obsługi technicznej

Dodatek I — Czas trwania szkolenia podstawowego

Dodatek II — Zatwierdzenie organizacji szkolenia w zakresie obsługi technicznej — formularz 11 EASA

Dodatek III — Certyfikat uznania, o którym mowa w załączniku IV (część 147) — Formularze 148 i 149 EASA

**147.1**

Do celów niniejszej części, organ właściwy oznacza:

1. dla organizacji posiadających główne miejsce prowadzenia działalności na terytorium państwa członkowskiego — organ wyznaczony przez to państwo członkowskie;
2. dla organizacji posiadających główne miejsce prowadzenia działalności na terytorium państwa trzeciego — Agencję.

*SEKCJA A***WYMAGANIA TECHNICZNE****PODSEKCJA A***INFORMACJE OGÓLNE***147.A.05 Zakres**

Niniejsza sekcja ustanawia wymagania, które muszą spełnić organizacje ubiegające się o zatwierdzenie przeprowadzenia szkoleń i egzaminów określonych w załączniku III (część 66).

**147.A.10 Informacje ogólne**

Organizacja szkoleniowa jest organizacją lub częścią organizacji zarejestrowanej jako osoba prawna.



**▼ B****147.A.15 Wniosek**

- a) Wniosek o zatwierdzenie lub zmianę istniejącego zatwierdzenia składa się na formularzu ustalonym przez właściwy organ i w określony przezeń sposób.
- b) We wniosku o zatwierdzenie lub zmianę zatwierdzenia uwzględnia się następujące informacje:
  - 1. zarejestrowana nazwa i siedziba wnioskodawcy,
  - 2. adres organizacji wymagającej zatwierdzenia lub jego zmiany,
  - 3. wnioskowany zakres zatwierdzenia lub zmiana zakresu zatwierdzenia,
  - 4. imię, nazwisko i podpis przełożonego,
  - 5. data złożenia wniosku.

**PODSEKCJA B***WYMAGANIA ORGANIZACYJNE***147.A.100 Wymagania dotyczące urządzeń**

- a) Rozmiar i struktura lokali powinny zapewniać ochronę przed warunkami pogodowymi i właściwe przeprowadzenie wszystkich zaplanowanych szkoleń i egzaminów każdego dnia.
- b) Odpowiednie pomieszczenia oddzielone od innych lokali zapewnia się do prowadzenia nauczania teorii i przeprowadzania egzaminów.
  - 1. Liczba słuchaczy na kursie wiedzy podczas jakiegokolwiek szkolenia nie przekracza 28 osób.
  - 2. Rozmiar pomieszczeń do celów egzaminacyjnych musi umożliwiać każdemu słuchaczowi z jego miejsca czytanie pracy lub przeglądanie ekranu komputera jakiegokolwiek innego słuchacza podczas egzaminu.
- c) Pomieszczenia określone w lit. b) muszą umożliwiać słuchaczom koncentrację, w zależności od okoliczności, na nauce lub na egzaminie, zapewniając komfort i możliwość skupienia się.
- d) W przypadku podstawowego kursu szkolenia, podstawowe warsztaty i/lub pomieszczenia obsługi technicznej oddzielone od klas, w których odbywają się szkolenia, powinny być zapewnione do celów nauczania praktycznego zgodnego z zaplanowanym kursem szkoleniowym. Jednakże jeżeli organizacja nie jest w stanie zapewnić takich lokali, to można dokonać uzgodnień z inną organizacją w celu zapewnienia takich warsztatów i/lub pomieszczeń obsługi technicznej. W takim przypadku przygotowuje się pisemną umowę z taką organizacją określającą warunki dostępu i użycia lokali. Właściwy organ wymaga dostępu do każdej takiej organizacji, z którą zawarto umowę, a pisemna umowa określa ten dostęp.
- e) W przypadku szkolenia odnoszącego się do odpowiedniego typu/zadań należy zapewnić dostęp do odpowiednich urządzeń obejmujących przykłady typu statku powietrznego zgodnie z pkt 147.A.115 lit. d).

**▼ B**

- f) Liczba słuchaczy na szkoleniu praktycznym podczas jakiegokolwiek kursu nie przekracza 15 osób na kontrolującego lub oceniającego.
- g) Zapewnia się pomieszczenie biurowe instruktorom, egzaminatorom wiedzy teoretycznej i oceniającym umiejętności praktyczne, które umożliwi im przygotowanie się do pełnienia swoich obowiązków wygodnie i w skupieniu.
- h) Zapewnia się bezpieczne pomieszczenie do przechowywania prac egzaminacyjnych i dokumentów ze szkolenia. Warunki przechowywania muszą zapewniać zachowanie dobrego stanu dokumentów przez okres przechowywania określony w punkcie 147.A.125. Można połączyć pomieszczenie, w którym przechowywane są dokumenty i pomieszczenie biurowe, z uwzględnieniem odpowiedniego zabezpieczenia.
- i) Należy zapewnić bibliotekę zawierającą wszystkie materiały techniczne odpowiednie do zakresu i poziomu szkolenia.

**147.A.105 Wymagania odnoszące się do personelu**

- a) Organizacja wyznacza kierownika odpowiedzialnego za zapewnienie, że wszystkie zobowiązania w zakresie szkolenia mogą zostać sfinansowane i przeprowadzone zgodnie ze wzorcem określonym w niniejszej części.
- b) Mianuje się osobę lub grupę osób odpowiedzialnych za zapewnienie, że organizacja szkoleniowa w zakresie obsługi technicznej przestrzega wymagań określonych w niniejszej części. Osoba(-y) taka(-ie) podlegają kierownikowi. Osoba piastująca wyższe stanowisko lub jedna z osób z grupy może również być kierownikiem pod warunkiem spełnienia wymagań odnoszących się do kierownika określonych w lit. a).
- c) Organizacja szkoleniowa w zakresie obsługi technicznej zawiera umowy z odpowiednią liczbą osób w celu zaplanowania/przeprowadzenia szkoleń teoretycznych i praktycznych, egzaminów teoretycznych i oceny umiejętności praktycznych zgodnie z zatwierdzeniem.
- d) Na zasadzie odstępstwa od lit. c), w przypadku gdy inna organizacja zapewnia szkolenie praktyczne i ocenę części praktycznej, pracownicy tej organizacji mogą zostać wyznaczeni do przeprowadzenia szkoleń praktycznych i oceny umiejętności praktycznych.
- e) Każda osoba może łączyć stanowisko instruktora, egzaminatora i oceniającego, z zastrzeżeniem przestrzegania wymagań określonych w lit. f).
- f) Doświadczenie i kwalifikacje instruktorów, egzaminatorów wiedzy teoretycznej i oceniających umiejętności praktyczne ustala się zgodnie z podanymi do wiadomości publicznej kryteriami lub zgodnie z procedurą i normą ustaloną przez właściwy organ.
- g) Egzaminatorów wiedzy teoretycznej i oceniających umiejętności praktyczne określa się w dokumentach organizacji przedstawianych do akceptacji tego personelu.

**▼ B**

- h) Instruktorzy i egzaminatorzy wiedzy teoretycznej przechodzą przynajmniej co 24 miesiące dodatkowe szkolenia dotyczące najnowszej technologii, umiejętności praktycznych, czynników ludzkich i najnowocześniejszych technik szkolenia związanych ze szkoleniami i egzaminami.

**147.A.110 Akta instruktorów, egzaminatorów i oceniających**

- a) Organizacja przechowuje akta wszystkich instruktorów, egzaminatorów wiedzy teoretycznej i oceniających umiejętności praktyczne. Akta te odzwierciedlają doświadczenie, kwalifikacje, zestawienie szkoleń i wszelkie dalsze podjęte szkolenia.
- b) Sporządza się zakres kompetencji dla wszystkich instruktorów, egzaminatorów wiedzy teoretycznej i oceniających umiejętności praktyczne.

**147.A.115 Sprzęt służący do nauczania**

- a) Każda sala jest wyposażona w odpowiedni sprzęt służący do prezentacji w standardzie umożliwiającym słuchaczom łatwe czytanie tekstów/rysunków/diagramów i cyfr z każdego miejsca w klasie.

Sprzęt służący do prezentacji obejmuje syntetyczne urządzenia szkoleniowe pomagające słuchaczom zrozumieć dane zagadnienie, jeżeli urządzenia takie uważane są za pożyteczne do tych celów.

- b) Podstawowe warsztaty i/lub pomieszczenia obsługi technicznej określone w punkcie 147.A.100 lit. d) muszą być wyposażone we wszystkie narzędzia i sprzęt niezbędny do przeprowadzania zatwierzonego zakresu szkolenia.
- c) Podstawowe warsztaty i/lub pomieszczenia obsługi technicznej określone w punkcie 147.A.100 lit. d) muszą być wyposażone w odpowiednie rodzaje statków powietrznych, silników, części statków powietrznych i sprzętu elektroniki lotniczej.
- d) Organizacja szkoleniowa związanego z danym typem statku powietrznego określona w punkcie 147.A.100 lit. e) musi mieć dostęp do odpowiedniego typu statku powietrznego. Syntetyczne urządzenia do szkolenia mogą być wykorzystywane, jeśli zapewniają odpowiednie standardy szkolenia.

**147.A.120 Materiały szkoleniowe dotyczące obsługi technicznej**

- a) Słuchaczom zapewnia się materiały szkoleniowe dotyczące kursu obsługi technicznej; obejmują one:
  - 1. podstawowy program określony w załączniku III (część 66) dla odpowiedniej kategorii lub podkategorii licencji na obsługę techniczną statku powietrznego, oraz
  - 2. treść kursu danego typu określonego w załączniku III (część 66) dla odpowiedniej kategorii lub podkategorii licencji na obsługę techniczną statku powietrznego.
- b) Słuchacze mają dostęp do przykładów dokumentów dotyczących obsługi technicznej i informacji technicznych znajdujących się w bibliotece określonej w punkcie 147.A.100 lit. i).

**147.A.125 Akta**

Organizacja przechowuje wszystkie dokumenty dotyczące szkolenia słuchaczy, egzaminów i ocen przez czas nieokreślony.

**▼ B****147.A.130 Procedury szkolenia i systemy jakości**

- a) Organizacja określa procedury dopuszczane przez właściwy organ w celu zapewnienia właściwych standardów szkolenia i zgodności ze wszystkimi odpowiednimi wymaganiami, określonymi w niniejszej części.
- b) Organizacja ustanawia system jakości obejmujący:
  1. niezależną funkcję audytu w celu monitorowania standardów szkoleniowych, integralność egzaminu wiedzy teoretycznej i ocen umiejętności praktycznych, zgodność i odpowiedność procedur, oraz
  2. system informacji zwrotnych dotyczących ustaleń audytu napływających do osoby(osób), a następnie do kierownika, określonych w punkcie 147.A.105 lit. a), w celu zapewnienia, w miarę potrzeby, działań naprawczych.

**147.A.135 Egzamin**

- a) Personel egzaminacyjny zapewnia poufność wszystkich pytań.
- b) ► **C2** Słuchacz, którego przyłapano na ściąganiu podczas egzaminu sprawdzającego wiedzę lub który miał materiał związany z dziedziną poddaną egzaminowi inny niż praca egzaminacyjna i dozwolona dokumentacja, podlega dyskwalifikacji i nie może przystąpić do żadnego egzaminu przez okres co najmniej 12 miesięcy od dnia zdarzenia. ◀ Właściwy organ jest powiadamiany o każdym takim zdarzeniu oraz o wszelkich szczegółach dotyczących badania sprawy w terminie jednego miesiąca kalendarzowego.
- c) Jeżeli jakikolwiek egzaminator zostanie przyłapany na dostarczaniu odpowiedzi jakiegokolwiek słuchaczowi zdającemu egzamin, to egzaminator taki podlega dyskwalifikacji w zakresie swojej roli, a egzamin jest unieważniany. Właściwy organ musi zostać powiadomiony o każdym takim zdarzeniu w ciągu jednego miesiąca kalendarzowego.

**147.A.140 Dokumentacja prezentująca organizację szkoleniową w zakresie obsługi technicznej**

- a) Organizacja zapewnia dokumentację prezentującą, z której korzysta organizacja, opisującą organizację i jej procedury, zawierającą następujące informacje:
  1. oświadczenie podpisane przez kierownika potwierdzające, że dokumentacja prezentująca organizację szkoleniową w zakresie obsługi technicznej i wszelkie podręczniki są zgodne z wymaganiami zawartymi w niniejszej części dla organizacji szkoleniowej w zakresie obsługi technicznej oraz że są każdorazowo przestrzegane.
  2. stanowisko(-a) i nazwisko(-a) osoby(osób) mianowanych zgodnie z pkt 147.A.105 lit. b).
  3. obowiązki i zakres odpowiedzialności osoby(osób) określonej(-ych) w ppkt 2, włącznie ze sprawami, z którymi mogą zwracać się bezpośrednio do organu właściwego w imieniu organizacji szkoleniowej w zakresie obsługi technicznej.
  4. schemat organizacyjny organizacji szkoleniowej w zakresie obsługi technicznej prezentujący powiązane ogniwa odpowiedzialności osoby(osób) określonej(-ych) w lit. a) ppkt 2.
  5. listę instruktorów, egzaminatorów wiedzy teoretycznej i oceniających umiejętności praktyczne.

**▼ B**

6. ogólny opis pomieszczeń, w których odbywają się szkolenia i egzaminy, usytuowanych pod adresem określonym w certyfikacie zatwierdzenia organizacji szkoleniowej w zakresie obsługi technicznej oraz, w odpowiednim przypadku, jakiegokolwiek inne umiejscowienie, zgodnie z wymaganiami zawartymi w punkcie 147.A.145 lit. b).
  7. wykaz kursów w zakresie obsługi technicznej, które objęte są zatwierdzeniem.
  8. procedurę zmiany dokumentacji prezentującej organizację szkoleniową w zakresie obsługi technicznej.
  9. procedury organizacji szkoleniowej w zakresie obsługi technicznej, zgodnie z wymaganiami określonymi w punkcie 147.A.130 lit. a).
  10. procedurę kontroli organizacji szkoleniowej w zakresie obsługi technicznej, zgodnie z wymaganiami określonymi w punkcie 147.A.145 lit. c), w przypadku zezwolenia na przeprowadzanie szkoleń, egzaminów i ocen w miejscach innych niż określone w punkcie 147.A.145 lit. b).
  11. wykaz lokalizacji na mocy pkt 147.A.145 lit. b).
  12. w razie potrzeby wykaz organizacji określonych w punkcie 147.A.145 lit. d).
- b) Dokumentacja prezentująca organizację szkoleniową w zakresie obsługi technicznej oraz wszelkie jej zmiany podlegają zatwierdzeniu przez właściwy organ.
- c) Z zastrzeżeniem lit. b) drobne zmiany dokumentacji prezentującej mogą zostać zatwierdzone poprzez procedurę prezentacji (w dalszej części zwaną zatwierdzeniem pośrednim).

**147.A.145 Uprawnienia organizacji szkoleniowej w zakresie obsługi technicznej****▼ M5**

- a) Organizacja szkoleniowa w zakresie obsługi technicznej, jeżeli dokumentacja prezentująca organizację szkoleniową w zakresie obsługi technicznej zezwala na to oraz zgodnie z tą dokumentacją, może prowadzić:
- (i) podstawowe szkolenia według programu określonego w załączniku III (część 66), lub ich część;
  - (ii) szkolenia odnoszące się do odpowiedniego typu/zadań zgodnie z załącznikiem III (część 66);
  - (iii) egzaminowanie słuchaczy, którzy uczęszczali na szkolenie podstawowe lub szkolenie na typ statku powietrznego w organizacji szkoleniowej w zakresie obsługi technicznej;
  - (iv) egzaminowanie słuchaczy, którzy nie uczęszczali na szkolenia na typ statku powietrznego w organizacji szkoleniowej w zakresie obsługi technicznej;
  - (v) egzaminowanie słuchaczy, którzy nie uczęszczali na szkolenie podstawowe w organizacji szkoleniowej w zakresie obsługi technicznej, pod warunkiem że:
    - 1) egzamin przeprowadza się w jednym z miejsc określonych w certyfikacie zatwierdzenia; lub
    - 2) jeżeli egzamin przeprowadza się w miejscu nie określonym w certyfikacie zatwierdzenia, zgodnie z lit. b) i c), spełniono jeden z poniższych warunków:

**▼ M5**

— egzamin pochodzi z Europejskiego Centralnego Banku Pytań (ECQB), albo

— w przypadku braku ECQB, właściwy organ wybiera pytania do egzaminu;

(vi) wydawanie certyfikatów zgodnie z dodatkiem III, w następstwie pomyślnego zakończenia zatwierdzonego szkolenia podstawowego lub szkolenia na typ statku powietrznego i zaliczenia egzaminów określonych, odpowiednio, w lit. a) ppkt (i), (ii), (iii), (iv) oraz (v).

**▼ B**

- b) Szkolenia i egzaminy sprawdzające wiedzę i oceny umiejętności praktycznych mogą być dokonywane w miejscach określonych w certyfikatach zatwierdzających i w miejscach określonych w dokumentacji prezentującej organizację szkoleniową w zakresie obsługi technicznej.
- c) Na zasadzie odstępstwa od lit. b) organizacja szkoleniowa w zakresie obsługi technicznej może jedynie prowadzić szkolenia, egzaminy sprawdzające wiedzę teoretyczną i oceny umiejętności praktycznych w miejscach innych niż miejsca określone w lit. b) zgodnie z procedurą kontroli określonej w dokumentacji prezentującej organizację szkoleniową w zakresie obsługi technicznej. Miejsca takie nie muszą być wymienione w dokumentacji prezentującej organizację szkoleniową w zakresie obsługi technicznej.
- d) 1. Organizacja szkoleniowa w zakresie obsługi technicznej może zlecać prowadzenie podstawowych szkoleń teoretycznych, szkoleń dotyczących typu i odpowiednich egzaminów organizacji innej niż organizacja szkoleniowa w zakresie obsługi technicznej jedynie pod kontrolą systemu jakości organizacji szkoleniowej w zakresie obsługi technicznej.
2. Zlecenie podstawowych szkoleń teoretycznych i egzaminów jest ograniczone do załącznika III (część 66) dodatek I moduły 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9 i 10.
3. Zlecenie szkoleń typu i egzaminów jest ograniczone do ►C2 zespołu napędowego ◀ i systemów elektroniki lotniczej.
- e) Nie można zatwierdzić organizacji do przeprowadzania egzaminów, jeżeli nie została ona zatwierdzona do prowadzenia danego szkolenia.
- f) W drodze odstępstwa od lit. e), organizacja zatwierdzona do prowadzenia szkoleń z podstawowej wiedzy lub szkoleń na typ może zostać zatwierdzona także do przeprowadzania egzaminów na typ w przypadkach, gdy nie jest wymagane szkolenie na typ.

**147.A.150 Zmiany dotyczące organizacji szkoleniowej w zakresie obsługi technicznej**

- a) Organizacja szkoleniowa w zakresie obsługi technicznej powiadamia właściwy organ o wszelkich proponowanych zmianach dotyczących organizacji, które mają wpływ na zatwierdzenie przed zaistnieniem takiej zmiany, w celu umożliwienia właściwemu organowi określenia, czy nadal istnieje zgodność z niniejszą częścią oraz, jeśli zajdzie taka potrzeba, zmiany certyfikatu zatwierdzenia organizacji szkoleniowej w zakresie obsługi technicznej.
- b) Właściwy organ może określić warunki, na których organizacja szkoleniowa w zakresie obsługi technicznej może działać w czasie dokonywania takich zmian, chyba że właściwy organ stwierdzi, że należy zawiesić zatwierdzenie organizacji szkoleniowej w zakresie obsługi technicznej.

**▼B**

- c) Niepowiadomienie właściwego organu o takich zmianach może prowadzić do zawieszenia lub cofnięcia certyfikatu zatwierdzenia organizacji szkoleniowej w zakresie obsługi technicznej antydatowanego na dzień zmian.

**147.A.155 Ważność**

- a) Zatwierdzenie wydawane jest na czas nieokreślony. Zachowuje ważność pod warunkiem, że:
1. organizacja przestrzega postanowień zawartych w niniejszej części, zgodnie z postanowieniami odnoszącymi się do ustaleń określonych w punkcie 147.B.130; oraz
  2. właściwy organ otrzymuje dostęp do organizacji w celu stwierdzenia przestrzegania postanowień zawartych w niniejszym załączniku (część 147); oraz
  3. nie ma miejsca rezygnacja lub cofnięcie certyfikatu.
- b) Po rezygnacji lub cofnięciu zatwierdzenie zwraca się właściwemu organowi.

**147.A.160 Niezgodności Ustalenia**

- a) Niezgodność poziomu 1 ma postać co najmniej jednego z poniższych punktów:
1. jakiegokolwiek istotne nieprzestrzeganie procesu egzaminacyjnego, które unieważniłoby egzamin(-y),
  2. nieudzielenie dostępu właściwemu organowi do pomieszczeń organizacji podczas zwykłych godzin pracy po dwóch pisemnych żądaniach,
  3. brak kierownika,
  4. istotne nieprzestrzeganie procesu szkolenia.
- b) Niezgodność poziomu 2 polega na jakimkolwiek nieprzestrzeganiu procesu uczenia innym niż niezgodności poziomu 1.
- c) Po otrzymaniu powiadomienia o niezgodnościach zgodnych z pkt 147.B.130, posiadacz zatwierdzenia organizacji szkoleniowej w zakresie obsługi technicznej określa plan działań naprawczych i przedstawia plan naprawczy zgodnie z postanowieniem właściwego organu, w terminie uzgodnionym z tym organem.

**PODSEKCJA C****ZATWIERDZONY PODSTAWOWY KURS SZKOLENIA****147.A.200 Zatwierdzony podstawowy kurs szkolenia**

- a) Na zatwierdzony podstawowy kurs szkolenia składają się szkolenia teoretyczne, egzaminy sprawdzające wiedzę teoretyczną, szkolenia praktyczne i ocena umiejętności praktycznych.
- b) Szkolenie teoretyczne obejmuje dziedziny dla kategorii lub podkategorii licencji na obsługę techniczną statku powietrznego opisanej w załączniku III (część 66).
- c) Egzamin sprawdzający wiedzę teoretyczną obejmuje reprezentatywny przekrój dziedzin z lit. b) szkolenie teoretyczne.

**▼ B**

- d) Szkolenie praktyczne obejmuje praktyczne wykorzystanie zwykłego oprzyrządowania/sprzętu, demontaż/montaż różnych części statku powietrznego oraz udział w przeprowadzanych reprezentatywnych działaniach dotyczących obsługi technicznej istotnych dla danego modułu określonego w części 66.
- e) Ocena umiejętności praktycznych obejmuje praktyczne szkolenie i wykazuje, czy słuchacz potrafi właściwie korzystać z narzędzi i sprzętu oraz pracować zgodnie z podręcznikami obsługi technicznej.
- f) Czas trwania podstawowych szkoleń powinien być zgodny z dodatkiem I.
- g) Czas trwania kursów konwersji pomiędzy (pod)kategoriami określany jest poprzez ocenę podstawowego planu tematycznego szkolenia i związanych z nim praktycznych potrzeb w zakresie szkoleń.

**147.A.205 Egzaminy sprawdzające podstawową wiedzę**

Egzaminy sprawdzające podstawową wiedzę:

- a) są zgodne ze standardem określonym w załączniku III (część 66).
- b) są przeprowadzane bez korzystania z notatek.
- c) obejmują reprezentatywny przekrój dziedzin z danego modułu szkoleń zgodnie z załącznikiem III (część 66).

**147.A.210 Podstawowa ocena umiejętności praktycznych**

- a) Podstawowa ocena umiejętności praktycznych przeprowadzana jest podczas podstawowego szkolenia w zakresie obsługi technicznej przez wyznaczonego oceniającego umiejętności praktyczne na zakończenie każdego okresu wizytacji praktycznego warsztatu/miejsca obsługi technicznej.
- b) Słuchacz musi uzyskać pozytywną ocenę w odniesieniu do pkt 147.A.200 lit. e).

**PODSEKCJA D***SKOLENIA ODNOSZĄCE SIĘ DO ODPOWIEDNIEGO TYPU/ZADAŃ***147.A.300 Szkolenia odnoszące się do odpowiedniego typu/zadań**

Organizacja szkoleniowa w zakresie obsługi technicznej otrzymuje zatwierdzenie umożliwiające prowadzenie szkoleń odnoszących się do odpowiedniego typu i/lub zadań zgodnie z załącznikiem III (część 66), pod warunkiem przestrzegania standardu określonego w punkcie 66.A.45.

**147.A.305 Egzaminy odnoszące się do odpowiedniego typu statku powietrznego i ocena zadań**

Organizacja szkoleniowa w zakresie obsługi technicznej zatwierdzona zgodnie z pkt 147.A.300 do prowadzenia szkoleń odnoszących się do odpowiedniego typu statku powietrznego przeprowadza egzaminy odnoszące się do danego typu statku powietrznego lub ocenę zadań związanych ze statkiem powietrznym, określonych w załączniku III (część 66), pod warunkiem przestrzegania standardu typu statku powietrznego i/lub zadań, zgodnie z pkt 66.A.45 załącznika III (część 66).





*SEKCJA B*  
**PROCEDURY DOTYCZĄCE WŁAŚCIWYCH ORGANÓW**  
*PODSEKCJA A*  
*INFORMACJE OGÓLNE*

**147.B.05 Zakres**

Niniejsza sekcja ustanawia wymagania administracyjne, których muszą przestrzegać właściwe organy odpowiedzialne za stosowanie i wykonanie sekcji A niniejszej części.

**147.B.10 Właściwy organ**

a) Postanowienia ogólne

państwo członkowskie wyznacza właściwy organ odpowiedzialny za wydawanie, przedłużanie, zmianę, zawieszenie lub cofnięcie certyfikatów zgodnie z niniejszym załącznikiem (część 147). Ten właściwy organ określa udokumentowane procedury i strukturę organizacyjną.

b) Środki

Właściwy organ wymaga odpowiedniej kadry w celu spełnienia wymagań określonych w niniejszej części.

c) Procedury

Właściwy organ ustanawia procedury określające, jak przestrzegać postanowień zawartych w niniejszym załączniku (część 147).

Procedury podlegają przeglądowi i zmianie w celu zapewnienia trwałej zgodności.

d) Kwalifikacje i szkolenia

Wszyscy członkowie personelu, których dotyczą zatwierdzenia odnoszące się do niniejszego załącznika muszą:

1. Posiadać odpowiednie kwalifikacje i wszelką niezbędną wiedzę, doświadczenie i przeszkolenie, aby wykonywać powierzone im zadania.
2. Odbić szkolenie oraz szkolenie ustawiczne odpowiednio w zakresie załącznika III (część 66) oraz załącznika IV (część 147), wraz z jego definicjami i standardami.

**147.B.20 Prowadzenie rejestrów**

a) Właściwy organ ustanawia system prowadzenia rejestrów, który umożliwia odpowiednie prześledzenie procesu wydawania, odnawiania, przedłużania, zmiany, zawieszania i cofania każdego zatwierdzenia.

b) Rejestry nadzoru organizacji szkoleniowej w zakresie obsługi technicznej obejmują przynajmniej:

1. zastosowanie dla zatwierdzenia organizacji.
2. certyfikat zatwierdzenia organizacji, włącznie z wszelkimi zmianami.
3. kopię programu audytowego określającego kiedy należy przeprowadzić audyt oraz kiedy audyt był przeprowadzony.
4. ciągły nadzór nad rejestrami, włącznie ze wszystkimi rejestrami audytowymi.

**▼ B**

5. kopie odnośnej korespondencji.
  6. informacje szczegółowe dotyczące każdego wyłączenia i wykonania działań.
  7. wszelkie sprawozdania od innych właściwych organów odnoszące się do nadzoru nad organizacją.
  8. dokumentację prezentującą organizację i zmiany do niej.
- c) Minimalny okres przechowywania rejestrów określonych w lit. b) wynosi cztery lata.

**147.B.25 Wyłączenia**

- a) Właściwy organ może uznać, że szkoła państwowego departamentu edukacji:
1. nie jest organizacją zgodnie z określeniem zawartym w pkt 144.A.10.
  2. nie może mieć kierownika, z zastrzeżeniem ograniczenia, że departament może wyznaczyć osobę piastującą stanowisko wyższego szczebla do zarządzania organizacją szkoleniową, a taka osoba ma budżet umożliwiający organizacji działanie według standardu określonego w niniejszym załączniku (część 147).
  3. nie może odwołać się do niezależnej części audytu systemu jakości, z zastrzeżeniem departamentu prowadzącego niezależny inspektorat w celu audytu organizacji szkoleniowych w zakresie obsługi technicznej z częstością wymaganą na mocy niniejszej części.

**▼ M6****▼ C4**

- b) Wszystkie zwolnienia przyznane zgodnie z art. 71 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139 są rejestrowane i przechowywane przez właściwy organ.

**▼ B****PODSEKCJA B****WYSTAWIANIE ZATWIERDZENIA**

Niniejsza podsekcja określa wymagania dla wydania lub zmiany zatwierdzenia organizacji szkoleniowej w zakresie obsługi technicznej.

**147.B.110 Procedura zatwierdzenia i zmian zatwierdzenia**

- a) Po otrzymaniu wniosku, właściwy organ:
1. dokonuje przeglądu dokumentacji prezentującej organizację szkoleniową w zakresie obsługi technicznej, oraz
  2. stwierdza, czy organizacja przestrzega wymagań załącznika IV (część 147).
- b) Wszelkie niezgodności dokumentuje się i potwierdza na piśmie skierowanym do wnioskodawcy.
- c) Wszelkie niezgodności eliminuje się zgodnie z pkt 147.B.130 przed wydaniem zatwierdzenia.
- d) Na certyfikacie zatwierdzenia uwzględnia się numer referencyjny w sposób określony przez Agencję.

**147.B.120 Procedura kontynuacji ważności**

- a) W każdej organizacji przeprowadza się pełny audyt pod kątem zgodności z załącznikiem (część 147) w odstępach czasu nieprzekraczających 24 miesięcy. Audyt obejmuje kontrolę przynajmniej jednego szkolenia oraz jednego egzaminu przeprowadzanych przez organizację szkoleniową w zakresie obsługi technicznej.

**▼B**

- b) Niezgodności pociągają za sobą działania określone w punkcie 147.B.130.

**147.B.125 Certyfikat zatwierdzenia organizacji szkoleniowej w zakresie obsługi technicznej**

Format certyfikatu zatwierdzenia organizacji szkoleniowej w zakresie obsługi technicznej określony jest w dodatku II.

**147.B.130 Ustalenia Niezgodności**

- a) Brak działań naprawczych wynikających z jakiegokolwiek niezgodności na poziomie 1 w ciągu trzech dni od pisemnego powiadomienia pociąga za sobą całościowe lub częściowe cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie zatwierdzenia organizacji szkoleniowej w zakresie obsługi technicznej przez właściwy organ.
- b) Działania podejmowane są przez właściwy organ w celu całościowego lub częściowego cofnięcia, zawieszenia lub ograniczenia zatwierdzenia, w przypadku nieprzestrzegania terminu przyznanego przez właściwy organ w przypadku niezgodności na poziomie 2.

**PODSEKCJA C*****COFNIĘCIE, ZAWIESZENIE I OGRANICZENIE ZATWIERDZENIA ORGANIZACJI SZKOLENIOWEJ W ZAKRESIE OBSŁUGI TECHNICZNEJ*****147.B.200 Cofnięcie, zawieszenie i ograniczenie zatwierdzenia organizacji szkoleniowej w zakresie obsługi technicznej**

Właściwy organ:

- a) zawieszta zatwierdzenie na uzasadnionej podstawie w przypadku potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa; lub
- b) zawieszta, cofa lub ogranicza zatwierdzenie zgodnie z pkt 147.B.130.

▼ **M5***Dodatek I***Czas trwania szkolenia podstawowego**

Minimalny czas trwania pełnego szkolenia podstawowego wynosi:

Szkolenie podstawowe	Czas trwania (w godzinach)	Współczynnik szkolenia teoretycznego (w %)
A1	800	30–35
A2	650	30–35
A3	800	30–35
A4	800	30–35
B1.1	2 400	50–60
B1.2	2 000	50–60
B1.3	2 400	50–60
B1.4	2 400	50–60
B2	2 400	50–60
B2L	1 500 (*)	50–60
B3	1 000	50–60

(\*) Liczbę godzin zwiększa się w następujący sposób, w zależności od dodatkowych wybranych uprawnień na systemy:

Uprawnienie na systemy	Czas trwania (w godzinach)	Współczynnik szkolenia teoretycznego (w %)
COM/NAV	90	50–60
PRZYRZĄDY	55	
AUTOPILOT	80	
DOZOROWANIE	40	
SYSTEMY PŁATOWCA	100	

▼ **M6**▼ **C4**

## Dodatek II

## Zatwierdzenie organizacji szkolenia w zakresie obsługi technicznej – formularz 11 EASA

Strona 1 z 2

[PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE (\*)]

Członek Unii Europejskiej (\*\*)

**CERTYFIKAT ZATWIERDZENIA ORGANIZACJI SZKOLENIOWEJ W ZAKRESIE OBSŁUGI TECHNICZNEJ**

Numer: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (\*)].147.[XXXX]

Na mocy aktualnie obowiązującego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 oraz rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 oraz na warunkach podanych poniżej, [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (\*)] niniejszym zatwierdza

[NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

jako organizację szkoleniową w zakresie obsługi technicznej spełniającą wymagania sekcji A załącznika IV (część 147) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014, zatwierdzoną do prowadzenia szkoleń i egzaminów wymienionych w załączonym zakresie zatwierdzenia oraz do wydawania słuchaczom odpowiednich certyfikatów uznania, z podaniem numeru niniejszego certyfikatu.

## WARUNKI:

1. Zakres niniejszego zatwierdzenia jest ograniczony do zakresu określonego w sekcji dotyczącej zakresu prac zawartej w dokumentacji prezentującej zatwierdzoną organizację szkoleniową w zakresie obsługi technicznej, o której mowa w sekcji A załącznika IV (cz
2. niniejsze zatwierdzenie wymaga zgodności z procedurami określonymi w dokumentacji prezentującej zatwierdzoną organizację szkoleniową w zakresie obsługi technicznej; oraz
3. niniejsze zatwierdzenie jest ważne tak długo, jak długo zatwierdzona organizacja szkoleniowa w zakresie obsługi technicznej spełnia wymagania określone w załączniku IV (część 147) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014; oraz
4. z zastrzeżeniem przestrzegania wyżej wymienionych warunków, niniejsze zatwierdzenie zachowuje ważność bezterminowo lub do czasu jego zrzeczenia się, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia.

Data pierwotnego wydania: .....

Data niniejszej zmiany: .....

Zmiana nr: .....

Podpisano: .....

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

Formularz 11 EASA, wydanie 6

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

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

▼ **C4**

Strona 2 z 2

**ZAKRES ZATWIERDZENIA ORGANIZACJI SZKOLENIOWEJ W ZAKRESIE OBSŁUGI TECHNICZNEJ**

Numer: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (\*).147].[XXXX]

Organizacja: [NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

KLASA	KATEGORIA LICENCJI	OGRANICZENIE		
<b>PODSTAWOWA (**)</b>	B1 (**)	TB1.1 (**)	SAMOLOTY TURBINOWE (**)	
		TB1.2 (**)	SAMOLOTY TŁOKOWE (**)	
		TB1.3 (**)	ŚMIGŁOWCE TURBINOWE (**)	
		TB1.4 (**)	ŚMIGŁOWCE TŁOKOWE (**)	
	B2 (**)/(****)	TB2 (**)	ELEKTRONIKA LOTNICZA (**)	
	B2L (**)	TB2L (**)	ELEKTRONIKA LOTNICZA (wskazać uprawnienie na systemy) (**)	
	B3 (**)	TB3 (**)	SAMOLOTY BEZ HERMETYZACJI Z SILNIKIEM TŁOKOWYM, O MAKSYMALNEJ MASIE STARTOWEJ 2 000 KG I PONIŻEJ (**)	
	A (**)	TA.1 (**)	SAMOLOTY TURBINOWE (**)	
		TA.2 (**)	SAMOLOTY TŁOKOWE (**)	
		TA.3 (**)	ŚMIGŁOWCE TURBINOWE (**)	
		TA.4 (**)	ŚMIGŁOWCE TŁOKOWE (**)	
	L (**) (tylko egzamin)	TL (**)	PODAĆ OKREŚLONĄ PODKATEGORIĘ LICENCJI (**)	
	<b>TYP/ZADANIA (**)</b>	C (**)	T4 (**)	[PODAĆ TYP STATKU POWIETRZNEGO] (***)
	B1 (**)	T1 (**)	[PODAĆ TYP STATKU POWIETRZNEGO] (***)	
	B2 (**)	T2 (**)	[PODAĆ TYP STATKU POWIETRZNEGO] (***)	
	A (**)	T3 (**)	[PODAĆ TYP STATKU POWIETRZNEGO] (***)	

Niniejszy zakres zatwierdzenia jest ograniczony do szkoleń i egzaminów określonych w sekcji dotyczącej zakresu prac w dokumentacji prezentującej zatwierdzoną organizację szkoleniową w zakresie obsługi technicznej.

Odnosnik do dokumentacji prezentującej organizację szkoleniową w zakresie obsługi technicznej: .....

Data pierwotnego wydania: .....

Data ostatniej zatwierdzonej zmiany: ..... Zmiana nr: .....

Podpisano: .....

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

Formularz 11 EASA, ►<sup>(1)</sup> wydanie 6 ◀

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

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

(\*\*\*\*) Uzupelnic przez podanie odpowiedniego uprawnienia i ograniczenia.

(\*\*\*\*) Zatwierdzenie dotyczące podstawowego szkolenia/egzaminu kategorii B2 obejmuje zatwierdzenie dotyczące szkolenia/egzaminu B2L dla wszystkich uprawnień na systemy.

▼ M1

## Dodatek III

▼ M6▼ C4

## 1. Szkolenie podstawowe i egzamin

Wzór certyfikatu szkolenia podstawowego stosuje się do potwierdzenia ukończenia szkolenia podstawowego albo zdania egzaminu podstawowego, bądź do potwierdzenia zarówno ukończenia szkolenia podstawowego, jak i zdania egzaminów ze szkolenia podstawowego.

Certyfikat szkolenia wyraźnie określa egzaminy z każdego modułu według dat ich zaliczenia wraz z odpowiednią wersją dodatku I do załącznika III (część 66).

Strona 1 z 1

**CERTYFIKAT UZNANIA**

Numer: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (\*).147.[XXXX].[YYYYY]

Niniejszy certyfikat uznania jest wystawiany dla:

[IMIĘ I NAZWISKO]

[DATA I MIEJSCE URODZENIA]

przez:

[NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

Numer: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (\*).147.[XXXX]

organizację szkoleniową w zakresie obsługi technicznej zatwierdzoną do przeprowadzania szkoleń i egzaminów w ramach zakresu zatwierdzenia i zgodnie z załącznikiem IV (część 147) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014.

Niniejszy certyfikat potwierdza, że wyżej wymieniona osoba pomyślnie zaliczyła szkolenie podstawowe (\*\*) lub egzamin podstawowy (\*\*) wymieniony poniżej, zgodnie z aktualnie obowiązującym rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 oraz rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1321/2014.

[SZKOLENIE PODSTAWOWE (\*\*)] lub/i [EGZAMIN PODSTAWOWY (\*\*)]

[PODAĆ MODUŁY WEDŁUG CZĘŚCI 66 / DATĘ ZALICZENIA EGZAMINU]

Data: .....

Podpisano: .....

W imieniu: [NAZWA PRZEDSIĘBIORSTWA]

Formularz 148 EASA, wydanie 3

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

(\*\*) Niepotrzebne skreślić.

▼ **C4****2. Szkolenie na typ i egzamin**

Wzór certyfikatu szkolenia na typ jest wykorzystywany do stwierdzenia zaliczenia części teoretycznej lub części praktycznej, albo jednocześnie zaliczenia części teoretycznej i praktycznej szkolenia do uprawnienia na typ.

Certyfikat wskazuje kombinację płatowców/silników, której dotyczyło szkolenie.

Skreśla się odpowiednie odniesienia, a w rubryce dotyczącej typu kursu zaznacza się, czy zaliczono tylko część teoretyczną, czy też zarówno teoretyczną, jak i praktyczną.

Certyfikat szkolenia jednoznacznie stwierdza, czy kurs był pełny, czy też skrócony (na przykład szkolenie w zakresie płatowców lub zespołów silnikowych bądź elektroniki lotniczej/elektryki) lub szkolenie w zakresie różnic w oparciu o wcześniejsze doświadczenie wnioskodawcy, na przykład kurs A340 dla techników A320. Jeśli szkolenie nie jest pełne, certyfikat wskazuje, czy szkolenie uwzględniało obszary styczne.

Strona 1 z 1

**CERTYFIKAT UZNANIA**

Numer: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (\*)].147.[XXXX].[YYYYY]

Niniejszy certyfikat uznania jest wystawiany dla:

[IMIĘ I NAZWISKO]

[DATA I MIEJSCE URODZENIA]

przez:

[NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

Numer: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (\*)].147.[XXXX]

organizację szkoleniową w zakresie obsługi technicznej zatwierdzoną do przeprowadzania szkoleń i egzaminów w ramach zakresu zatwierdzenia i zgodnie z załącznikiem IV (część 147) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014.

Niniejszy certyfikat potwierdza, że wyżej wymieniona osoba pomyślnie zaliczyła część teoretyczną (\*\*) i/lub praktyczną (\*\*) wymienionego poniżej zatwierdzonego szkolenia dotyczącego danego typu, zgodnie z aktualnie obowiązującym rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 oraz rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1321/2014.

[SZKOLENIE NA TYP STATKU POWIETRZNEGO (\*\*)]

[DATA ROZPOCZĘCIA I DATA ZAKOŃCZENIA]

[WYMIENIĆ ELEMENTY TEORETYCZNE I/LUB PRAKTYCZNE]

lub

[EGZAMIN NA TYP STATKU POWIETRZNEGO (\*\*)]

[DATA ZAKOŃCZENIA]

Data: .....

Podpisano: .....

W imieniu: [NAZWA PRZEDSIĘBIORSTWA]

Formularz 149 EASA, wydanie 4

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

(\*\*) Niepotrzebne skreślić.





## ZAŁĄCZNIK V

## Uchylone rozporządzenie i wykaz jego kolejnych zmian

Rozporządzenie nr 2042/2003	Komisji	(WE)	(Dz.U. L 315 z 28.11.2003, s. 1)
Rozporządzenie nr 707/2006	Komisji	(WE)	(Dz.U. L 122 z 9.5.2006, s. 17)
Rozporządzenie nr 376/2007	Komisji	(WE)	(Dz.U. L 94 z 4.4.2007, s. 18)
Rozporządzenie nr 1056/2008	Komisji	(WE)	(Dz.U. L 283 z 28.10.2008, s. 5)
Rozporządzenie nr 127/2010	Komisji	(UE)	(Dz.U. L 40 z 13.2.2010, s. 4)
Rozporządzenie nr 962/2010	Komisji	(UE)	(Dz.U. L281 z 27.10.2010, s. 78)
Rozporządzenie nr 1149/2011	Komisji	(UE)	(Dz.U. L 298 z 16.11.2011, s. 1)
Rozporządzenie nr 593/2012	Komisji	(UE)	(Dz.U. L 176 z 6.7.2012, s. 38)

**▼ M2***ZAŁĄCZNIK Va***CZĘŚĆ T****▼ M6****▼ C4**

## SPIS TREŚCI

**T.1 Właściwy organ**

Sekcja A – Wymagania techniczne

Podsekcja A – PRZEPISY OGÓLNE

T.A.101 Zakres

Podsekcja B – WYMAGANIA

T.A.201 Obowiązki

Podsekcja E – ORGANIZACJA OBSŁUGI TECHNICZNEJ

T.A.501 Organizacja obsługi technicznej

Podsekcja G – WYMAGANIA DODATKOWE W STOSUNKU DO ORGANIZACJI ZARZĄDZANIA CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU ZATWIERDZONYCH ZGODNIE Z PRZEPISAMI ZAŁĄCZNIKA Vc (część CAMO)

T.A.701 Zakres

T.A.704 Charakterystyka zarządzania ciągłą zdatnością do lotu

T.A.706 Wymagania w stosunku do personelu

T.A.708 Zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu

T.A.709 Dokumentacja

T.A.711 Przywileje

T.A.712 System zarządzania

T.A.714 Prowadzenie dokumentacji

T.A.715 Ciągłość ważności

T.A.716 Niezgodności

Sekcja B – Dodatkowa procedura stosowana przez właściwe organy

**▼ M8**

Podsekcja A – Przepisy ogólne

T.B.101 Zakres

T.B.102 Właściwy organ

T.B.104 Prowadzenie dokumentacji

T.B.105 Wzajemna wymiana informacji

**▼ M6****▼ C4**

Podsekcja B – Odpowiedzialność

T.B.201 Obowiązki

T.B.202 Niezgodności

Podsekcja G – WYMAGANIA DODATKOWE W STOSUNKU DO ORGANIZACJI ZARZĄDZANIA CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU ZATWIERDZONYCH ZGODNIE Z PRZEPISAMI ZAŁĄCZNIKA Vc (część CAMO)

T.B.702 ► **C9** Procedura pierwszej certyfikacji ◀

T.B.704 Ciągły nadzór

T.B.705 Niezgodności i działania naprawcze

**▼ M2****T.1 Właściwy organ**

Do celów niniejszej części właściwym organem odpowiedzialnym za nadzór nad statkami powietrznymi i organizacjami jest organ wyznaczony przez państwo członkowskie, które wydało operatorowi certyfikat przewoźnika lotniczego.

*SEKCJA A***WYMAGANIA TECHNICZNE***PODSEKCJA A***POSTANOWIENIA OGÓLNE****▼ M6****▼ C4****T.A.101 Zakres**

Niniejsza sekcja ustanawia wymagania zapewniające utrzymanie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych, o których mowa w art. 1 lit. b), zgodnie z zasadniczymi wymaganiami załącznika V do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139.

Określa ona ponadto warunki, jakie muszą spełnić osoby i organizacje odpowiedzialne za zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu i obsługę techniczną tych statków powietrznych.

**▼ M2***PODSEKCJA B***CIĄGŁA ZDATNOŚĆ DO LOTU****T.A.201 Obowiązki**

1. a) Operator jest odpowiedzialny za zdatność do lotu statku powietrznego i zapewnia, by statek powietrzny był użytkowany tylko, jeżeli: statek powietrzny posiada certyfikat typu wydany lub zatwierdzony przez Agencję;
- b) statek powietrzny znajduje się w stanie zdatności do lotu;
- c) statek powietrzny posiada ważne świadectwo zdatności do lotu wydane zgodnie z przepisami załącznika 8 ICAO;
- d) obsługa techniczna statku powietrznego jest wykonywana zgodnie z programem obsługi technicznej spełniającym wymagania państwa rejestracji oraz stosowne wymagania załącznika 6 ICAO;
- e) usunięcia wszelkich usterek lub uszkodzeń mających wpływ na bezpieczne użytkowanie statku powietrznego spełniają normy akceptowane przez państwo rejestracji;
- f) statek powietrzny spełnia wszelkie stosowne:
  - (i) dyrektywy zdatności do lotu lub wymagania dotyczące ciągłej zdatności do lotu wydane bądź przyjęte przez państwo rejestracji; oraz
  - (ii) wydane przez Agencję obowiązkowe informacje dotyczące bezpieczeństwa, w tym dyrektywy zdatności do lotu;
- g) statek powietrzny uzyskał poświadczenie obsługi po wykonaniu obsługi technicznej przez wykwalifikowane organizacje zgodnie z wymaganiami państwa rejestracji. Podpisane poświadczenie obsługi zawiera w szczególności podstawowe dane dotyczące wykonanej obsługi technicznej;
- h) przed każdym lotem przeprowadzany jest przegląd przedlotowy statku powietrznego;

▼ M2

- i) wszystkie modyfikacje i naprawy są zgodne z wymaganiami dotyczącymi zdatości do lotu ustanowionymi przez państwo rejestracji;
  - j) następująca dokumentacja statku powietrznego jest przechowywana do czasu zastąpienia informacji w niej zawartych nowymi informacjami równoważnymi co do zakresu i szczegółowości, ale nie krócej niż przez 24 miesiące:
    - 1) łączny czas użytkowania (godziny, cykle i czas kalendarzowy, stosownie do przypadku) statku powietrznego i wszystkich jego podzespołów o ograniczonym czasie użytkowania;
    - 2) aktualny stan zgodności z wymaganiami pkt T.A.201 ppkt 1 lit. f);
    - 3) aktualny stan zgodności z programem obsługi technicznej;
    - 4) aktualny stan modyfikacji i napraw wraz z odpowiednimi szczegółami i danymi uzasadniającymi, wykazującymi ich zgodność z wymaganiami ustanowionymi przez państwo rejestracji.
2. Zadania określone w pkt T.A.201 ppkt 1 są kontrolowane przez organizację zarządzania ciągłą zdatością do lotu operatora. W tym celu organizacja musi spełniać dodatkowe wymagania określone w T.A. PODSEKCJA G

▼ M5

3. Organizacja zarządzania ciągłą zdatością do lotu, o której mowa w pkt 2, zapewnia, by obsługa techniczna i poświadczenie obsługi statku powietrznego były przeprowadzane przez organizację obsługi technicznej spełniającą wymagania podsekcji E niniejszego załącznika (część T). Jeżeli organizacja zarządzania ciągłą zdatością do lotu sama nie spełnia tych wymagań, zawiera w tym celu umowę z organizacją obsługi technicznej, która je spełnia.

▼ M2

## PODSEKCJA E

**ORGANIZACJA OBSŁUGI TECHNICZNEJ**▼ M5

T.A. 501 **Organizacja obsługi technicznej**

▼ M2

Organizacja zarządzania ciągłą zdatością do lotu zapewnia, by obsługa techniczna statku powietrznego i jego podzespołów była wykonywana przez organizacje spełniające następujące wymagania:

- 1) Organizacja posiada zatwierdzenie organizacji obsługi technicznej wydane lub akceptowane przez państwo rejestracji.
- 2) Zakres posiadanego przez organizację zatwierdzenia obejmuje uprawnienia dla odpowiedniego statku powietrznego i/lub podzespołów.
- 3) Organizacja ustanowiła system zgłaszania zdarzeń zapewniający zgłaszanie wszelkich stwierdzonych stanów statku powietrznego lub podzespołów zagrażających bezpieczeństwu lotu operatorowi, właściwemu organowi operatora, organizacji odpowiedzialnej za projekt typu lub uzupełniający projekt typu oraz organizacji zarządzania ciągłą zdatością do lotu.
- 4) Organizacja ustanowiła własny podręcznik opisujący wszystkie obowiązujące w niej procedury.

▼ M2

## PODSEKCJA G

▼ M6▼ C4**WYMAGANIA DODATKOWE W STOSUNKU DO ORGANIZACJI ZARZĄDZANIA CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU ZATWIERDZONYCH ZGODNIE Z PRZEPISAMI ZAŁĄCZNIKA Vc (część CAMO)****T.A.701 Zakres**

Niniejsza podsekcja ustanawia wymagania, które organizacja zatwierdzona zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO) musi spełnić oprócz wymagań tego załącznika, aby móc sprawować kontrolę nad wykonywaniem zadań określonych w pkt T.A.201.

**T.A.704 Charakterystyka zarządzania ciągłą zdatnością do lotu**

Oprócz wymagań przewidzianych w pkt CAMO.A.300 charakterystyka zawiera procedury określające sposób, w jaki organizacja zapewnia zgodność z niniejszym załącznikiem.

**T.A.706 Wymagania w stosunku do personelu**

Oprócz wymagań przewidzianych w pkt CAMO.A.305 personel, o którym mowa w pkt CAMO.A.305 lit. a) ppkt 3–5 i pkt CAMO.A.305 lit. b) ppkt 2, musi posiadać odpowiednią wiedzę na temat obowiązujących przepisów państw trzecich, w których statek powietrzny jest zarejestrowany.

▼ M2**T.A.708 Zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu**▼ M6▼ C4

Niezależnie od przepisów pkt CAMO.A.315, w przypadku statku powietrznego, którego ciągłą zdatnością do lotu zarządza się zgodnie z wymaganiami niniejszego załącznika, organizacja:

▼ M2

- a) zapewnia, by statek powietrzny był dostarczany organizacji obsługi technicznej zawsze kiedy to konieczne;
- b) zapewnia, by całość obsługi technicznej była wykonywana zgodnie z programem obsługi technicznej;
- c) zapewnia stosowanie informacji obowiązkowych określonych w pkt T.A.201 ppkt 1 lit. f);
- d) zapewnia, by wszystkie usterki wykryte podczas planowej obsługi technicznej lub usterki zgłoszone były usuwane przez organizację obsługi technicznej zgodnie z danymi obsługowymi akceptowanymi przez państwo rejestracji;
- e) koordynuje planową obsługę techniczną, stosowanie informacji obowiązkowych określonych w pkt T.A.201 ppkt 1 lit. f), wymianę części o ograniczonym czasie użytkowania oraz inspekcję podzespołów w celu zapewnienia poprawnego wykonania tych prac;
- f) zarządza dokumentacją ciągłej zdatności do lotu wymaganą na mocy pkt T.A.201 ppkt 1 lit. j) i archiwizuje ją;
- g) zapewnia, by modyfikacje i naprawy były zatwierdzane zgodnie z wymaganiami państwa rejestracji.

▼ M6▼ C4**T.A.709 Dokumentacja**

Niezależnie od pkt CAMO.A.325, w przypadku każdego statku powietrznego, którego ciągłą zdatnością do lotu zarządza się zgodnie z wymaganiami niniejszego załącznika, organizacja przechowuje i wykorzystuje stosowne dane obsługowe akceptowane przez państwo rejestracji statku powietrznego.

**▼ C4****T.A.711 Przywileje**

Organizacja zatwierdzona zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO) może wykonywać zadania określone w pkt T.A.708 w odniesieniu do statków powietrznych objętych jej certyfikatem przewoźnika lotniczego, pod warunkiem że ustanowiła procedury zapewniające zgodność z wymaganiami niniejszego załącznika zatwierdzone przez właściwy organ.

**T.A.712 System zarządzania**

Oprócz wymagań określonych w pkt CAMO.A.200 organizacja zapewnia swoją zgodność z wymaganiami niniejszego załącznika.

**T.A.714 Prowadzenie dokumentacji**

Oprócz wymagań określonych w pkt CAMO.A.220 lit. a) organizacja przechowuje dokumentację, o której mowa w pkt T.A.201 ppkt 1) lit. j).

**T.A.715 Ciągłość ważności**

Aby zatwierdzenie organizacji zarządzającej ciągłą zdolnością do lotu zachowało ważność, oprócz wymagań określonych w pkt CAMO.A.135 spełnione muszą być następujące wymagania:

- a) organizacja spełnia stosowne wymagania niniejszego załącznika; oraz
- b) w celu stwierdzenia zgodności z przepisami niniejszego załącznika organizacja zapewnia wszelkim osobom upoważnionym przez właściwy organ dostęp do całego swojego zaplecza, wszystkich statków powietrznych lub dokumentów dotyczących jej działalności, w tym czynności zleczanych podwykonawcom.

**T.A.716 Niezgodności**

- a) Po otrzymaniu powiadomienia o wykrytych niezgodnościach zgodnie z pkt T.B.705 organizacja musi podjąć następujące działania:
  - 1) zidentyfikować przyczynę lub przyczyny niezgodności oraz czynniki sprzyjające jej wystąpieniu;
  - 2) przygotować, przyjąć i wdrożyć plan działań naprawczych;
  - 3) wykazać w sposób zadowalający właściwy organ, że podjęto niezbędne działania naprawcze w celu usunięcia danej niezgodności.
- b) Działania, o których mowa w lit. a) ppkt 1–3, przeprowadza się w terminie określonym przez właściwy organ zgodnie z pkt T.B.705.

**▼ M2***SEKCJA B***▼ M6****▼ C4****DODATKOWA PROCEDURA STOSOWANA PRZEZ WŁAŚCIWE ORGANY****▼ M2***PODSEKCJA A***POSTANOWIENIA OGÓLNE****T.B.101 Zakres**

Niniejsza sekcja ustanawia wymagania administracyjne obowiązujące właściwe organy odpowiadające za stosowanie i egzekwowanie przepisów sekcji A niniejszej części T.

**▼ M2****T.B.102 Właściwy organ**

## 1. Postanowienia ogólne

Państwo członkowskie wyznacza właściwy organ, na którym spoczywają niezbędne obowiązki, o których mowa w T.1. Ten właściwy organ określa udokumentowane procedury i strukturę organizacyjną.

## 2. Zasoby

Liczba pracowników jest odpowiednia do spełniania wymagań określonych w niniejszej sekcji.

## 3. Kwalifikacje i szkolenie

Cały personel zaangażowany w działania określone w części T posiada odpowiednie kwalifikacje, wiedzę i doświadczenie oraz odbył wstępne przeszkolenie i uczestniczy w ciągłych szkoleniach, aby móc wykonać przydzielone zadania.

## 4. Procedury

Właściwy organ ustanawia procedury precyzujące sposób osiągnięcia zgodności z przepisami niniejszej części.

**T.B.104 Prowadzenie dokumentacji**

## 1. Stosuje się wymagania pkt M.B.104 lit. a), b) i c) załącznika I.

## 2. Minimalna dokumentacja dotycząca nadzoru nad każdym statkiem powietrznym obejmuje co najmniej kopie:

- a) świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego;
- b) wszelkiej odpowiedniej korespondencji dotyczącej statku powietrznego;
- c) sprawozdań ze wszelkich inspekcji i przeglądów statku powietrznego;
- d) szczegółowe dane dotyczące wszelkich zwolnień i działania egzekwującego (działań egzekwujących).

## 3. Całość dokumentacji określonej w pkt T.B.104 jest udostępniana na żądanie innemu państwu członkowskiemu, Agencji lub państwu rejestracji.

## 4. Dokumentacja określona w ppkt 2 jest przechowywana przez 4 lata po zakończeniu leasingu bez załogi.

**T.B.105 Wzajemna wymiana informacji**

Stosuje się wymagania pkt M.B.105 załącznika I.

## PODSEKCJA B

**ODPOWIEDZIALNOŚĆ****T.B.201 Obowiązki**

## 1. W celu weryfikacji spełniania wymagań niniejszej części właściwy organ określony w T.1 odpowiada za przeprowadzanie inspekcji i badań, w tym przeglądów statków powietrznych.

## 2. W celu weryfikacji spełniania wymagań pkt T.A.201 właściwy organ prowadzi inspekcje i badania przed zatwierdzeniem umowy leasingu bez załogi zgodnie z ARO.OPS.110 lit. a) ppkt 1.

## 3. Właściwy organ zapewnia koordynację z państwem rejestracji, jeśli jest to niezbędne do wypełnienia obowiązków w zakresie nadzoru nad statkami powietrznymi określonymi w niniejszym załączniku Va (część T).

**▼ M2****T.B.202 Niezgodności**

1. Niezgodność poziomu 1 oznacza każdą znaczącą niezgodność z wymaganiami części T, która obniża standard bezpieczeństwa i poważnie zagraża bezpieczeństwu lotu.
2. Niezgodność poziomu 2 oznacza każdą niezgodność z wymaganiami części T, która mogłaby obniżyć standard bezpieczeństwa i potencjalnie zagrazić bezpieczeństwu lotu.
3. W przypadku gdy w trakcie inspekcji, badania, przeglądu statku powietrznego lub innych czynności zostanie wykryta niezgodność właściwy organ:
  - a) podejmuje konieczne działania, takie jak uziemienie statku powietrznego, mające zapobiec dalszemu trwaniu niezgodności,
  - b) żąda podjęcia działań naprawczych odpowiednich do charakteru niezgodności.
4. W przypadku niezgodności poziomu 1 właściwy organ żąda, aby przed wykonaniem kolejnych lotów zostały podjęte odpowiednie działania naprawcze i zawiadomienia państwo rejestracji.

## PODSEKCJA G

**▼ M6****▼ C4*****WYMAGANIA DODATKOWE W STOSUNKU DO ORGANIZACJI ZARZĄDZANIA CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU ZATWIERDZONYCH ZGODNIE Z PRZEPISAMI ZAŁĄCZNIKA Vc (część CAMO)*****T.B.702 ► C9 Procedura pierwszej certyfikacji ◀**

Oprócz wymagań określonych w pkt CAMO.B.310 właściwy organ sprawdza i ustala, czy procedura ta jest zgodna z wymaganiami niniejszego załącznika, oraz sprawdza, czy organizacja spełnia wymogi niniejszego załącznika.

**T.B.704 Ciągły nadzór**

Oprócz wymagań określonych w pkt CAMO.B.305, podczas każdego cyklu planowania nadzoru, właściwy organ przeprowadza przegląd wrywkowy odpowiedniej próby statków powietrznych, o których mowa w art. 1 lit. b), zarządzanych przez organizację.

**T.B.705 Niezgodności i działania naprawcze**

W przypadku organizacji zarządzających ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych, o których mowa w art. 1 lit. b), właściwy organ stosuje wymagania zawarte w pkt CAMO.B.350, gdy sprawdza, czy organizacja spełnia wymagania niniejszego załącznika.



▼ **C4***ZAŁĄCZNIK Vb***(Część ML)**

## SPIS TREŚCI

**ML.1**

## SEKCJA A — WYMAGANIA TECHNICZNE

## PODSEKCJA A — PRZEPISY OGÓLNE

ML.A.101 Zakres

## PODSEKCJA B — ODPOWIEDZIALNOŚĆ

ML.A.201 Obowiązki

ML.A.202 Zgłaszanie zdarzeń

## PODSEKCJA — CIĄGŁA ZDATNOŚĆ DO LOTU

ML.A.301 Zadania zapewniania ciągłej zdatności do lotu

ML.A.302 Program obsługi technicznej statku powietrznego

ML.A.303 Dyrektywy zdatności

ML.A.304 Dane dotyczące modyfikacji i napraw

ML.A.305 System dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego

ML.A.307 Przekazywanie dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego

## PODSEKCJA D — STANDARDY OBSŁUGI TECHNICZNEJ

ML.A.401 Dane obsługowe

ML.A.402 Wykonywanie obsługi technicznej

ML.A.403 Usterki statku powietrznego

## PODSEKCJA E — PODZESPOŁY

ML.A.501 Klasyfikacja i instalacja

ML.A.502 Obsługa techniczna podzespołu

ML.A.503 Podzespoły o ograniczonym czasie użytkowania

ML.A.504 Kontrola podzespołów niezdatnych do użytku

## PODSEKCJA H — POŚWIADCZENIE OBSŁUGI (CRS)

ML.A.801 Poświadczenie obsługi statku powietrznego

ML.A.802 Poświadczenie obsługi podzespołu

ML.A.803 Upoważnienie pilota-właściciela

## PODSEKCJA I — POŚWIADCZENIE PRZEGLĄDU ZDATNOŚCI DO LOTU (ARC)

ML.A.901 Przegląd zdatności do lotu statku powietrznego

ML.A.902 Ważność poświadczenia przeglądu zdatności do lotu

ML.A.903 Proces przeglądu zdatności do lotu

ML.A.904 Kwalifikacje personelu ds. przeglądu zdatności do lotu

ML.A.905 Przeniesienie rejestracji w granicach terytorium Unii

ML.A.906 Przegląd zdatności do lotu statku powietrznego importowanego do Unii

ML.A.907 Niezgodności

**▼ C4**

## SEKCJA B — PROCEDURA STOSOWANA PRZEZ WŁAŚCIWE ORGANY

## PODSEKCJA A — PRZEPISY OGÓLNE

ML.B.101 Zakres

ML.B.102 Właściwy organ

ML.B.104 Prowadzenie dokumentacji

ML.B.105 Wzajemna wymiana informacji

## PODSEKCJA B — ODPOWIEDZIALNOŚĆ

ML.B.201 Obowiązki

## PODSEKCJA — CIĄGŁA ZDATNOŚĆ DO LOTU

ML.B.302 Zwolnienia

ML.B.303 Monitorowanie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego

ML.B.304 Cofnięcie, zawieszenie i ograniczenie

## PODSEKCJA I — POŚWIADCZENIE PRZEGLĄDU ZDATNOŚCI DO LOTU (ARC)

ML.B.902 Przegląd zdatności do lotu przez właściwy organ

ML.B.903 Niezgodności

Dodatek I — Umowa o zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu

Dodatek II — Ograniczona obsługa techniczna przez pilota-właściciela

Dodatek III — Złożone zadania obsługi technicznej, których pilot-właściciel nie może poświadczać

Dodatek IV — Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu (formularz 15c EASA)

**ML.1**

a) Zgodnie z art. 3 ust. 2 niniejszy załącznik (część ML) stosuje się do następujących statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym, które nie są wymienione w certyfikacie przewoźnika lotniczego posiadanym przez przewoźnika lotniczego koncesjonowanego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008:

1) samolotów o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 2 730 kg;

2) wiroplątów o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 1 200 kg, certyfikowanych dla maksymalnie 4 osób;

3) innych statków powietrznych ELA2.

b) Do celów niniejszego załącznika właściwym organem jest organ wyznaczony przez państwo członkowskie rejestracji statku powietrznego.

c) Do celów niniejszego załącznika zastosowanie mają następujące definicje:

1) „niezależny personel poświadczający” oznacza członków personelu poświadczającego, którzy nie pracują w imieniu zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej i którzy spełniają:

(i) albo wymagania załącznika III (część 66);

(ii) albo, w przypadku statków powietrznych, do których nie ma zastosowania załącznik III (część 66), wymagania dotyczące personelu poświadczającego obowiązujące w państwie członkowskim rejestracji statku powietrznego;

**▼ C4**

- 2) „organizacja obsługi technicznej” oznacza organizację posiadającą zatwierdzenie wydane zgodnie z:
- (i) albo podsekcją F załącznika I (część M);
  - (ii) albo podsekcją A załącznika II (część 145);
  - (iii) albo sekcją A załącznika Vd (część CAO);
- 3) „właściciel” oznacza osobę odpowiedzialną za ciągłą zdatność do lotu statku powietrznego, w tym:
- (i) albo zarejestrowanego właściciela statku powietrznego;

**▼ M10**

- (ii) albo użytkownika w przypadku umowy oddania do użytkowania;

**▼ C4**

- (iii) albo operatora.

*SEKCJA A***WYMAGANIA TECHNICZNE****PODSEKCJA A***PRZEPISY OGÓLNE***ML.A.101 Zakres**

Niniejsza sekcja ustanawia środki, jakie mają zostać wprowadzone w celu zapewnienia zdatności do lotu statku powietrznego. Określono w niej również warunki, jakie muszą spełniać osoby lub organizacje zaangażowane w działania związane z zapewnianiem zdatności do lotu statku powietrznego.

**PODSEKCJA B***ODPOWIEDZIALNOŚĆ***ML.A.201 Obowiązki**

- a) Właściciel statku powietrznego odpowiada za ciągłą zdatność do lotu statku powietrznego oraz dopilnowuje, aby nie wykonywano żadnych lotów, jeżeli nie zostaną spełnione wszystkie następujące wymagania:

**▼ M10**

- 1) statek powietrzny jest utrzymywany w stanie zdatności do lotu;

**▼ C4**

- 2) całe wyposażenie eksploatacyjne i awaryjne jest prawidłowo zainstalowane i zdadne do użytku lub wyraźnie zidentyfikowane jako niezdatne do użytku;

**▼ M10**

- 3) świadectwo zdatności do lotu jest ważne;

**▼ C4**

- 4) obsługa techniczna statku powietrznego jest prowadzona zgodnie z zatwierdzonym programem obsługi technicznej statku powietrznego, określonym w pkt ML.A.302.

**▼ M10**

- b) Na zasadzie odstępstwa od lit. a), w przypadku statku powietrznego oddanego do użytkowania obowiązki określone w lit. a) mają zastosowanie do użytkownika, jeżeli użytkownik jest wskazany w dokumencie rejestracyjnym statku powietrznego albo w umowie oddania do użytkowania.

**▼ C4**

- c) Każda osoba lub organizacja wykonująca obsługę techniczną statków powietrznych i podzespołów odpowiada za wykonywane zadania obsługi technicznej.

▼ **C4**

- d) Pilot dowódca statku powietrznego odpowiada za prawidłowe wykonanie przeglądu przedlotowego. Przegląd ten musi zostać przeprowadzony przez pilota lub inną osobę posiadającą kwalifikacje, ale nie musi go wykonywać zatwierdzona organizacja obsługi technicznej ani personel poświadczający.
- e) W przypadku statków powietrznych, które są eksploatowane przez zarobkowe zatwierdzone organizacje szkolenia („ATO”) i zarobkowe zadeklarowane organizacje szkolenia („DTO”), o których mowa w art. 10a rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, lub które nie są eksploatowane zgodnie z załącznikiem VII (część NCO) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 lub które są eksploatowane zgodnie z podsekcją ADD załącznika II (część BOP) do rozporządzenia (UE) 2018/395 lub podsekcją DEC załącznika II (część SAO) do rozporządzenia (UE) 2018/1976 <sup>(1)</sup>, operator musi:

▼ **M8**

- 1) uzyskać zatwierdzenie jako CAMO lub CAO na potrzeby zarządzania ciągłą zdatnością do lotu swoich statków powietrznych zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO) lub z podsekcją G załącznika I (część M) lub z załącznikiem Vd (część CAO) albo zakontraktować usługi takiej organizacji z zastosowaniem umowy określonej w dodatku I do niniejszego załącznika;

▼ **C4**

- 2) zapewnić, aby całość obsługi technicznej była wykonywana przez organizacje obsługi technicznej zatwierdzone zgodnie z pkt ML.1 lit. c) ppkt 2;
- 3) zapewnić spełnienie wymagań określonych w lit. a).
- f) ► **M8** W przypadku statków powietrznych nieuwzględnionych w lit. e), w celu spełnienia wymagań określonych w lit. a), właściciel statku powietrznego może zlecić zadania związane z zarządzaniem ciągłą zdatnością do lotu organizacji zatwierdzonej jako CAMO lub CAO zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO), podsekcją G załącznika I lub załącznikiem Vd (część CAO). ◀ W takim przypadku zakontraktowana organizacja przejmuje odpowiedzialność za właściwe wykonanie tych zadań i zawierana jest pisemna umowa zgodnie z dodatkiem I do niniejszego załącznika. Jeżeli właściciel nie zakontraktuje usług takiej organizacji, to on odpowiada za właściwe wykonanie zadań związanych z zarządzaniem ciągłą zdatnością do lotu.
- g) Właściciel udziela właściwemu organowi dostępu do statków powietrznych i dokumentacji statku powietrznego, aby właściwy organ mógł ustalić, czy dany statek powietrzny spełnia wymagania niniejszego załącznika.

▼ **M8**

- h) W przypadku gdy statek powietrzny objęty certyfikatem przewoźnika lotniczego jest wykorzystywany do operacji niezarobkowych lub specjalistycznych zgodnie z pkt ORO.GEN.310 załącznika III lub pkt NCO.GEN.104 załącznika VII do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 <sup>(2)</sup>, operator zapewnia, aby zadania związane z ciągłą zdatnością do lotu były wykonywane, stosownie do przypadku, przez CAMO, zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vc (część CAMO), lub podsekcją G załącznika I (część M), lub organizację kompleksowej zdatności do lotu („CAO”), zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem Vd (część CAO), posiadacza certyfikatu przewoźnika lotniczego.

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/1976 z dnia 14 grudnia 2018 r. ustanawiające szczegółowe wymagania dotyczące eksploatacji szybowców na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 (Dz.U. L 326 z 20.12.2018, s. 64).

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. 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 296 z 25.10.2012, s. 1).

**▼ C4****ML.A.202 Zgłaszanie zdarzeń**

- a) Bez uszczerbku dla wymogów w zakresie sprawozdawczości określonych w załączniku II (część 145) i załączniku Vc (część CAMO), każda osoba lub organizacja odpowiedzialna zgodnie z pkt ML.A.201 zgłasza wszelkie stwierdzone stany statku powietrznego lub podzespołu, które zagrażają bezpieczeństwu lotu:
- 1) właściwemu organowi wyznaczonemu przez państwo członkowskie rejestracji statku powietrznego oraz właściwemu organowi wyznaczonemu przez państwo członkowskie operatora, jeżeli nie jest to państwo członkowskie rejestracji;
  - 2) organizacji odpowiedzialnej za projekt typu lub uzupełniający projekt typu.
- b) Zgłoszenia, o których mowa w lit. a), są sporządzane w sposób określony przez właściwy organ, o którym mowa w lit. a), i zawierają wszelkie istotne informacje na temat stanu, znane osobie lub organizacji dokonującej zgłoszenia.
- c) W przypadku gdy obsługa techniczna lub przegląd zdatowności do lotu statku powietrznego odbywa się na podstawie pisemnej umowy, osoba lub organizacja odpowiedzialna za te działania zgłasza również wszelkie stany, o których mowa w lit. a), właścicielowi statku powietrznego oraz, jeżeli są to różne podmioty, odpowiedniej CAMO lub CAO.
- d) Osoba lub organizacja dokonuje zgłoszeń, o których mowa w lit. a) i c), w jak najkrótszym terminie, lecz nie później niż 72 godzin od momentu, w którym dana osoba lub organizacja zidentyfikowały stan, do którego zgłoszenie się odnosi, chyba że uniemożliwiają to wyjątkowe okoliczności.

**PODSEKCJA C****CIĄGŁA ZDATNOŚĆ DO LOTU****ML.A.301 Zadania zapewniania ciągłej zdatowności do lotu**

Ciągła zdatowność do lotu statku powietrznego oraz sprawność wyposażenia eksploatacyjnego i awaryjnego zapewniania jest poprzez:

- a) wykonanie przeglądu przedlotowego;
- b) usunięcie wszelkich usterek i uszkodzeń mających wpływ na bezpieczną eksploatację zgodnie z danymi określonymi w pkt ML.A.304 i ML.A.401, stosownie do przypadku, przy uwzględnieniu wykazu wyposażenia minimalnego (MEL) oraz wykazu odstępstw od konfiguracji, jeżeli takowe istnieją;
- c) wykonanie całości obsługi technicznej zgodnie z AMP, o którym mowa w pkt ML.A.302;
- d) gdzie stosowne, realizację:
  - 1) dyrektyw zdatowności;
  - 2) dyrektyw operacyjnych mających wpływ na ciągłą zdatowność do lotu;
  - 3) wymagania dotyczącego ciągłej zdatowności do lotu ustanowionego przez Agencję;
  - 4) środka wymaganego przez właściwy organ jako natychmiastowa reakcja na problem w zakresie bezpieczeństwa;

**▼ C4**

- e) wykonanie modyfikacji i napraw zgodnie z pkt ML.A.304;
- f) w razie potrzeby, przeprowadzenie lotów próbnych po obsłudze technicznej.

**ML.A.302 Program obsługi technicznej statku powietrznego**

- a) Każdy statek powietrzny jest objęty obsługą techniczną zgodnie z AMP.
- b) AMP i wszelkie jego dalsze zmiany są:
  - 1) albo zgłaszane przez właściciela zgodnie z pkt ML.A.302 lit. c) ppkt 7, w przypadku gdy ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego nie zarządza CAMO lub CAO;
  - 2) albo zatwierdzone przez CAMO lub CAO odpowiedzialną za zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego.

Właściciel zgłaszający AMP zgodnie z lit. b) ppkt 1 lub organizacja zatwierdzająca AMP zgodnie z lit. b) ppkt 2 dokonuje aktualizacji AMP.

- c) AMP:
  - 1) wyraźnie wskazuje właściciela statku powietrznego oraz statek powietrzny, którego dotyczy, w tym wszelkie zainstalowane silniki i śmigła, stosownie do przypadku;
  - 2) musi obejmować:
    - a) albo zadania lub inspekcje ujęte w mającym zastosowanie minimalnym programie przeglądu („MIP”), o których mowa w lit. d);
    - b) albo instrukcje w zakresie ciągłej zdatności do lotu („ICA”) wydane przez posiadacza zatwierdzenia projektu („DAH”);
  - 3) może obejmować czynności w zakresie obsługi technicznej dodatkowe w stosunku do tych, o których mowa w lit. c) ppkt 2, lub czynności w zakresie obsługi technicznej alternatywne wobec tych, o których mowa w lit. c) ppkt 2 lit. b), na wniosek właściciela, CAMO lub CAO, po ich zatwierdzeniu lub zgłoszeniu zgodnie z lit. b). Alternatywne czynności w zakresie obsługi technicznej, o których mowa w lit. c) ppkt 2 lit. b), nie mogą być mniej restrykcyjne niż czynności określone w mającym zastosowanie MIP;
  - 4) obejmuje wszystkie obowiązkowe informacje na temat ciągłej zdatności do lotu, na przykład powtarzalne dyrektywy zdatności, sekcję dotyczącą ograniczenia zdatności do lotu w ICA oraz szczególne wymagania dotyczące obsługi technicznej zawarte w arkuszu danych do certyfikatu typu („TCDS”);
  - 5) określa wszelkie dodatkowe zadania obsługi technicznej, które należy wykonać ze względu na konkretny typ statku powietrznego, konfigurację statku powietrznego oraz rodzaj i specyfikę operacji, przy czym uwzględnia się co najmniej następujące elementy:
    - a) konkretne zainstalowane urządzenia oraz modyfikacje statku powietrznego;

▼ **C4**

- b) przeprowadzone naprawy statku powietrznego;
  - c) podzespoły o ograniczonym czasie użytkowania i podzespoły krytyczne dla bezpieczeństwa lotu;
  - d) zalecenia dotyczące obsługi technicznej, takie jak okresy międzynaaprawcze, zalecane w biuletynach eksploatacyjnych, listach serwisowych oraz innych nieobowiązkowych informacjach serwisowych;
  - e) stosowne dyrektywy/wymagania operacyjne dotyczące okresowej inspekcji niektórych urządzeń;
  - f) specjalne zatwierdzenia operacyjne;
  - g) korzystanie ze statku powietrznego i środowisko operacyjne;
- 6) wskazuje, czy piloci-właściciele mają upoważnienie do wykonywania obsługi technicznej;
- 7) jeżeli jest zgłaszany przez właściciela, musi zawierać podpisane oświadczenie właściciela, że jest to AMP dla statku powietrznego o określonej rejestracji oraz że ponosi on pełną odpowiedzialność za jego treść, a w szczególności za wszelkie odstępstwa od zaleceń DAH;
- 8) po zatwierdzeniu przez CAMO lub CAO, jest podpisywany przez tę organizację, która przechowuje dokumentację wraz z uzasadnieniem wszelkich odstępstw od zaleceń DAH;
- 9) co najmniej raz w roku poddaje się przeglądowi, aby ocenić jego skuteczność, a przegląd ten jest przeprowadzany:
- a) albo w powiązaniu z przeglądem zdatności do lotu statku powietrznego przez osobę, która wykonuje przegląd zdatności do lotu;
  - b) albo przez CAMO lub CAO zarządzającą ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego w tych przypadkach, w których przegląd AMP nie jest przeprowadzany w powiązaniu z przeglądem zdatności do lotu.

W przypadku gdy przegląd wykaże braki statku powietrznego związane z brakami w treści AMP, zmienia się odpowiednio AMP. W takim przypadku osoba wykonująca przegląd informuje właściwy organ państwa członkowskiego rejestracji, jeżeli nie zgadza się ze środkami zmiany AMP zastosowanymi przez właściciela, CAMO lub CAO. Właściwy organ decyduje o tym, jakie zmiany w AMP są konieczne, odnosząc się do odpowiednich niezgodności i, w razie potrzeby, działając zgodnie z pkt ML.B.304.

## d) MIP:

- 1) przewiduje następującą częstotliwość inspekcji:
- a) w przypadku samolotów, ► **C9** szybowców z napędem ◀ turystycznych („TMG”) i balonów – co roku lub co 100 godzin, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej, z marginesem tolerancji do 1 miesiąca lub 10 godzin. Kolejny interwał czasowy oblicza się od momentu przeprowadzenia inspekcji;

▼ C4

- b) w przypadku szybowców i ► C9 szybowców z napędem ◀ innych niż TMG – w interwałach rocznych, z marginesem tolerancji do 1 miesiąca. Kolejny interwał czasowy oblicza się od momentu przeprowadzenia inspekcji;
- 2) zawiera następujące informacje, stosownie do typu statku powietrznego:
- a) zadania w zakresie serwisowania zgodnie z wymaganiami DAH;
- b) inspekcję oznaczeń;
- c) weryfikację zapisów z ważenia oraz ważenie zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 965/2012, rozporządzeniem (UE) 2018/395 i rozporządzeniem (UE) 2018/1976;
- d) test działania transpondera (jeżeli jest zainstalowany);
- e) test działania statyki Pitota;
- f) w przypadku samolotów:
- (i) testy eksploatacyjne mocy i obrotów na minutę (obr./min), iskrowników, ciśnienia paliwa i oleju, temperatur silnika;
- (ii) w przypadku silników ze sterowaniem automatycznym – opublikowaną procedurę próby silników;
- (iii) w przypadku silników z suchą miską olejową, z turboładowaniem oraz chłodzonych cieczą – test eksploatacyjny pod kątem oznak zakłócenia obiegu cieczy;
- g) inspekcję stanu i zamocowania elementów konstrukcji, systemów i podzespołów dotyczących następujących obszarów:
- (i) w przypadku samolotów:
- płatowiec, kabina i kokpit, podwozie, skrzydła i część centralna, urządzenia sterowania lotem, usterzenie ogonowe, elektronika lotnicza i instalacje elektryczne, zespół napędowy, sprzęgła i przekładnie, śmigło i różne systemy, takie jak balistyczny system ratunkowy;
- (ii) w przypadku szybowców i ► C9 szybowców z napędem ◀:
- płatowiec, kabina i kokpit, podwozie, skrzydła i część centralna, usterzenie ogonowe, elektronika lotnicza i instalacje elektryczne, zespół napędowy (dla ► C9 szybowców z napędem ◀) oraz różne systemy, takie jak ruchomy balast, spadochron hamujący lub elementy sterowania oraz system balastu wodnego;
- (iii) w przypadku balonów na ogrzane powietrze:
- powłoka, palnik, gondola, zbiorniki paliwa, urządzenia i przyrządy;
- (iv) w przypadku balonów gazowych:
- powłoka, gondola, urządzenia i przyrządy.



**▼ C4**

Do czasu, gdy niniejszy załącznik określi minimalny program przeglądu w odniesieniu do sterowców i wiroplatów, ich AMP opiera się na ICA wydanych przez DAH, o których mowa w lit. c) ppkt 2 lit. b).

e) Na zasadzie odstępstwa od lit. b) i c), deklaracja właściciela lub zatwierdzenie przez CAMO lub CAO nie są wymagane, a dokument dotyczący AMP nie musi być sporządzany, jeżeli spełnione są następujące warunki:

- 1) wszystkie ICA wydane przez DAH są przestrzegane bez żadnych odstępstw;
- 2) wszystkie zalecenia dotyczące obsługi technicznej, np. okresów międzynaprawczych, zalecane w biuletynach eksploatacyjnych, listach serwisowych oraz innych nieobowiązkowych informacjach serwisowych, są przestrzegane bez żadnych odstępstw;
- 3) brak konieczności wykonania dodatkowych zadań obsługi technicznej wynikających z któregokolwiek poniższych aspektów:
  - a) konkretne zainstalowane urządzenia oraz modyfikacje statku powietrznego;
  - b) przeprowadzone naprawy statku powietrznego;
  - c) podzespoły o ograniczonym czasie użytkowania i podzespoły krytyczne dla bezpieczeństwa lotu;
  - d) specjalne zatwierdzenia operacyjne;
  - e) korzystanie ze statku powietrznego i środowisko operacyjne.
- 4) Piloci-właściciele mają upoważnienie do wykonywania obsługi technicznej pilota-właściciela.

Odstępstwo to nie ma zastosowania, jeżeli pilot-właściciel lub – w przypadku statków powietrznych stanowiących współwłasność – którykolwiek z pilotów-właścicieli nie posiada upoważnienia do wykonywania obsługi technicznej pilota-właściciela, ponieważ musi to być określone w zgłoszonym lub zatwierdzonym AMP.

f) W przypadku spełnienia warunków, o których mowa w lit. e) ppkt 1–4, AMP mający zastosowanie dla statku powietrznego obejmuje następujące elementy:

- 1) ICA wydane przez DAH;
- 2) zalecenia dotyczące obsługi technicznej, takie jak okresy międzynaprawcze, zalecane w biuletynach eksploatacyjnych, listach serwisowych oraz innych nieobowiązkowych informacjach serwisowych
- 3) obowiązkowe informacje na temat ciągłej zdatności do lotu, na przykład powtarzalne dyrektywy zdatności, sekcję dotyczącą ograniczenia zdatności do lotu w ICA oraz szczególne wymagania dotyczące obsługi technicznej zawarte w TCDS;

**▼ C4**

- 4) zadania związane z określonymi dyrektywami lub wymaganiami operacyjnymi lub dotyczącymi przestrzeni powietrznej w odniesieniu do poszczególnych przyrządów i urządzeń.

**ML.A.303 Dyrektywy zdatności**

O ile Agencja nie ustali inaczej, mająca zastosowanie dyrektywa zdatności musi być wykonana zgodnie z wymaganiami tej dyrektywy.

**ML.A.304 Dane dotyczące modyfikacji i napraw**

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

- a) zatwierdzone przez Agencję;
- b) zatwierdzone przez organizację projektującą spełniającą wymagania załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012;
- c) zawarte w wymaganiach, o których mowa w pkt 21.A.90B lub 21.A.431B załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.

**ML.A.305 System dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego**

- a) Po zakończeniu każdej obsługi technicznej do systemu dokumentacji ciągłej zdatności do lotu wpisuje się poświadczenie obsługi (CRS) wymagane zgodnie z pkt ML.A.801. Każdego wpisu dokonuje się jak najszybciej, lecz nie później niż 30 dni po zakończeniu zadania obsługi technicznej.
- b) Dokumentacja ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego składa się odpowiednio z: książki statku powietrznego, książki silnika(-ów) lub kart modułów silnika, książki śmigła i kart podzespołów o ograniczonym czasie użytkowania.
- c) W książce statku powietrznego wpisuje się typ statku powietrznego i jego znaki rejestracyjne, datę wraz z całkowitym czasem lotu i liczbą cykli lotów i lądowań.
- d) Informacje zawarte w dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego obejmują:
  - 1) aktualny status dyrektyw zdatności i środków nakazanych przez właściwy organ jako natychmiastowa reakcja na problem w zakresie bezpieczeństwa;
  - 2) aktualny stan modyfikacji, napraw i innych zaleceń DAH dotyczących obsługi technicznej;
  - 3) aktualny status zgodności z AMP;
  - 4) aktualny stan podzespołów o ograniczonym czasie użytkowania;
  - 5) aktualny protokół ważenia i wyważenia;
  - 6) aktualny wykaz odroczonej czynności obsługi technicznej.

▼ C4

- e) W uzupełnieniu do autoryzowanego poświadczenia obsługi na formularzu I EASA, określonego w dodatku II do załącznika I (część M), lub równoważnego dokumentu, do odpowiednich książek silnika lub śmigła, kart modułów silnika lub podzespołów o ograniczonym czasie użytkowania wpisuje się następujące informacje związane z wszelkimi zainstalowanymi podzespołami (takimi jak: silnik, śmigło, moduł silnika lub podzespół o ograniczonym czasie użytkowania):
- 1) dane identyfikacyjne podzespołu;
  - 2) typ, numer seryjny i odpowiednio znaki rejestracyjne statku powietrznego, silnika, śmigła, modułu silnika lub podzespołu o ograniczonym czasie użytkowania, w którym podzespół został zainstalowany, wraz z danymi dotyczącymi jego zainstalowania i wymontowania;
  - 3) datę wraz z zsumowanym całkowitym czasem w locie, liczbą cykli lotów, lądowań i czasem kalendarzowym, stosownie do danego podzespołu;
  - 4) aktualne informacje, o których mowa w lit. d), dotyczące podzespołu.
- f) Osoba lub organizacja odpowiedzialne za zarządzanie zadaniami zapewnienia ciągłej zdatności do lotu zgodnie z pkt ML.A.201 kontroluje dokumentację wyszczególnioną w pkt ML.A.305 i na żądanie udostępnia dokumentację właściwemu organowi.
- g) Wszystkie wpisy w dokumentacji ciągłej zdatności do lotu muszą być zrozumiałe i dokładne. W przypadku gdy zachodzi konieczność skorygowania danego wpisu, należy tego dokonać w sposób, który wyraźnie pokazuje, jaki był pierwotny wpis.
- h) Właściciel ma obowiązek upewnić się, czy został wprowadzony system służący do przechowywania przez wskazany czas następujących danych:
- 1) całej szczegółowej dokumentacji dotyczącej obsługi technicznej statku powietrznego i wszystkich instalowanych w nim podzespołów o ograniczonym czasie użytkowania, do czasu zastąpienia zawartych w niej informacji nowymi informacjami o równoważnym zakresie i szczegółowości, przez co najmniej 36 miesiące po uzyskaniu poświadczenia obsługi przez statek powietrzny lub podzespół;
  - 2) całkowitego czasu eksploatacji – tzn. liczby godzin, liczby dni kalendarzowych, liczby cykli lotu i lądowań – statku powietrznego i wszystkich podzespołów o ograniczonym czasie użytkowania przez co najmniej 12 miesięcy po ostatecznym wycofaniu statku powietrznego lub podzespołu z eksploatacji;
  - 3) czasu eksploatacji, tzn. liczby godzin, liczby dni kalendarzowych, liczby cykli lotu i lądowań, stosownie do przypadku, od czasu ostatnio przeprowadzonej planowej obsługi technicznej podzespołu o ograniczonym czasie użytkowania, przynajmniej do przeprowadzenia kolejnej planowej obsługi technicznej tego podzespołu o równoważnym zakresie prac i szczegółowości;
  - 4) aktualnego stanu zgodności z AMP przynajmniej do przeprowadzenia kolejnej planowej obsługi technicznej podzespołu o równoważnym zakresie prac i szczegółowości;

▼ **C4**

- 5) obecnego statusu dyrektyw zdatności, obowiązujących w odniesieniu do statków powietrznych i podzespołów, przynajmniej 12 miesięcy po ostatecznym wycofaniu statku powietrznego lub podzespołu z eksploatacji;
- 6) szczegółowych informacji dotyczących przeprowadzonych modyfikacji i napraw statku powietrznego, silnika(-ów), śmigła(-ieł) i pozostałych podzespołów mających istotne znaczenie dla bezpieczeństwa lotu, przynajmniej 12 miesięcy po ich ostatecznym wycofaniu z eksploatacji.

**ML.A.307 Przekazywanie dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego**

- a) Z chwilą ostatecznego przekazania statku powietrznego przez właściciela lub podmiotowi właściciel, który dokonuje przekazania, zapewnia także przekazanie dokumentacji ciągłej zdatności do lotu, o której mowa w pkt ML.A.305.
- b) W przypadku gdy właściciel zleca CAMO lub CAO zadania zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, zapewnia on przekazanie dokumentacji ciągłej zdatności do lotu, o której mowa w pkt ML.A.305, organizacji, której udziela zlecenia.
- c) Okresy przechowywania dokumentacji określone w pkt ML.A.305 lit. h) mają w dalszym ciągu zastosowanie do nowego właściciela, CAMO lub CAO.

## PODSEKCJA D

*STANDARDY OBSŁUGI TECHNICZNEJ***ML.A.401 Dane obsługowe**

- a) Przy wykonywaniu obsługi technicznej statku powietrznego realizująca ją osoba lub organizacja wykorzystuje wyłącznie stosowne dane obsługowe.
- b) Do celów niniejszego załącznika „stosowne dane obsługowe” oznaczają:
  - 1) wszelkie stosowne wymagania, procedury, standardy bądź informacje wydane przez właściwy organ lub Agencję;
  - 2) wszelkie stosowne dyrektywy zdatności;
  - 3) stosowne ICA wydawane przez posiadaczy certyfikatu typu i uzupełniającego certyfikatu typu oraz wszelkie pozostałe organizacje, które publikują takie dane zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012;
  - 4) wszelkie stosowne dane dostarczane zgodnie z pkt 145.A.45 lit. d).

**ML.A.402 Wykonywanie obsługi technicznej**

- a) Obsługa techniczna wykonywana przez zatwierdzone organizacje obsługi technicznej musi być zgodna z przepisami podsekcji F załącznika I (część M), załącznika II (część 145) lub załącznika Vd (część CAO), stosownie do przypadku.
- b) W przypadku obsługi technicznej, która nie jest wykonywana zgodnie z lit. a), osoba wykonująca obsługę techniczną musi:
  - 1) posiadać kwalifikacje w odniesieniu do wykonywanych zadań wymagane w niniejszym załączniku;

**▼ C4**

- 2) zapewnić, aby miejsce, w którym wykonuje się obsługę techniczną, było właściwie zorganizowane oraz pozbawione brudu i zanieczyszczeń;
- 3) stosować metody, techniki, standardy i instrukcje określone w danych obsługowych, o których mowa w pkt ML.A.401;
- 4) stosować narzędzia, wyposażenie i materiały określone w danych obsługowych, o których mowa w pkt ML.A.401. W miarę potrzeb narzędzia i wyposażenie poddawane są kontroli i kalibracji według urzędowo uznanej normy;

**▼ M10**

- 5) zapewnić, aby obsługa techniczna była wykonywana w ramach ograniczeń środowiskowych określonych w danych obsługowych, o których mowa w pkt ML.A.401;

**▼ C4**

- 6) zapewnić korzystanie z właściwego zaplecza w przypadku niekorzystnej pogody lub szczegółowej obsługi technicznej;
- 7) zapewnić, aby ryzyko popełnienia licznych błędów podczas obsługi technicznej oraz ryzyko powtórzenia błędów w wykonywaniu identycznych czynności obsługi technicznej było jak najmniejsze;
- 8) zapewnić wprowadzenie metody wykrywania błędów po wykonaniu każdego krytycznego zadania obsługi technicznej;
- 9) przeprowadzić ogólną weryfikację po zakończeniu obsługi technicznej w celu zagwarantowania, że ze statku powietrznego lub podzespołu usunięto wszystkie narzędzia, wyposażenie oraz obce części i materiały, a wszystkie zdjęte osłony zostały ponownie zainstalowane;
- 10) zapewnić, aby całość obsługi technicznej była właściwie rejestrowana i dokumentowana.

**ML.A.403 Usterki statku powietrznego**

- a) Każda usterka statku powietrznego, która poważnie zagraża bezpieczeństwu lotu, jest usuwana przed kolejnym lotem.
- b) Następujące osoby mogą zdecydować, że dana usterka nie stanowi poważnego zagrożenia dla bezpieczeństwa lotu, i mogą odpowiednio odroczyć jej usunięcie:
  - 1) pilot w odniesieniu do usterek dotyczących nieobowiązkowego wyposażenia statku powietrznego;
  - 2) pilot, w przypadku stosowania wykazu wyposażenia minimalnego, w odniesieniu do usterek dotyczących obowiązkowego wyposażenia statku powietrznego – w przeciwnym razie usunięcie tych usterek może być odroczone tylko przez upoważniony personel poświadczający;
  - 3) pilot w odniesieniu do usterek innych niż te, o których mowa w lit. b) ppkt 1 i 2, jeżeli spełnione są wszystkie poniższe warunki:
    - (i) statek powietrzny jest eksploatowany zgodnie z załącznikiem VII do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 (część NCO) lub, w przypadku balonów lub szybowców, nie jest eksploatowany na podstawie podsekcji ADD załącznika II (część BOP) do rozporządzenia (UE) 2018/395 ani według podsekcji DEC załącznika II (część SAO) do rozporządzenia (UE) 2018/1976;

▼ **C4**

- (ii) pilot odracza usunięcie usterki za zgodą właściciela statku powietrznego lub, w stosownych przypadkach, zakontraktowanej CAMO lub CAO;
- 4) personel poświadczający posiadający odpowiednie kwalifikacje w odniesieniu do usterek innych niż te, o których mowa w lit. b) ppkt 1 i 2, jeżeli nie są spełnione warunki, o których mowa w ppkt 3 ppkt (i) oraz (ii).
- c) Każda usterka statku powietrznego, która nie stwarza poważnego zagrożenia dla bezpieczeństwa lotu, usuwana jest w jak najkrótszym możliwym czasie od wykrycia po raz pierwszy, w terminach określonych w danych obsługowych.
- d) Każda usterka nieusunięta przed lotem jest odnotowywana w systemie dokumentacji ciągłej zdadności do lotu statku powietrznego, o którym mowa w pkt ML.A.305, a odnośny zapis udostępniany jest pilotowi.

**PODSEKCJA E***PODZESPOŁY***ML.A.501 Klasyfikacja i instalacja**

- a) O ile nie określono inaczej w podsekcji F załącznika I (część M), załączniku II (część 145), załączniku Vd (część CAO) do niniejszego rozporządzenia oraz załączniku I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, dany podzespół może być instalowany wyłącznie, jeżeli spełnione są wszystkie następujące warunki:
  - (i) jego stan jest zadowalający;
  - (ii) uzyskał poświadczenie obsługi na formularzu 1 EASA określonym w dodatku II do załącznika I (część M) lub równoważnym dokumencie;
  - (iii) został oznaczony zgodnie z podsekcją Q załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.
- b) Przed zainstalowaniem podzespołu w statku powietrznym osoba lub zatwierdzona organizacja obsługi technicznej upewnia się, że dany podzespół nadaje się do zainstalowania, jeżeli zastosowanie mają jego różne konfiguracje wynikające z modyfikacji lub dyrektyw zdadności.
- c) Poszczególne części standardowe są instalowane w statku powietrznym lub podzespole wyłącznie, jeżeli wymieniono je jako części standardowe w danych obsługowych. Części standardowe są instalowane wyłącznie, gdy dołączono do nich dowód zgodności z mającymi zastosowanie standardami i można je odpowiednio zidentyfikować.
- d) Surowce i materiały zużywalne są używane w statku powietrznym lub podzespole wyłącznie pod warunkiem, że:
  - (i) producent statku powietrznego lub podzespołu dopuszcza wykorzystanie surowca lub materiału zużywalnego w odpowiednich danych obsługowych lub jak określono w podsekcji F załącznika I (część M), załączniku II (część 145) lub załączniku Vd (część CAO), stosownie do przypadku;
  - (ii) takie materiały spełniają wymagania specyfikacji materiałowej i są odpowiednio identyfikowalne;
  - (iii) do wszystkich takich surowców i materiałów dołączona jest dokumentacja wyraźnie odnosząca się do poszczególnych surowców i materiałów oraz zawierająca deklarację zgodności ze specyfikacjami i informację na temat producenta i dostawcy.

▼ **C4**

- e) W przypadku balonów, gdy w odniesieniu do określonej powłoki możliwe są różne kombinacje gondoli, palników i zbiorników paliwa, osoba instalująca je gwarantuje, że:
- 1) gondola, palnik lub zbiorniki paliwa kwalifikują się do zainstalowania zgodnie z TCDS lub innymi dokumentami, o których mowa w TCDS;
  - 2) gondola, palnik lub zbiorniki paliwa butli są w stanie zdatnym do użytku, a ich obsługa techniczna jest odpowiednio udokumentowana.

**ML.A.502 Obsługa techniczna podzespołu**

- a) Obsługę techniczną podzespołów zaakceptowanych przez właściciela zgodnie z pkt 21.A.307 lit. c) załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 może wykonywać dowolna osoba lub organizacja, z zastrzeżeniem ich ponownej akceptacji przez właściciela zgodnie z warunkami określonymi w pkt 21.A.307 lit. c) tego załącznika. Ta obsługa techniczna nie uprawnia do wydania formularza 1 EASA, określonego w dodatku II do załącznika I (część M), i podlega wymaganiom poświadczania obsługi statku powietrznego.
- b) Obsługę podzespołów poświadczają się zgodnie z poniższą tabelą:

	<b>Poświadczenie obsługi na formularzu 1 EASA</b> (określonym w dodatku II do załącznika I (część M))	<b>Poświadczenie obsługi na poziomie statku powietrznego według pkt ML.A.801</b> (brak możliwości wydania formularza 1 EASA)
<b>Podzespoły, których obsługę techniczną wykonuje się zgodnie z danymi obsługowymi podzespołu</b> (dane wydawane przez producenta podzespołu)		
<b>Obsługa techniczna inna niż ►C9 naprawa główna ◄</b>	organizacje uprawnione do obsługi technicznej silników (w przypadku silnika) lub podzespołów (w przypadku innych podzespołów)	(i) organizacje uprawnione do obsługi technicznej statków powietrznych; lub (ii) niezależny personel poświadczający
<b>►C9 Naprawa główna ◄ podzespołów innych niż silniki i śmigła</b>	organizacje uprawnione do obsługi technicznej podzespołów	niemożliwe
<b>►C9 Naprawa główna ◄ silników i śmigieł dla statków powietrznych CS-VLA, CS-22 i LSA</b>	organizacje uprawnione do obsługi technicznej silników (w przypadku silnika) lub podzespołów (w przypadku śmigła)	(iii) organizacje uprawnione do obsługi technicznej statków powietrznych; lub (iv) niezależny personel poświadczający
<b>►C9 Naprawa główna ◄ silników i śmigieł statków powietrznych innych niż CS-VLA, CS-22 i LSA</b>	organizacje uprawnione do obsługi technicznej silników (w przypadku silnika) lub podzespołów (w przypadku śmigła)	niemożliwe
<b>Podzespoły, których obsługę techniczną wykonuje się zgodnie z danymi obsługowymi statku powietrznego</b> (dane wydawane przez producenta statku powietrznego)		
<b>Wszystkie podzespoły i wszystkie rodzaje obsługi technicznej</b>	organizacje uprawnione do obsługi technicznej silników (w przypadku silnika) lub podzespołów (w przypadku innych podzespołów)	— organizacje uprawnione do obsługi technicznej statków powietrznych; lub — niezależny personel poświadczający

**ML.A.503 Podzespoły o ograniczonym czasie użytkowania**

- a) Termin „podzespoły o ograniczonym czasie użytkowania” obejmuje następujące podzespoły:

▼ **C4**

- 1) podzespoły o certyfikowanym okresie żywotności, po upływie którego powinny zostać wymontowane; oraz
  - 2) podzespoły o ograniczonym czasie użytkowania, po upływie którego są poddawane obsłudze technicznej w celu przywrócenia ich sprawności.
- b) Czas eksploatacji zainstalowanych podzespołów o ograniczonym czasie użytkowania nie może przekraczać zatwierdzonego okresu zdatności do użytku określonego w AMP i dyrektywach zdatności, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w pkt ML.A.504 lit. c).
- c) Zatwierdzony okres zdatności do użytku wyraża się odpowiednio w liczbie dni kalendarzowych, liczbie godzin lotu, liczbie lądowań lub cykli lotu.
- d) Po upływie zatwierdzonego okresu zdatności do użytku podzespół należy wymontować ze statku powietrznego w celu przeprowadzenia obsługi technicznej lub, w przypadku podzespołów o certyfikowanym okresie żywotności, ► **C9** w celu utylizacji. ◀.

**ML.A.504 Kontrola podzespołów niezdatnych do użytku**

- a) Podzespół uznaje się za niezdatny do użytku w każdej z poniższych sytuacji:
- 1) po upływie okresu zdatności do użytku określonego w AMP;
  - 2) niezgodność z mającymi zastosowanie dyrektywami zdatności i innymi wymaganiami dotyczące ciągłej zdatności do lotu nakazanymi przez Agencję;
  - 3) brak informacji niezbędnych do określenia stanu zdatności do lotu danego podzespołu lub jego kwalifikowalności do instalacji;
  - 4) objawy usterek lub niesprawności podzespołu;
  - 5) udział podzespołu w incydencie lub wypadku mogącym mieć potencjalny wpływ na jego zdatność do użytku.
- b) Podzespoły niezdatne do użytku są identyfikowane w jeden z poniższych sposobów:
- 1) jako niezdatne do użytku i przechowywane w bezpiecznej lokalizacji pod kontrolą zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej lub niezależnego personelu poświadczającego do czasu podjęcia decyzji w sprawie przyszłego statusu takich podzespołów;
  - 2) jako niezdatne do użytku przez osobę lub organizację, która uznała podzespół za niezdatny do użytku, a opieka nad podzespołem zostaje przekazana właścicielowi statku powietrznego po udokumentowaniu takiego przekazania w systemie dokumentacji obsługi technicznej statku powietrznego, o którym mowa w pkt ML.A.305.
- c) Podzespoły, które osiągnęły certyfikowany okres żywotności lub które zawierają usterki lub niesprawności nienadające się do naprawy, są klasyfikowane jako nienaprawialne; nie jest dozwolone ponowne wprowadzanie ich do systemu zapasów, chyba że przedłużono certyfikowany okres żywotności lub zatwierdzono sposób naprawy zgodnie z pkt ML.A.304.
- d) Każda osoba lub organizacja odpowiedzialna na podstawie pkt ML.A.201 musi w przypadku nienaprawialnego podzespołu podjąć, jak przewidziano w lit. c), jedno z następujących działań:
- 1) przechowuje taki podzespół w lokalizacji, o której mowa w lit. b) ppkt 1;



▼ **C4**

- 2) przed zrzeczeniem się odpowiedzialności doprowadza do zniszczenia podzespołu w sposób, który gwarantuje, że jego odzyskanie lub naprawienie staje się nieekonomiczne.
- e) Niezależnie od przepisów lit. d), osoba lub organizacja odpowiedzialna na podstawie pkt ML.A.201 może zrzec się odpowiedzialności za podzespoły sklasyfikowane jako nienaprawialne na rzecz organizacji szkoleniowej lub badawczej, bez potrzeby ich niszczenia.

**PODSEKCJA H***POŚWIADCZENIE OBSŁUGI (CRS)***ML.A.801 Poświadczenie obsługi statku powietrznego**

- a) CRS wydawane jest po prawidłowym wykonaniu wymaganej obsługi technicznej statku powietrznego.
- b) CRS jest wydawane:
  - 1) albo przez odpowiedni personel poświadczający w imieniu zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej;
  - 2) albo przez niezależny personel poświadczający;
  - 3) albo przez pilota-właściciela zgodnie z pkt ML.A.803.
- c) Na zasadzie odstępstwa od lit. b), w przypadku nieprzewidzianych okoliczności, gdy statek powietrzny został uziemiony w miejscu, gdzie brak jest odpowiednio zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej lub odpowiedniego personelu poświadczającego, właściciel może upoważnić dowolną osobę, mającą co najmniej 3 lata odpowiedniego doświadczenia w zakresie obsługi technicznej i właściwe kwalifikacje, do wykonania obsługi technicznej statku powietrznego zgodnie ze standardami określonymi w podsekcji D niniejszego załącznika i do poświadczenia obsługi statku powietrznego. W takim przypadku właściciel:
  - 1) uzyskuje szczegółowe dane dotyczące wszelkich wykonanych prac oraz kwalifikacji osoby wystawiającej poświadczenie i przechowuje te dane w dokumentacji statku powietrznego;
  - 2) dopilnowuje, aby każda taka obsługa techniczna była przedmiotem ponownego sprawdzenia i poświadczenia zgodnie z pkt ML.A.801 lit. b) przy najbliższej okazji i w terminie nieprzekraczającym 7 dni lub – w przypadku statków powietrznych eksploatowanych zgodnie z załącznikiem VII do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 (część NCO) lub w przypadku balonów, które nie są eksploatowane na podstawie podsekcji ADD załącznika II (część BOP) do rozporządzenia (UE) 2018/395, lub w przypadku szybowców, które nie są eksploatowane według podsekcji DEC załącznika II (część SAO) do rozporządzenia (UE) 2018/1976 – w terminie nieprzekraczającym 30 dni;
  - 3) powiadamia CAMO lub CAO lub właściwy organ w razie braku takiej umowy, w terminie 7 dni od wydania takiego upoważnienia.
- d) W przypadku poświadczenia obsługi zgodnie z lit. b) ppkt 1 lub lit. b) ppkt 2 personel poświadczający może być wspomagany w wykonywaniu zadań obsługi technicznej przez jedną osobę lub więcej osób podlegających jego bezpośredniej i stałej kontroli.
- e) CRS musi zawierać co najmniej:
  - 1) podstawowe dane na temat przeprowadzonej obsługi technicznej;

**▼ C4**

- 2) datę zakończenia obsługi technicznej;
  - 3) dane identyfikacyjne organizacji lub osoby wystawiającej poświadczenie obsługi, zawierające:
    - (i) albo numer referencyjny zatwierdzenia organizacji obsługi technicznej oraz personelu poświadczającego, który wydaje CRS;
    - (ii) albo, w przypadku lit. b) ppkt 2, dane identyfikacyjne i, w stosownych przypadkach, numer licencji niezależnego personelu poświadczającego, który wydaje CRS;
  - 4) ograniczenia zdatności do lotu lub ograniczenia operacyjne, jeśli występują.
- f) Na zasadzie odstępstwa od lit. a) i niezależnie od przepisów lit. g), w przypadku braku możliwości zakończenia wymaganej obsługi technicznej można wydać CRS w ramach ograniczeń zatwierdzonych dla statku powietrznego. W takim przypadku CRS wskazuje, że obsługi technicznej nie można było zakończyć, jak również wskazuje wszelkie mające zastosowanie ograniczenia zdatności do lotu lub operacji, w ramach informacji wymaganych w lit. e) ppkt 4.
- g) W przypadku jakiegokolwiek wiadomego braku zgodności z wymaganiami niniejszego załącznika, który zagraża bezpieczeństwu lotu, nie wydaje się CRS.

**ML.A.802 Poświadczenie obsługi podzespołu**

- a) Poświadczenie obsługi podzespołu wydawane jest po prawidłowym wykonaniu wymaganej obsługi technicznej podzespołu statku powietrznego zgodnie z pkt ML.A.502.
- b) Autoryzowane poświadczenie obsługi, określane jako formularz 1 EASA, zgodne ze wzorem w dodatku II do załącznika I (część M), stanowi poświadczenie obsługi podzespołu, z wyjątkiem przypadków, gdy taka obsługa techniczna jest przedmiotem poświadczenia na poziomie statku powietrznego, jak wskazano w pkt ML.A.502 lit. b).

**ML.A.803 Upoważnienie pilota-właściciela**

- a) Aby kwalifikować się jako pilot-właściciel, dana osoba musi:
  - 1) posiadać ważną licencję pilota lub równoważną licencję, wydaną lub uznaną przez państwo członkowskie, z uprawnieniem na dany typ lub daną klasę statków powietrznych;
  - 2) być wyłącznym właścicielem lub współwłaścicielem statku powietrznego; taki właściciel musi być:
    - (i) albo jedną z osób fizycznych wskazanych w dokumencie rejestracyjnym;
    - (ii) albo członkiem podmiotu prawnego prowadzącego działalność rekreacyjną, w przypadku gdy podmiot prawny jest wyszczególniony w dokumencie rejestracyjnym jako właściciel lub operator; członek ten musi bezpośrednio uczestniczyć w procesie podejmowania decyzji przez dany podmiot prawny i musi być przez niego wyznaczony do przeprowadzania obsługi technicznej pilota-właściciela.

▼ **C4**

- b) W przypadku statków powietrznych eksploatowanych zgodnie z załącznikiem VII (część NCO) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 lub w przypadku balonów, które nie są eksploatowane na podstawie podsekcji ADD załącznika II (część BOP) do rozporządzenia (UE) 2018/395, lub w przypadku szybowców, które nie są eksploatowane według podsekcji DEC załącznika II (część SAO) do rozporządzenia (UE) 2018/1976, pilot-właściciel może wydać CRS po ograniczonej obsłudze technicznej pilota-właściciela, jak przewidziano w dodatku II do niniejszego załącznika.
- c) CRS jest wpisywane do książki statku powietrznego i musi zawierać podstawowe szczegółowe informacje na temat przeprowadzonej obsługi technicznej, wykorzystane dane obsługowe, datę zakończenia obsługi technicznej oraz tożsamość, podpis i numer licencji pilota (lub równoważnej licencji) pilota-właściciela wydającego takie poświadczenie.

## PODSEKCJA I

*POŚWIADCZENIE PRZEGLĄDU ZDATNOŚCI DO LOTU (ARC)*ML.A.901 **Przegląd zdatności do lotu statku powietrznego**▼ **M11**

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.

▼ **C4**

- a) ARC wydawane jest zgodnie z dodatkiem IV (formularz 15c EASA) do niniejszego załącznika po pomyślnym zakończeniu przeglądu zdatności do lotu. ARC jest ważne jeden rok.
- b) Przeglądu zdatności do lotu i wydania ARC dokonuje zgodnie z pkt ML.A.903:
- 1) albo właściwy organ;
  - 2) albo odpowiednio zatwierdzona CAMO lub CAO;

▼ **M8**

- 3) zatwierdzona organizacja obsługi technicznej podczas przeprowadzania ujętych w AMP inspekcji po ► **C10** 100 godzinach/inspekcji rocznej ◀;
- 4) w przypadku statków powietrznych eksploatowanych zgodnie z załącznikiem VII (część NCO) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 lub w przypadku balonów, nieeksploatowanych zgodnie z podsekcją ADD załącznika II (część BOP) do rozporządzenia (UE) 2018/395 <sup>(1)</sup>, lub w przypadku szybowców, nieeksploatowanych według podsekcji DEC załącznika II (część SAO) do rozporządzenia (UE) 2018/1976 <sup>(2)</sup>, niezależny personel poświadczający w trakcie przeprowadzania ujętych w AMP inspekcji po ► **C10** 100 godzinach/inspekcji rocznej ◀, jeżeli posiada:

▼ **C4**

- (i) licencję wydaną zgodnie z załącznikiem III (część 66) nadającą uprawnienia na dany statek powietrzny lub, jeżeli załącznik III (część 66) nie ma zastosowania do danego

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) 2018/395 z dnia 13 marca 2018 r. ustanawiające szczególne przepisy dotyczące eksploatacji balonów zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 71 z 14.3.2018, s. 10).

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/1976 z dnia 14 grudnia 2018 r. ustanawiające szczególne przepisy dotyczące eksploatacji szybowców na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 (Dz.U. L 326 z 20.12.2018, s. 64).

▼ C4

statku powietrznego, krajowe kwalifikacje personelu poświadczającego ważne w odniesieniu do danego statku powietrznego;

(ii) upoważnienie wydane:

A) albo przez właściwy organ, który wydał licencję wydaną zgodnie z załącznikiem III (część 66);

B) albo, jeżeli załącznik III (część 66) nie ma zastosowania, przez właściwy organ odpowiedzialny za krajowe kwalifikacje personelu poświadczającego.

Niezależny personel poświadczający posiadający licencję wydaną zgodnie z załącznikiem III (część 66) może przeprowadzać przeglądy zdatności do lotu i wydawać ARC w odniesieniu do statków powietrznych zarejestrowanych w dowolnym państwie członkowskim. Niezależny personel poświadczający posiadający krajowe kwalifikacje przeprowadza jednak wyłącznie przeglądy zdatności do lotu i wydaje ARC w odniesieniu do statków powietrznych zarejestrowanych w państwie członkowskim odpowiedzialnym za krajowe kwalifikacje.

ARC wydawane przez niezależny personel poświadczający posiadający krajowe kwalifikacje nie są wzajemnie uznawane w przypadku przenoszenia statku powietrznego do innego państwa członkowskiego.

W każdym przypadku, gdy okoliczności wskazują na istnienie potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa, właściwy organ dokonuje przeglądu zdatności do lotu i sam wydaje ARC.

c) Ważność ARC może zostać przedłużona najwyżej dwukrotnie, każdorazowo na okres jednego roku, przez odpowiednio zatwierdzoną CAMO lub CAO, z zastrzeżeniem spełnienia następujących warunków:

1) statkiem powietrznym zarządzała przez poprzednie 12 miesięcy w sposób ciągły ta sama CAMO lub CAO;

2) obsługa techniczna statku powietrznego przez poprzednie 12 miesięcy była wykonywana przez zatwierdzone organizacje obsługi technicznej; obejmuje to zadania obsługi technicznej pilota-właściciela wykonywane i poświadczane przez pilota-właściciela lub przez niezależny personel poświadczający;

3) CAMO lub CAO nie ma żadnych dowodów ani powodów, aby sądzić, że statek powietrzny jest niezdatny do lotu.

CAMO lub CAO może dokonać takiego przedłużenia niezależnie od personelu lub organizacji, które – jak przewidziano w lit. b) – pierwotnie wydały ARC.

d) Na zasadzie odstępstwa od lit. c), przedłużenie ważności ARC można zaplanować z maksymalnie 30-dniowym wyprzedzeniem, zachowując przy tym ciągłość programu przeglądów zdatności do lotu, aby statek powietrzny był dostępny i można było umieścić oryginał ARC na pokładzie na pokładzie.

e) Jeżeli właściwy organ sam przeprowadza przegląd zdatności do lotu i wydaje ARC, właściciel udostępnia właściwemu organowi:

1) dokumentację wymaganą przez ten organ;

**▼ C4**

- 2) odpowiednie pomieszczenia w stosownej lokalizacji dla jego personelu;
- 3) w razie potrzeby, wsparcie odpowiedniego personelu poświadczającego.

**ML.A.902 Ważność poświadczenia przeglądu zdatności do lotu**

- a) ARC traci ważność:
  - 1) albo gdy zostało zawieszono lub cofnięte;
  - 2) albo gdy świadectwo zdatności do lotu zostało zawieszono lub cofnięte;
  - 3) albo gdy statek powietrzny nie jest wpisany do rejestru statków powietrznych państwa członkowskiego;
  - 4) albo gdy certyfikat typu, na podstawie którego wydano świadectwo zdatności do lotu, został zawieszony lub cofnięty.
- b) Statek powietrzny nie może wykonywać lotów, jeżeli ARC jest nieważne lub jeżeli występuje którakolwiek z następujących sytuacji:
  - 1) ciągła zdatność do lotu statku powietrznego lub zainstalowanego w nim podzespołu nie spełnia wymagań niniejszego załącznika;
  - 2) statek powietrzny przestał odpowiadać projektowi typu zatwierdzonemu przez Agencję;
  - 3) nie podjęto odpowiednich działań, mimo że statek powietrzny był eksploatowany bez przestrzegania ograniczeń ujętych w zatwierdzonej instrukcji użytkownika w locie lub w świadectwie zdatności do lotu;
  - 4) statek powietrzny uczestniczył w wypadku lub incydencie, co wpływa na jego zdatność do lotu, po czym nie podjęto właściwych działań, aby przywrócić zdatność do lotu;
  - 5) dana modyfikacja lub naprawa statku powietrznego lub jakiegokolwiek podzespołu zainstalowanego w statku powietrznym jest niezgodna z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.
- c) Po rezygnacji lub cofnięciu ARC zwraca się właściwemu organowi.

**ML.A.903 Proces przeglądu zdatności do lotu**

- a) W celu spełnienia wymagania dotyczącego przeglądu zdatności do lotu statku powietrznego, o którym mowa w pkt ML.A.901, personel ds. przeglądu zdatności do lotu przeprowadza udokumentowany przegląd dokumentacji statku powietrznego, aby sprawdzić, czy:
  - 1) właściwie zarejestrowano liczbę wylatanych godzin dla płatowca, silnika i śmigła, a także związaną z tym liczbę cykli lotów;
  - 2) instrukcja użytkownika w locie jest dostosowana do wyposażenia statku i odzwierciedla status ostatnich zmian;
  - 3) cała zaplanowana obsługa techniczna statku powietrznego została przeprowadzona zgodnie z AMP;
  - 4) wszystkie stwierdzone usterki zostały naprawione lub ich naprawa została odroczone w kontrolowany sposób;

▼ C4

- 5) wszystkie stosowne dyrektywy zdatości zostały zastosowane i prawidłowo zarejestrowane;
  - 6) wszystkie dokonane modyfikacje i naprawy statku powietrznego zostały zarejestrowane i są zgodne z przepisami załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012;
  - 7) wszystkie podzespoły o ograniczonym czasie użytkowania zainstalowane w statku powietrznym są prawidłowo oznakowane, zarejestrowane, a także nie upłynął ich zatwierdzony okres zdatości do użytku;
  - 8) całość obsługi technicznej została poświadczona zgodnie z niniejszym załącznikiem;
  - 9) jeżeli istnieje takie wymaganie, protokół ważenia i wyważenia nie stracił ważności odpowiada obecnemu wyposażeniu statku powietrznego;
  - 10) stan statku powietrznego odpowiada najnowszej wersji jego projektu typu zatwierdzonej przez Agencję;
  - 11) jeżeli istnieje takie wymaganie, statek powietrzny posiada świadectwo hałasowe odpowiadające jego obecnemu wyposażeniu, zgodne z przepisami podsekcji I załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.
- b) Personel ds. przeglądu zdatości do lotu, o którym mowa w lit. a), przeprowadza fizyczny przegląd statku powietrznego. Do celów takiego przeglądu personelowi ds. przeglądu zdatości do lotu, niemającemu odpowiednich kwalifikacji zgodnych z przepisami załącznika III (części 66), towarzyszą pracownicy posiadający takie kwalifikacje.
- c) Wykonując fizyczny przegląd statku powietrznego, personel ds. przeglądu zdatości do lotu sprawdza, czy:
- 1) wszystkie wymagane oznaczenia i tabliczki zostały prawidłowo zamocowane;
  - 2) stan statku powietrznego jest zgodny z zatwierdzoną instrukcją użytkowania w locie;
  - 3) konfiguracja statku powietrznego odpowiada zatwierdzonej dokumentacji;
  - 4) nie występują żadne oczywiste usterki, które nie zostały usunięte zgodnie z przepisami pkt ML.A.403;
  - 5) nie występują rozbieżności między stanem statku powietrznego a udokumentowanym przeglądem dokumentacji, o którym mowa w lit. a).
- d) Na zasadzie odstępstwa od pkt ML.A.901 lit. a), przegląd zdatości do lotu można zaplanować z maksymalnie 90-dniowym wyprzedzeniem, zachowując przy tym ciągłość programu przeglądu zdatości do lotu, tak aby umożliwić wykonanie fizycznego przeglądu podczas obsługi technicznej.
- e) ARC (formularz 15c EASA) określone w dodatku IV jest wydawane wyłącznie:
- 1) przez upoważniony personel ds. przeglądu zdatości do lotu;
  - 2) jeżeli przeprowadzono kompletny przegląd zdatości do lotu i usunięto wszystkie niezgodności;

**▼ C4**

- 3) jeżeli wszelkie rozbieżności stwierdzone w AMP zgodnie z lit. h) zostały usunięte w zadowalający sposób.
- f) Kopię każdego wydanego lub przedłużonego ARC dla danego statku powietrznego przesyła się do państwa członkowskiego rejestracji danego statku powietrznego w terminie 10 dni.
- g) Zadania przeglądu zdatności do lotu nie mogą być zlecane podwykonawcom.
- h) Skuteczność AMP może być przedmiotem przeglądu przeprowadzanego w powiązaniu z przeglądem zdatności do lotu zgodnie z pkt ML.A.302 lit. c) ppkt 9. Przegląd ten realizuje osoba, która przeprowadziła przegląd zdatności do lotu. W przypadku gdy przegląd wykáže braki statku powietrznego związane z brakami w treści AMP, zmienia się odpowiednio AMP. Osoba wykonująca przegląd informuje właściwy organ państwa członkowskiego rejestracji, jeżeli nie zgadza się ze środkami zmiany AMP zastosowanymi przez właściciela, CAMO lub CAO. W takim przypadku właściwy organ decyduje o tym, jakie zmiany w AMP są konieczne, odnosząc się do odpowiednich niezgodności określonych w pkt ML.B.903 i, w razie potrzeby, działając zgodnie z pkt ML.B.304.

**ML.A.904 Kwalifikacje personelu ds. przeglądu zdatności do lotu**

- a) Personel ds. przeglądu zdatności do lotu działający w imieniu właściwego organu musi posiadać kwalifikacje zgodne z pkt ML.B.902.

**▼ M8**

- b) Personel ds. przeglądu zdatności do lotu działający w imieniu organizacji, o której mowa w podsekcji F lub w podsekcji G załącznika I (część M), załączniku II (część 145), załączniku Vc (część CAMO) lub załączniku Vd (część CAO), musi posiadać kwalifikacje odpowiednio zgodne z podsekcją F lub podsekcją G załącznika I (część M), załącznikiem II (część 145), załącznikiem Vc (część CAMO) lub załącznikiem Vd (część CAO).

**▼ C4**

- c) Personel ds. przeglądu zdatności do lotu działający we własnym imieniu, jak dozwolono na podstawie pkt ML.A.901 lit. b) ppkt 4, musi:
  - 1) posiadać licencję wydaną zgodnie z załącznikiem III (część 66) nadającą uprawnienia na dany statek powietrzny lub, jeżeli załącznik III (część 66) nie ma zastosowania do danego statku powietrznego, posiadać krajowe kwalifikacje personelu poświadczającego ważne w odniesieniu do danego statku powietrznego; oraz
  - 2) posiadać upoważnienie wydane:
    - (i) albo przez właściwy organ, który wydał licencję zgodnie z załącznikiem III (część 66);
    - (ii) albo, jeżeli załącznik III (część 66) nie ma zastosowania, przez właściwy organ odpowiedzialny za krajowe kwalifikacje personelu poświadczającego.
- d) Upoważnienie wymagane zgodnie z lit. c) ppkt 2 jest wydawane przez właściwy organ, jeżeli:

▼ **C4**

- 1) właściwy organ ocenił, że dana osoba ma wiedzę na temat części niniejszego załącznika odnoszących się do zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, wykonywania przeglądów zdatności do lotu i wydawania ARC;
- 2) dana osoba w sposób zadowalający przeprowadziła przegląd zdatności do lotu pod nadzorem właściwego organu.

Przedmiotowe upoważnienie zachowuje ważność przez okres 5 lat, o ile jego posiadacz przeprowadzi co najmniej jeden przegląd zdatności do lotu na 12 miesięcy. W przeciwnym wypadku nowy przegląd zdatności do lotu musi zostać przeprowadzony w sposób zadowalający pod nadzorem właściwego organu.

Po upływie ważności upoważnienie jest odnawiane na kolejne 5 lat pod warunkiem spełnienia na nowo wymagań lit. d) ppkt 1 i 2. Liczba odnowień nie jest ograniczona.

Posiadacz upoważnienia prowadzi rejestr wszystkich przeprowadzonych przeglądów zdatności do lotu i udostępnia go na żądanie właściwemu organowi oraz każdemu właścicielowi statku powietrznego, dla którego przeprowadza przegląd zdatności do lotu.

Upoważnienie może zostać cofnięte przez właściwy organ w dowolnym momencie, jeżeli ma on wątpliwości odnośnie do kompetencji posiadacza lub wykorzystania takiego upoważnienia.

**ML.A.905 Przeniesienie rejestracji w granicach terytorium Unii**

- a) W przypadku przeniesienia rejestracji w granicach UE wnioskodawca:
  - 1) najpierw informuje poprzednie państwo członkowskie rejestracji, w którym państwie członkowskim statek powietrzny zostanie zarejestrowany,
  - 2) a następnie występuje do nowego państwa członkowskiego o wystawienie aktualnego świadectwa zdatności do lotu zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.
- b) Niezależnie od przepisów pkt ML.A.902 lit. a) ppkt 3, poprzednie ARC zachowuje ważność do terminu wygaśnięcia, z wyjątkiem przypadków, gdy ARC zostało wydane przez niezależny personel poświadczający, który posiada krajowe kwalifikacje personelu poświadczającego zgodnie z pkt ML.A.901 lit. b) ppkt 4, w którym to przypadku zastosowanie ma pkt ML.A.906.
- c) Niezależnie od przepisów lit. a) i b), w przypadkach, w których statek powietrzny uznano za niezdatny do lotu w tym pierwszym państwie członkowskim lub gdy stanu zdatności do lotu statku powietrznego nie można ustalić przy użyciu istniejącej dokumentacji, zastosowanie ma pkt ML.A.906.

**ML.A.906 Przegląd zdatności do lotu statku powietrznego importowanego do Unii**

- a) W przypadku wprowadzania do rejestru państwa członkowskiego statku powietrznego z państwa trzeciego wnioskodawca:
  - 1) ► **C9** występuje do właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji o wydanie nowego świadectwa zdatności do lotu zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012; ◀



▼ **C4**

- 2) dla innych niż nowe statków powietrznych zapewnia pomyślne przeprowadzenie przeglądu zdatności do lotu zgodnie z pkt ML.A.901;
  - 3) zapewnia przeprowadzenie całości obsługi technicznej w celu uzyskania zgodności z zatwierdzonym lub zgłoszonym AMP.
- b) Jeżeli statek powietrzny spełnia odpowiednie wymagania, właściwy organ, CAMO lub CAO, organizacja obsługi technicznej lub niezależny personel poświadczający przeprowadzające przegląd zdatności do lotu, zgodnie z pkt ML.A.901 lit. b), wydają ARC i przekazują jego kopię właściwemu organowi państwa członkowskiego rejestracji.
  - c) Właściciel umożliwia dostęp do statku powietrznego w celu przeprowadzenia inspekcji przez właściwy organ państwa członkowskiego rejestracji.
  - d) Nowe świadectwo zdatności do lotu jest wydawane przez właściwy organ państwa członkowskiego rejestracji, jeżeli statek powietrzny spełnia wymagania załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.

**ML.A.907 Niezgodności**

- a) Niezgodności klasyfikuje się w następujący sposób:
  - 1) niezgodność poziomu 1 oznacza każdą znaczącą niezgodność z wymaganiami niniejszego załącznika, która obniża standard bezpieczeństwa i poważnie zagraża bezpieczeństwu lotu;
  - 2) niezgodność poziomu 2 oznacza każdą niezgodność z wymaganiami niniejszego załącznika, która może obniżać standard bezpieczeństwa i zagrażać bezpieczeństwu lotu.
- b) Po otrzymaniu powiadomienia o wykrytych niezgodnościach zgodnie z pkt ML.B.903 osoba lub organizacja, realizująca obowiązki wynikające z pkt ML.A.201, określa i przedstawia właściwemu organowi, w terminie uzgodnionym z tym organem, plan działań naprawczych mający na celu zapobieżenie ponownemu wystąpieniu niezgodności i jej źródłowej przyczyny.

*SEKCJA B***PROCEDURA DLA WŁAŚCIWYCH ORGANÓW****PODSEKCJA A***PRZEPISY OGÓLNE***ML.B.101 Zakres**

Niniejsza sekcja ustanawia wymagania administracyjne, jakich muszą przestrzegać właściwe organy odpowiedzialne za wdrożenie i egzekwowanie wykonania przepisów sekcji A niniejszego załącznika.

**ML.B.102 Właściwy organ**

- a) Przepisy ogólne

Państwo członkowskie wyznacza właściwy organ, przydzielając mu obowiązki wydawania, przedłużania, zmieniania, zawieszania i cofania certyfikatów oraz nadzoru nad ciągłą zdatnością do lotu. Ten właściwy organ ustanawia udokumentowane procedury i strukturę organizacyjną.

**▼ C4**

## b) Zasoby

Liczebność personelu musi być odpowiednia do realizacji wymagań określonych w niniejszej sekcji.

## c) Kwalifikacje i szkolenie

Cały personel zaangażowany w działania objęte zakresem niniejszego załącznika musi posiadać odpowiednie kwalifikacje, wiedzę i doświadczenie oraz mieć odbyte wstępne przeszkolenie i uczestniczyć w stałych szkoleniach, aby móc wykonać przydzielone zadania.

## d) Procedury

Właściwy organ ustanawia procedury szczegółowo określające sposób osiągnięcia zgodności z przepisami niniejszego załącznika.

Procedury są podlegają przeglądowi i zmianie w celu zapewnienia ciągłej zgodności.

**ML.B.104 Prowadzenie dokumentacji**

a) Właściwy organ ustanawia system prowadzenia dokumentacji, który pozwala na odpowiednie śledzenie procesu wydawania, przedłużania, zmieniania, zawieszania i cofania wszystkich certyfikatów i upoważnień.

b) Dokumentacja dotycząca nadzoru nad każdym statkiem powietrznym obejmuje co najmniej kopie:

- 1) świadectwa zdatości do lotu statku powietrznego;
- 2) ARC;
- 3) sprawozdań z przeglądów zdatości do lotu przeprowadzanych bezpośrednio przez państwo członkowskie;
- 4) wszelkiej odpowiedniej korespondencji dotyczącej statku powietrznego;
- 5) informacji szczegółowych związanych z wszelkimi zwolnieniami i działaniami egzekucyjnymi;
- 6) wszelkich dokumentów zatwierdzonych przez właściwy organ na podstawie przepisów niniejszego załącznika lub rozporządzenia (UE) nr 965/2012.

c) Dokumentacja określona w lit. b) jest przechowywana przez okres 2 lat od daty ostatecznego wycofania statku powietrznego z eksploatacji.

d) Całą dokumentację określoną w pkt ML.B.104 udostępnia się, na żądanie, każdemu innemu państwu członkowskiemu lub Agencji.

**ML.B.105 Wzajemna wymiana informacji**

a) Aby przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa lotniczego, właściwe organy uczestniczą w wymianie wszystkich niezbędnych informacji zgodnie z art. 72 rozporządzenia (UE) 2018/1139.

b) Bez uszczerbku dla uprawnień państw członkowskich, w przypadku potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa dotyczącego kilku państw członkowskich, zainteresowane właściwe organy pomagają sobie wzajemnie w wykonywaniu niezbędnych działań nadzoru.

▼ **C4**

PODSEKCJA B  
*ODPOWIEDZIALNOŚĆ*

**ML.B.201 Obowiązki**

Właściwy organ, o którym mowa w pkt ML.1 lit. b), odpowiada za przeprowadzanie inspekcji i badań w celu sprawdzenia, czy przestrzegane są wymagania niniejszego załącznika.

PODSEKCJA C  
*CIĄGŁA ZDATNOŚĆ DO LOTU*

**ML.B.302 Zwolnienia**

Wszystkie zwolnienia przyznane zgodnie z art. 71 rozporządzenia (WE) 2018/1139 są rejestrowane i przechowywane przez właściwy organ.

**ML.B.303 Monitorowanie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego**

- a) Właściwy organ opracowuje program przeglądów w celu monitorowania stanu zdatności do lotu floty statków powietrznych znajdujących się w jego rejestrze, stosując podejście oparte na analizie ryzyka.
- b) Program przeglądów obejmuje przeglądy wyrywkowe statków powietrznych i obejmuje wszystkie kluczowe elementy ryzyka zdatności do lotu.
- c) Program przeglądów wyrywkowo sprawdza osiągnięte standardy zdatności do lotu na podstawie stosownych wymagań i identyfikuje niezgodności.
- d) Wszelkie stwierdzone niezgodności są klasyfikowane zgodnie z pkt ML.B.903 i potwierdzane na piśmie osobie lub organizacji odpowiedzialnej na podstawie pkt ML.A.201. Właściwy organ dysponuje procedurą służącą do analizowania niezgodności w odniesieniu do ich znaczenia pod kątem bezpieczeństwa.
- e) Właściwy organ rejestruje wszystkie niezgodności i działania korygujące.
- f) Jeżeli podczas monitorowania statku powietrznego znaleziono dowody wskazujące na niezgodność z niniejszym załącznikiem lub innymi załącznikami, niezgodność ta jest badana zgodnie z odpowiednim załącznikiem.
- g) Jeżeli jest to niezbędne do podjęcia odpowiednich działań egzekucyjnych, właściwy organ wymienia z innymi właściwymi organami informacje dotyczące niezgodności zidentyfikowanych zgodnie z lit. f).

**ML.B.304 Cofnięcie, zawieszenie i ograniczenie**

Właściwy organ:

- a) zawiesza ARC na uzasadnionej podstawie w przypadku potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa; lub
- b) zawiesza lub cofa ARC na podstawie pkt ML.B.903 lit. a).

Właściwy organ, który wydał upoważnienie w zakresie przeglądu zdatności do lotu na podstawie pkt ML.A.904 lit. c) w odniesieniu do niezależnego personelu poświadczającego, uchyla takie upoważnienie, jeżeli jego posiadacz przeprowadza przegląd zdatności do lotu w sposób niezadowalający lub wykorzystuje takie upoważnienie w niewłaściwy sposób.

▼ C4

## PODSEKCJA I

## POŚWIADCZENIE PRZEGLĄDU ZDATNOŚCI DO LOTU (ARC)

ML.B.902 **Przeгляд zdatności do lotu przez właściwy organ**

- a) W przypadku gdy właściwy organ przeprowadza przegląd zdatności do lotu i wydaje ARC określone w dodatku IV do niniejszego załącznika (formularz 15c EASA), właściwy organ przeprowadza przegląd zdatności do lotu zgodnie z pkt ML.A.903.
- b) Właściwy organ musi posiadać odpowiedni personel ds. przeglądu zdatności do lotu w celu przeprowadzania przeglądów zdatności do lotu. Członkowie tego personelu muszą spełniać wszystkie poniższe warunki:
  - 1) co najmniej 3 lata doświadczenia w zakresie zapewniania ciągłej zdatności do lotu;
  - 2) odpowiednia licencja określona w załączniku III (część 66) lub kwalifikacje w zakresie obsługi technicznej uznane przez państwo członkowskie i właściwe dla danej kategorii statków powietrznych (w przypadku gdy art. 5 ust. 6 rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 odnosi się do regulacji krajowych), bądź odpowiedni dyplom uczelni lotniczej lub równoważny dokument;
  - 3) odpowiednie szkolenie w zakresie lotniczej obsługi technicznej;
  - 4) stanowisko, które uprawnia daną osobę do składania podpisu w imieniu właściwego organu.

Niezależnie od przepisów ppkt 1–4, wymaganie określone w pkt ML.B.902 lit. b) ppkt 2 można zastąpić uzyskaniem czterech dodatkowych lat doświadczenia w zapewnianiu ciągłej zdatności do lotu poza doświadczeniem już wymaganym zgodnie z pkt ML.B.902 lit. b) ppkt 1.

- c) Właściwy organ przechowuje zapisy całego personelu ds. przeglądami zdatności do lotu, obejmujące szczegółowe informacje o odpowiednich kwalifikacjach i skrócony opis zdobytego doświadczenia w zakresie zarządzania ciągłą zdatnością do lotu oraz odbytych szkoleń.

▼ M8

- d) Podczas przeprowadzania przeglądu zdatności do lotu właściwy organ ma dostęp do stosownych danych określonych w punktach ML.A.305 i ML.A.401.

▼ C4

- e) Personel przeprowadzający przegląd zdatności do lotu wydaje poświadczenie przeglądu zdatności do lotu (formularz 15c EASA), określone w dodatku IV, po pomyślnym zakończeniu przeglądu zdatności do lotu.
- f) W każdym przypadku, gdy okoliczności wskazują na istnienie potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa, właściwy organ dokonuje przeglądu zdatności do lotu i sam wydaje ARC.

ML.B.903 **Niezgodności**

Jeżeli podczas przeglądu statku powietrznego lub w inny sposób zostaną znalezione dowody wskazujące na niezgodność z wymaganiami niniejszego załącznika, właściwy organ:

- a) w przypadku niezgodności poziomu 1, nakazuje podjęcie odpowiedniego działania naprawczego przed kolejnym lotem oraz niezwłocznie cofa lub zawiesza ARC; oraz
- b) w przypadku niezgodności poziomu 2, zobowiązuje do realizacji działania naprawczego odpowiednio do charakteru niezgodności.

**▼ C4***Dodatek I***Umowa o zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu**

- a) W przypadku gdy właściciel zleca CAMO lub CAO, zgodnie z pkt ML.A.201, wykonywanie zadań zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, dany właściciel przesyła na żądanie właściwego organu kopię umowy podpisanej przez obie strony właściwemu organowi państwa członkowskiego rejestracji.
- b) Umowa jest sporządzana z uwzględnieniem wymagań niniejszego załącznika i określa obowiązki sygnatariuszy w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.
- c) Musi ona zawierać co najmniej następujące informacje:
  - 1) znaki rejestracyjne, typ i numer seryjny statku powietrznego;

**▼ M10**

- 2) imię i nazwisko bądź dane przedsiębiorstwa właściciela statku powietrznego lub zarejestrowanego użytkownika, w tym adres;

**▼ C4**

- 3) dane zakontraktowanej CAMO lub CAO, w tym adres;
- 4) rodzaj operacji.
- d) Umowa zawiera następujące postanowienia:

„Właściciel powierza CAMO lub CAO zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego, opracowanie i zatwierdzenie programu obsługi technicznej oraz zorganizowanie obsługi technicznej statku powietrznego zgodnie ze wspomnianym programem.

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

Właściciel oświadcza, że zgodnie z jego wiedzą wszelkie informacje udzielane CAMO lub CAO dotyczące ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego są i będą dokładne oraz że bez uprzedniego zatwierdzenia przez CAMO lub CAO statek powietrzny nie będzie poddawany przeróbkom.

W przypadku nieprzestrzegania postanowień niniejszej umowy przez którąkolwiek ze stron traci ona ważność. W takim przypadku właściciel zachowa pełną odpowiedzialność za wszystkie zadania związane z ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego oraz poinformuje właściwe organy państwa członkowskiego rejestracji w terminie 2 tygodni o rozwiązaniu umowy.”

- e) W przypadku zawarcia umowy między właścicielem a CAMO lub CAO zgodnie z pkt ML.A.201 obowiązki są dzielone między strony w następujący sposób:

**1) Obowiązki CAMO lub CAO:**

- (i) zapewnienie, aby dany typu statku powietrznego był ujęty w jej zakresie zatwierdzenia;
- (ii) przestrzeganie wszystkich wymienionych niżej warunków służących zachowaniu ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego:
  - A) opracowanie i zatwierdzenie AMP statku powietrznego;
  - B) przekazanie właścicielowi kopii AMP po jego zatwierdzeniu, a także kopii uzasadnień wszelkich odstępstw od zaleceń DAH;

**▼ C4**

- C) zorganizowanie inspekcji pomostowej z wykorzystaniem poprzedniego programu obsługi technicznej statku powietrznego;
  - D) zorganizowanie obsługi technicznej w taki sposób, aby była w całości wykonywana przez zatwierdzoną organizację obsługi technicznej lub, jeżeli jest to dozwolone, przez niezależny personel poświadczający;
  - E) podjęcie kroków służących wykonaniu wszystkich odpowiednich dyrektyw zdatności;
  - F) zorganizowanie usuwania wszelkich usterek, które zostają wykryte podczas planowej obsługi technicznej, przeglądu zdatności do lotu lub zgłoszone przez właściciela, przez zatwierdzoną organizację obsługi technicznej lub, jeżeli jest to dozwolone, przez niezależny personel poświadczający;
  - G) koordynowanie planowej obsługi technicznej, stosowania dyrektyw zdatności, wymiany części o ograniczonym czasie użytkowania oraz przestrzegania wymagań dotyczących inspekcji podzespołów;
  - H) każdorazowe informowanie właściciela o konieczności przekazania statku powietrznego do zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej lub, jeżeli jest to dozwolone, do niezależnego personelu poświadczającego;
  - I) zarządzanie całą dokumentacją techniczną i jej archiwizowanie;
- (iii) zorganizowanie procesu zatwierdzenia wszelkich modyfikacji statku powietrznego, zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, przed ich wprowadzeniem;
  - (iv) zorganizowanie procesu zatwierdzenia wszelkich napraw statku powietrznego, zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, przed ich wykonaniem;
  - (v) informowanie właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji w każdym przypadku, gdy statek powietrzny nie został przekazany przez właściciela do obsługi technicznej na wniosek zakontraktowanej CAMO lub CAO;
  - (vi) informowanie właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji w każdym przypadku, gdy przedmiotowa umowa nie jest przestrzegana;
  - (vii) dopilnowanie, aby przeprowadzono przegląd zdatności do lotu statku powietrznego, gdy jest to konieczne, oraz aby wydano ARC;
  - (viii) przekazywanie w ciągu 10 dni kopii każdego wydanego lub przedłużonego ARC do właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji;
  - (ix) zgłaszanie wszelkich zdarzeń, nakazane przez odpowiednie regulacje;
  - (x) informowanie właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji w każdym przypadku, gdy przedmiotowa umowa została wypowiedziana przez którąkolwiek ze stron.

**2) Obowiązki właściciela:**

- (i) posiadanie ogólnej wiedzy na temat AMP;
- (ii) posiadanie ogólnej wiedzy na temat przepisów niniejszego załącznika;
- (iii) przekazywanie statku powietrznego do obsługi technicznej zgodnie z instrukcjami zakontraktowanej CAMO lub CAO;

**▼ C4**

- (iv) wykonywanie modyfikacji wyłącznie po konsultacji z zakontraktowaną CAMO lub CAO;
- (v) informowanie CAMO lub CAO o wszystkich czynnościach obsługi technicznej przeprowadzonych na wyjątkowych zasadach bez wiedzy i kontroli zakontraktowanej CAMO lub CAO;
- (vi) zgłaszanie zakontraktowanej CAMO lub CAO, za pośrednictwem książki statku powietrznego, wszystkich usterek wykrytych podczas eksploatacji;
- (vii) informowanie właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji w każdym przypadku, gdy przedmiotowa umowa została wypowiedziana przez którąkolwiek ze stron;
- (viii) każdorazowe informowanie właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji i zakontraktowanej CAMO lub CAO o sprzedaży statku powietrznego;
- (ix) zgłaszanie wszelkich zdarzeń, nakazane przez odpowiednie regulacje;
- (x) regularne informowanie zakontraktowanej CAMO lub CAO o nalocie statku powietrznego oraz przekazywanie wszelkich pozostałych danych dotyczących wykorzystania statku powietrznego, zgodnie z ustaleniami poczynionymi z zakontraktowaną CAMO lub CAO;
- (xi) wpisywanie CRS do książki statku powietrznego, o czym mowa w pkt ML.A.803 lit. c), w ramach wykonywania obsługi technicznej pilota-właściciela;
- (xii) informowanie zakontraktowanej CAMO lub CAO nie później niż 30 dni po zakończeniu wszelkich zadań obsługi technicznej pilota-właściciela.

**▼ C4***Dodatek II***Ograniczona obsługa techniczna przez pilota-właściciela**

Przed wykonaniem jakiegokolwiek zadania obsługi technicznej pilot-właściciel przestrzega, oprócz wymagań określonych w niniejszym załączniku, następujących podstawowych zasad:

**a) Kompetencje i zakres obowiązków**

- 1) Pilot-właściciel jest zawsze odpowiedzialny za całość obsługi technicznej, którą wykonuje.
- 2) Pilot-właściciel musi mieć odpowiedni poziom kompetencji do wykonywania danego zadania. Do obowiązków pilota-właściciela należy zapoznanie się ze standardowymi praktykami obsługi technicznej posiadanych przez niego statków powietrznych i z AMP.

**b) Zadania**

Pilot-właściciel może przeprowadzać proste inspekcje wizualne lub proste czynności w celu sprawdzenia ogólnego stanu i oczywistych uszkodzeń oraz prawidłowego działania płatownca, silników, układów i podzespołów.

Pilot-właściciel nie może poświadczyć wykonania zadania obsługi technicznej, jeżeli dane zadanie spełnia którykolwiek z następujących warunków:

- 1) stanowi krytyczne zadanie obsługi technicznej;
- 2) wymaga demontażu głównych podzespołów lub głównego zespołu;
- 3) jest wykonywane zgodnie z dyrektywą zdatności lub z pozycją ograniczeń zdatności do lotu, o ile nie jest wyraźnie dozwolone w tej dyrektywie lub w tej pozycji;
- 4) wymaga stosowania specjalnych narzędzi lub narzędzi kalibrowanych (z wyjątkiem klucza dynamometrycznego i zagniatka);
- 5) wymaga stosowania urządzeń testujących lub przeprowadzania specjalnych badań (np. próby nieniszczące, testy systemu lub kontrole operacyjne automatycznego i elektronicznego wyposażenia pokładowego);
- 6) polega na nieplanowanych inspekcjach specjalnych (np. inspekcja po twardym lądowaniu);
- 7) rzutuje na układy o decydującym znaczeniu dla lotów według wskazań przyrządów (lotów IFR);
- 8) stanowi złożone zadanie obsługi technicznej zgodnie z dodatkiem III lub zadanie obsługi technicznej podzespołu zgodnie z pkt ML.A.502 lit. a) lub b);
- 9) stanowi część kontroli przeprowadzanej co 100 godzin / kontroli rocznej (w tych przypadkach zadanie obsługi technicznej jest połączone z przeglądem zdatności do lotu przeprowadzanym przez organizację obsługi technicznej lub niezależny personel poświadczający).

Kryteria, o których mowa w ppkt 1–9, nie mogą stracić priorytetowego charakteru w stosunku do mniej restrykcyjnych instrukcji wydanych zgodnie z AMP, o którym mowa w pkt ML.A.302.



**▼ C4**

Żadne zadanie wymienione w instrukcji użytkowania w locie (lub w innych instrukcjach operacyjnych), na przykład służące przygotowaniu statku powietrznego do lotu (montaż skrzydeł szybowca lub przegląd przedlotowy bądź montaż gondoli, palnika, zbiorników paliwa i kombinacji powłoki w przypadku balonów) nie jest uznawane za zadanie obsługi technicznej i dlatego nie wymaga poświadczenia obsługi. Niemniej jednak osoba wykonująca montaż tych części jest odpowiedzialna za upewnienie się, czy części te kwalifikują się do instalacji i są zdatne do użytku.

**c) Wykonywanie i dokumentowanie zadań obsługi technicznej pilota-właściciela**

Dane obsługowe określone w pkt ML.A.401 muszą być zawsze dostępne podczas prowadzenia obsługi technicznej pilota-właściciela i należy się nimi kierować. Szczegółowe informacje dotyczące danych, które stanowią punkty odniesienia podczas wykonywania obsługi technicznej pilota-właściciela muszą być zawarte w CSR zgodnie z pkt ML.A.803 lit. d).

Pilot właściciel musi poinformować zakontraktowaną CAMO lub CAO (jeżeli taka umowa istnieje) o zakończeniu zadań obsługi technicznej pilota-właściciela nie później niż 30 dni po zakończeniu tych zadań zgodnie z pkt ML.A.305 lit. a).

**▼ C4***Dodatek III***Złożone zadania obsługi technicznej, których pilot-właściciel nie może poświadczać****▼ M8**

Wszystkie poniższe przypadki stanowią złożone zadania obsługi technicznej, które, zgodnie z dodatkiem II, nie mogą być wykonywane przez pilota-właściciela. Zadania te są poświadczane przez zatwierdzoną organizację obsługi technicznej albo przez niezależny personel poświadczający:

**▼ C4**

a) modyfikacja, wymiana lub naprawa przez nitowanie, klejenie, laminowanie lub spawanie dowolnej z następujących części płatowca statku powietrznego:

- 1) belka skrzynkowa;
- 2) podłużnica skrzydła lub element pasa dźwigara kratowego;
- 3) dźwigar;
- 4) pas dźwigara;
- 5) pręt belki kratowniczej;
- 6) żebro usztywniające belki;
- 7) element stępki lub krawędzi bocznej kadłuba lub pływaka wodnosamolotu;
- 8) element sprężysty z blachy falistej na powierzchni skrzydła lub ogona;
- 9) główne żebro skrzydła;
- 10) zastrzał wspierający skrzydło lub ogon;
- 11) łożo silnika;
- 12) podłużnica lub wręga kadłuba;
- 13) pręt kratownicy bocznej lub poziomej bądź wręgi wzmocnionej;
- 14) mocowanie lub wspornik fotela;
- 15) wymiana prowadnic foteli;
- 16) zastrzał podwozia lub zastrzał wzmacniający;
- 17) oś;
- 18) koło; oraz
- 19) płozy lub podstawa płóz, z wyjątkiem wymiany pokrycia o niskim współczynniku tarcia;

b) modyfikacja lub naprawa którejkolwiek z następujących części:

- 1) powłoka statku powietrznego lub powłoka pływaka statku powietrznego, jeżeli prace wymagają użycia stojaka, łoża montażowego lub uchwytu;
- 2) powłoka statku powietrznego, podlegająca zwiększonemu ciśnieniu, jeżeli uszkodzenia powłoki są większe niż 15 cm (6 cali) w dowolnym kierunku;

**▼ C4**

- 3) część układu sterowania przenosząca obciążenia, włącznie z kolumną sterownicy, pedałami, wałem, kwadrantem, dźwignią kątową, rurą skrętną, ramieniem sterującym oraz kutymi lub odlanymi wspornikami, ale z wyłączeniem:
    - (i) kucia naprawianych połączeń splatanych lub oprawy przewodów; oraz
    - (ii) wymiany końcówki popychacza rurowego mocowanego za pomocą nitów;
  - 4) pozostałe elementy konstrukcji, niewymienione w lit. a), które producent określił jako elementy konstrukcji nośnej w podręczniku obsługi technicznej, podręczniku napraw konstrukcyjnych lub instrukcji dotyczących zapewniania ciągłej zdatości do lotu;
- c) wykonanie wszystkich następujących czynności obsługi technicznej silnika tłokowego:
- 1) demontaż i ponowny montaż silnika tłokowego inny niż:
    - (i) służący uzyskaniu dostępu do zespołów tłoków/cylindrów; lub
    - (ii) służący usunięciu osłony tylnych agregatów, umożliwiającego inspekcję lub wymianę zespołów pompy olejowej w przypadku, gdy tego rodzaju czynności nie są związane z demontażem i ponownym zamontowaniem kół zębatach wewnętrznych;
  - 2) demontaż i ponowny montaż przekładni redukcyjnych;
  - 3) spawanie i lutowanie twarde złączy inne niż drobne naprawy spawalnicze jednostek układu wydechowego przeprowadzane przez spawacza posiadającego odpowiednie upoważnienia lub zatwierdzenia, lecz z wyłączeniem wymiany podzespołów;
  - 4) usuwanie zakłóceń działania poszczególnych części jednostek dostarczanych po próbach na stoisku, z wyjątkiem przypadku wymiany lub regulacji elementów normalnie wymienialnych lub podlegających regulacji w ramach obsługi;
- d) wyważanie śmigła, z wyjątkiem:
- 1) wyważenia statycznego do celów certyfikacji, w przypadku gdy jest ono wymagane w podręczniku obsługi technicznej; oraz
  - 2) wyważenia dynamicznego na zainstalowanych śmigłach, przy pomocy urządzeń elektronicznych służących do wyważenia, w przypadku gdy jest to dozwolone w podręczniku obsługi technicznej lub w innych zatwierdzonych danych dotyczących zdatości do lotu;
- e) każde dodatkowe zadanie, które wymaga:
- 1) specjalistycznego oprzyrządowania, wyposażenia lub zaplecza; lub
  - 2) złożonych procedur koordynacyjnych z uwagi na wydłużony czas wykonywania zadań i konieczność zaangażowania kilku osób.

▼ C4

## Dodatek IV

▼ M11**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: .....

▼ M10

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

(oraz że) w dniu wydania poświadczenia uznany (on) jest za zdalny do lotu.

Data wydania: ..... Data ważności: .....

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

▼ M11

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: .....

(oraz że) w dniu wydania poświadczenia uznany (on) jest za zdalny 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: .....

**▼ M11**

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 w kontekście potrzeb wystawcy.

Formularz 15c EASA, wydanie 4.

▼ **C4**

## ZAŁĄCZNIK Vc

## (część CAMO)

## SPIS TREŚCI

## SEKCJA A — WYMAGANIA W STOSUNKU DO ORGANIZACJI

- CAMO.A.005 Zakres
- CAMO.A.105 Właściwy organ
- CAMO.A.115 Wniosek o wydanie certyfikatu organizacji
- CAMO.A.120 Sposoby spełnienia wymagań
- CAMO.A.125 ► **M8** Zakres zatwierdzenia i przywileje organizacji ◀
- CAMO.A.130 Zmiany w organizacji
- CAMO.A.135 Ciągłość ważności
- CAMO.A.140 Dostęp
- CAMO.A.150 Niezgodności
- CAMO.A.155 Natychmiastowa reakcja na problem w zakresie bezpieczeństwa
- CAMO.A.160 Zgłaszanie zdarzeń
- CAMO.A.200 System zarządzania
- CAMO.A.202 Wewnętrzny system zgłaszania kwestii związanych z bezpieczeństwem
- CAMO.A.205 Wykonawstwo i podwykonawstwo
- CAMO.A.215 Zaplecze
- CAMO.A.220 Prowadzenie dokumentacji
- CAMO.A.300 ► **M8** Charakterystyka zarządzania ciągłą zdatnością do lotu (CAME) ◀
- CAMO.A.305 Wymagania w stosunku do personelu
- CAMO.A.310 Kwalifikacje personelu ds. przeglądu zdatności do lotu
- CAMO.A.315 Zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu
- CAMO.A.320 Przegląd zdatności do lotu
- CAMO.A.325 Dane dotyczące zarządzania ciągłą zdatnością do lotu

## SEKCJA B — WYMAGANIA W STOSUNKU DO ORGANU

- CAMO.B.005 Zakres
- CAMO.B.115 Dokumentacja nadzoru
- CAMO.B.120 Sposoby spełnienia wymagań
- CAMO.B.125 Informowanie Agencji
- CAMO.B.135 Natychmiastowa reakcja na problem w zakresie bezpieczeństwa
- CAMO.B.200 System zarządzania
- CAMO.B.205 Przydział zadań kwalifikowanym jednostkom
- CAMO.B.210 Zmiany w systemie zarządzania
- CAMO.B.220 Prowadzenie dokumentacji
- CAMO.B.300 Zasady nadzoru
- CAMO.B.305 Program nadzoru
- CAMO.B.310 ► **C9** Procedura pierwszej certyfikacji ◀
- CAMO.B.330 Zmiany
- CAMO.B.350 Niezgodności i działania naprawcze
- CAMO.B.355 Zawieszenie, ograniczenie i cofnięcie

▼ **M8**

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

▼ **C4***SEKCJA A***WYMAGANIA W STOSUNKU DO ORGANIZACJI****CAMO.A.005 Zakres**

Niniejsza sekcja ustanawia wymagania, jakie musi spełniać dana organizacja, aby kwalifikować się do uzyskania lub utrzymania ważności certyfikatu zarządzania ciągłą zdadnością do lotu statku powietrznego i podzespołów przeznaczonych do instalacji.

**CAMO.A.105 Właściwy organ**

Do celów niniejszego załącznika za właściwy organ uznaje się:

- a) organ wyznaczony przez państwo członkowskie, w którym znajduje się główne miejsce prowadzenia działalności danej organizacji, o ile certyfikat przewoźnika lotniczego nie obejmuje zatwierdzenia;
- b) organ wyznaczony przez państwo członkowskie operatora, jeśli zatwierdzenie stanowi część certyfikatu przewoźnika lotniczego;
- c) Agencję, jeżeli główne miejsce prowadzenia działalności organizacji znajduje się w państwie trzecim.

**CAMO.A.115 Wniosek o wydanie certyfikatu organizacji**

- a) Wniosek o wydanie certyfikatu lub zmianę w istniejącym certyfikacie zgodnie z niniejszym załącznikiem sporządza się w formie i w sposób określony przez właściwy organ, z uwzględnieniem stosownych wymagań załącznika I (część M), załącznika Vb (część ML) i niniejszego załącznika.
- b) Wnioskodawcy ubiegający się o wydanie pierwszego certyfikatu na podstawie niniejszego załącznika przedkładają właściwemu organowi:
  - 1) wyniki wstępnego audytu przeprowadzonego przez organizację pod kątem stosownych wymagań określonych w załączniku I (część M), w załączniku Vb (część ML) i w niniejszym załączniku;
  - 2) dokumentację wykazującą, w jaki sposób spełnią wymagania ustanowione w niniejszym rozporządzeniu.

Tego typu dokumentacja musi obejmować, jak określono w pkt CAMO.A.130, procedurę opisującą sposób zarządzania zmianami niewymagającymi uprzedniego zatwierdzenia i powiadamiania o nich właściwego organu.

**CAMO.A.120 Sposoby spełnienia wymagań**

- a) Do zapewnienia zgodności z przepisami rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do niego zamiast AMC przyjętych przez Agencję organizacja może wykorzystać alternatywne sposoby spełnienia wymagań.
- b) W przypadku gdy organizacja zamierza wykorzystać alternatywne sposoby spełnienia wymagań, przed ich zastosowaniem przedkłada właściwemu organowi pełny opis alternatywnych sposobów spełnienia wymagań. Opis ten uwzględnia wszelkie zmiany instrukcji lub procedur mogące mieć istotne znaczenie, a także ocenę potwierdzającą zgodność z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego.

**▼ C4**

Organizacja może stosować te alternatywne sposoby spełnienia wymagań po ich uprzednim zatwierdzeniu przez właściwy organ oraz po otrzymaniu powiadomienia przewidzianego w pkt CAMO.B.120.

**CAMO.A.125 Zakres zatwierdzenia i przywileje organizacji**

- a) Zatwierdzenie jest wskazane w certyfikacie, którego wzór podano w dodatku I, i jest wydawane przez właściwy organ.
- b) Niezależnie od przepisów lit. a), w przypadku przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, zatwierdzenie stanowi część certyfikatu przewoźnika lotniczego wydawanego przez właściwy organ w odniesieniu do eksploatowanych statków powietrznych.
- c) Zakres prac jest określony w charakterystyce zarządzania ciągłą zdadnością do lotu (CAME) zgodnie z pkt CAMO.A.300.
- d) Organizacja zatwierdzona zgodnie z niniejszym załącznikiem może:
  - 1) zarządzać ciągłą zdadnością do lotu statków powietrznych, z wyjątkiem statków powietrznych użytkowanych przez przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, wymienionych w certyfikacie;
  - 2) zarządzać ciągłą zdadnością do lotu statków powietrznych użytkowanych przez przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, w przypadku gdy są one wymienione zarówno w jej certyfikacie, jak i w jej certyfikacie przewoźnika lotniczego;
  - 3) organizować wykonywanie ograniczonych zadań zapewniania ciągłej zdadności do lotu wspólnie z inną organizacją będącą podwykonawcą, działającą w ramach jej systemu zarządzania, jak wskazano w certyfikacie;

**▼ M8**

- 4) przedłużać ważność poświadczenia przeglądu zdadności do lotu na warunkach określonych w pkt M.A.901 lit. f) załącznika I (część M) lub pkt ML.A.901 lit. c) załącznika Vb (część ML), stosownie do przypadku;
- 5) zatwierdza AMP, zgodnie z pkt ML.A.302 lit. b) ppkt 2, w odniesieniu do statków powietrznych zarządzanych zgodnie z załącznikiem Vb (część ML).

**▼ C4**

- e) Organizacja zatwierdzona zgodnie z niniejszym załącznikiem, której główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w jednym z państw członkowskich, może dodatkowo zostać uprawniona do przeprowadzania przeglądów zdadności do lotu zgodnie z pkt M.A.901 załącznika I (część M) lub pkt ML.A.903 załącznika Vb (część ML), stosownie do przypadku, oraz:

**▼ M8**

- 1) wystawiania związanego z tym poświadczenia przeglądu zdadności do lotu i przedłużania w odpowiednim czasie jego ważności zgodnie z warunkami określonymi odpowiednio w pkt M.A.901 lit. c) ppkt 2 i w pkt M.A.901 lit. e) ppkt 2 załącznika I (część M) lub w pkt ML.A.901 lit. c) załącznika Vb (część ML);

**▼ C4**

- 2) wydawać zalecenia w sprawie przeglądu zdadności do lotu właściwemu organowi państwa członkowskiego rejestracji, zgodnie z warunkami określonymi w pkt M.A.901 lit. d) lub pkt M.A.904 lit. b) załącznika I (część M).



▼ **C4**

- f) Organizacja mająca przywileje, o których mowa w lit. e), może dodatkowo zostać uprawniona do wydawania zezwoleń na lot zgodnie z pkt 21.A.711 lit. d) załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 w odniesieniu do poszczególnych statków powietrznych, w stosunku do których organizacja ta jest uprawniona do wydawania poświadczeń przeglądu zdatości do lotu, w przypadku gdy organizacja ta potwierdza zgodność z zatwierdzonymi warunkami lotu, z zastrzeżeniem przestrzegania odpowiedniej procedury z CAME, o której mowa w pkt CAMO.A.300.

**CAMO.A.130 Zmiany w organizacji**

- a) Następujące zmiany w organizacji wymagają uprzedniego zatwierdzenia:
- 1) zmiany, które mają wpływ na zakres certyfikatu lub zakres zatwierdzenia organizacji;
  - 2) zmiany dotyczące personelu wyznaczonego zgodnie z pkt CAMO.A.305 lit. a) ppkt 3–5 i lit. b) ppkt 2;
  - 3) zmiany dotyczące struktury hierarchii służbowej między personelem wyznaczonym zgodnie z pkt CAMO.A.305 lit. a) ppkt 3–5 i lit. b) ppkt 2 a kierownikiem odpowiedzialnym;
  - 4) procedura związana ze zmianami niewymagającymi uprzedniego zatwierdzenia, o których mowa w lit. c).
- b) W odniesieniu do wszelkich zmian wymagających uprzedniego zatwierdzenia zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego, organizacja musi złożyć wniosek do właściwego organu i uzyskać od niego zatwierdzenie. Wniosek składa się przed wprowadzeniem takiej zmiany, aby umożliwić właściwemu organowi stwierdzenie ciągłej zgodności z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego oraz, w razie potrzeby, wprowadzenie ewentualnych poprawek do certyfikatu organizacji i dołączonego do niego odpowiedniego zakresu zatwierdzenia.

Organizacja przekazuje właściwemu organowi odpowiednią dokumentację.

Zmianę można wprowadzić wyłącznie po otrzymaniu od właściwego organu formalnego zatwierdzenia zgodnie z pkt CAMO.B.330.

Podczas wprowadzania tego typu zmian organizacja musi działać zgodnie z warunkami określonymi przez właściwy organ, stosownie do przypadku.

- c) Zarządzanie wszelkimi zmianami niewymagającymi uprzedniego zatwierdzenia oraz powiadamianie o nich właściwego organu musi odbywać się z uwzględnieniem procedury, o której mowa w pkt CAMO.A.115 lit. b) i która została zatwierdzona przez właściwy organ zgodnie z CAMO.B.310 lit. h).

**CAMO.A.135 Ciągłość ważności**

- a) Certyfikat organizacji pozostaje ważny pod warunkiem spełnienia wszystkich następujących warunków:

▼ **C4**

- 1) organizacja stale przestrzega przepisów rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do niego, z uwzględnieniem przepisów dotyczących podejmowania działań dotyczących wykrytych niezgodności, określonych w pkt CAMO.B.350;
  - 2) właściwy organ ma dostęp do organizacji zgodnie z pkt CAMO.A.140;
  - 3) nie nastąpiło zrzeczenie się ani cofnięcie certyfikatu.
- b) W przypadku przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 wygaśnięcie, zawieszenie lub cofnięcie certyfikatu operatora lotniczego oznacza automatyczne unieważnienie certyfikatu organizacji w odniesieniu do statków powietrznych, których znaki rejestracyjne wskazano w certyfikacie przewoźnika lotniczego, chyba że właściwy organ wyraźnie stwierdził inaczej.
- c) Po zrzeczeniu się lub cofnięciu certyfikatu jest on niezwłocznie zwracany właściwemu organowi.

**CAMO.A.140 Dostęp**

Do celów stwierdzenia zgodności z odpowiednimi wymaganiami rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do niego organizacja zapewnia nieprzerwany dostęp do wszystkich obiektów, statków powietrznych, dokumentów, zapisów, danych, procedur lub innych materiałów mających związek z jego działalnością i podlegających certyfikacji, niezależnie od tego, czy działalność ta została zakontraktowana/objęta podwykonawstwem czy nie, wszelkim osobom upoważnionym przez jeden z następujących organów:

- a) właściwy organ określony w pkt CAMO.A.105;
- b) organ działający zgodnie z przepisami pkt CAMO.B.300 lit. d) lub pkt CAMO.B.300 lit. e).

**CAMO.A.150 Niezgodności**

- a) Po otrzymaniu powiadomienia o niezgodnościach zgodnie z pkt CAMO.B.350 organizacja:
- 1) identyfikuje przyczynę lub przyczyny niezgodności oraz czynniki sprzyjające jej wystąpieniu;
  - 2) określa plan działań naprawczych;
  - 3) wykazuje podjęcie działań naprawczych w sposób zadowalający właściwy organ.
- b) Działania, o których mowa w lit. a) ppkt 1, 2 i 3, przeprowadza się w terminie uzgodnionym z tym właściwym organem zgodnie z pkt CAMO.B.350.

**CAMO.A.155 Natychmiastowa reakcja na problem w zakresie bezpieczeństwa**

Organizacja:

- a) wdraża wszelkie środki bezpieczeństwa nakazane przez właściwy organ zgodnie z pkt CAMO.B.135;
- b) stosuje wszelkie istotne obowiązkowe informacje na temat bezpieczeństwa wydane przez Agencję.

▼ **C4****CAMO.A.160 Zgłaszanie zdarzeń**

- a) W ramach swojego systemu zarządzania organizacja wdraża system zgłaszania zdarzeń, który spełnia wymagania określone w rozporządzeniu (UE) nr 376/2014 i rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2015/1018 <sup>(1)</sup>.
- b) Nie naruszając przepisów lit. a), organizacja musi zapewnić zgłaszanie właściwemu organowi i organizacji odpowiedzialnej za projekt statku powietrznego informacji o każdym incydencie, niesprawności, defekcie technicznym, przekroczeniu ograniczeń technicznych, zdarzeniu, które wskazywałyby, że informacje zawarte w danych opracowanych zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 są niedokładne, niekompletne lub niejednoznaczne, lub też o innych nietypowych okolicznościach, które wpłynęły lub mogły wpłynąć na bezpieczną eksploatację statku powietrznego, ale nie spowodowały wypadku ani poważnego incydentu.
- c) Nie naruszając przepisów rozporządzenia (UE) nr 376/2014 i rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1018, zgłoszenia, o których mowa w lit. a) i b), są przekazywane w postaci i na zasadach ustanowionych przez właściwy organ i zawierają wszelkie znane organizacji istotne informacje o zaistniałej sytuacji.
- d) Zgłoszenia dokonuje się najszybciej jak to możliwe, a w żadnym wypadku nie później niż 72 godziny po stwierdzeniu przez organizację sytuacji, do której zgłoszenie się odnosi, chyba że wyjątkowe okoliczności to uniemożliwią.
- e) W stosownych przypadkach, zaraz po ustaleniu działań, jakie organizacja zamierza podjąć w celu zapobieżenia podobnym wydarzeniom w przyszłości, organizacja sporządza sprawozdanie uzupełniające, aby określić szczegóły tych działań. Sprawozdanie to sporządzane jest w formie i w sposób określony przez właściwy organ.

**CAMO.A.200 System zarządzania**

- a) Organizacja opracowuje, wdraża i utrzymuje system zarządzania, który obejmuje:
  - 1) wyraźnie zdefiniowany zakres obowiązków i odpowiedzialności w całej organizacji, w tym bezpośredniej odpowiedzialności kierownika odpowiedzialnego za bezpieczeństwo;
  - 2) opis ogólnych zasad i reguł rządzących organizacją w odniesieniu do bezpieczeństwa, określanych jako „polityka bezpieczeństwa”;
  - 3) identyfikację zagrożeń dla bezpieczeństwa lotniczego związanych w działalnością organizacji, ich ocenę i zarządzanie powiązaniem ryzykiem, w tym podejmowanie działań zmierzających do zmniejszenia ryzyka i zweryfikowania ich skuteczności;
  - 4) utrzymywanie odpowiedniego poziomu przeszkolenia i kompetencji członków personelu do wykonywanych przez nich zadań;
  - 5) dokumentację wszystkich najważniejszych procesów objętych systemem zarządzania, w tym procesu przekazywania personelowi wiedzy o jego obowiązkach, oraz procedurę zmieniania tej dokumentacji;

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie (UE) 2015/1018 z dnia 29 czerwca 2015 r. ustanawiające wykaz klasyfikujący zdarzenia w lotnictwie cywilnym, które muszą być zgłaszane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 (Dz.U. L 163 z 30.6.2015, s. 1).

▼ **C4**

- 6) funkcję monitorowania zgodności organizacji z odpowiednimi wymaganiami. Monitorowanie zgodności obejmuje system zwrotnego informowania kierownika odpowiedzialnego o niezgodnościach, aby w razie potrzeby zapewnić skuteczne podjęcie działań naprawczych;
  - 7) wszelkie dodatkowe wymagania, które są określone w niniejszym rozporządzeniu.
- b) System zarządzania jest dostosowany do wielkości organizacji oraz charakteru i złożoności prowadzonej działalności, a także uwzględnia zagrożenia i powiązane ryzyko wynikające z tej działalności.
  - c) W przypadku gdy organizacja posiada co najmniej jeden dodatkowy certyfikat organizacji w ramach rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do niego, system zarządzania może zostać zintegrowany z systemem wymaganym na mocy takich dodatkowych posiadanych certyfikatów.
  - d) Niezależnie od przepisów lit. c), w odniesieniu do przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, system zarządzania przewidziany w niniejszym załączniku stanowi integralną część systemu zarządzania operatorem.

**CAMO.A.202 Wewnętrzny system zgłaszania kwestii związanych z bezpieczeństwem**

- a) W ramach swojego systemu zarządzania organizacja ustanawia wewnętrzny system zgłaszania kwestii związanych z bezpieczeństwem w celu umożliwienia gromadzenia i oceny zdarzeń, które należy zgłaszać zgodnie z pkt CAMO.A.160.
- b) System ten umożliwia również gromadzenie i ocenę tych zgłaszanych wewnętrznie błędów, zdarzeń potencjalnie wypadkowych oraz zagrożeń, które nie są objęte zakresem lit. a).
- c) Za pomocą tego systemu organizacja:
  - 1) identyfikuje przyczyny i czynniki sprzyjające wystąpieniu wszelkich zgłoszonych błędów, zdarzeń potencjalnie wypadkowych oraz zagrożeń i zajmuje się nimi w ramach zarządzania ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa zgodnie z pkt CAMO.A.200 lit. a) ppkt 3;
  - 2) zapewnia ocenę wszystkich znanych i istotnych informacji dotyczących błędów, niemożności stosowania procedur, zdarzeń potencjalnie wypadkowych oraz zagrożeń, a także metodę przekazywania informacji, w zależności od potrzeb.
- d) Organizacja zapewnia dostęp do swojego wewnętrznego systemu zgłaszania kwestii związanych z bezpieczeństwem wszystkim podwykonawcom.
- e) Organizacja współpracuje w przeprowadzaniu badań w sprawie bezpieczeństwa z innymi organizacjami, które w istotny sposób przyczyniają się do bezpieczeństwa własnych działań związanych z zarządzaniem ciągłą zdatością do lotu.

**CAMO.A.205 Wykonawstwo i podwykonawstwo**

- a) Organizacja zapewnia, aby w przypadku zakontraktowania obsługi technicznej lub zlecenia podwykonawstwa dowolnej części jej działań związanych z zarządzaniem ciągłą zdatością do lotu:

**▼ C4**

- 1) działania te były zgodne ze stosownymi wymaganiami; oraz
  - 2) system zarządzania organizacji uwzględniał wszelkie zagrożenia dla bezpieczeństwa lotniczego związane z wykonawstwem lub podwykonawstwem.
- b) W przypadku gdy organizacja zleca podwykonawstwo jakiegokolwiek części działań związanych z zarządzaniem ciągłą zdadnością do lotu innej organizacji, podwykonawca działa w ramach zatwierdzenia organizacji. Organizacja dopilnowuje, aby właściwy organ uzyskał dostęp do podwykonawcy, aby sprawdzić ciągłość zgodności ze stosownymi wymaganiami.

**CAMO.A.215 Zaplecze**

Organizacja udostępnia personelowi określone w pkt CAMO.A.305 odpowiednie pomieszczenia biurowe w stosownych lokalizacjach.

**CAMO.A.220 Prowadzenie dokumentacji**

- a) Dokumentacja zarządzania ciągłą zdadnością do lotu
- 1) Organizacja zapewnia przechowywanie dokumentacji wymaganej zgodnie z pkt M.A.305, pkt ML.A.305 i, w stosownych przypadkach, pkt M.A.306.
  - 2) Organizacja rejestruje wszelkie szczegółowe dane dotyczące przeprowadzonych prac.
  - 3) Jeżeli organizacja ma przywilej określony w pkt CAMO.A.125 lit. e), to przechowuje kopie wszystkich wydanych lub, w stosownych przypadkach, przedłużonych poświadczeń przeglądu zdadności do lotu oraz wszystkich zaleceń, wraz z wszelkimi dokumentami uzupełniającymi. Ponadto organizacja przechowuje kopie wszystkich poświadczeń przeglądu zdadności do lotu, które przedłużyła na podstawie przywileju, o których mowa w pkt CAMO.A.125 lit. d) ppkt 4.
  - 4) Jeżeli organizacja ma przywilej określony w pkt CAMO.A.125 lit. f), przechowuje kopie wszystkich zezwoleń na lot wydanych zgodnie z przepisami pkt 21.A.729 załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.
  - 5) Organizacja przechowuje kopię całości dokumentacji, o której mowa w lit. a) ppkt 2–4, przez 3 lata od momentu, w którym odpowiedzialność za statek powietrzny zgodnie z pkt M.A.201 lub ML.A.201 została trwale przeniesiona na inną osobę lub organizację.
  - 6) W przypadku gdy organizacja kończy działalność, cała przechowywana dokumentacja jest przekazywana właścicielowi statku powietrznego.
- b) Dokumentacja systemu zarządzania, wykonawstwa i podwykonawstwa
- 1) Organizacja musi zapewnić przechowywanie następującej dokumentacji:
    - (i) zapisów dotyczących kluczowych procesów systemu zarządzania, zgodnie z opisem w pkt CAMO.A.200;
    - (ii) umów dotyczących wykonawstwa i podwykonawstwa, zgodnie z opisem w pkt CAMO.A.205;

▼ **C4**

- 2) Dokumentację systemu zarządzania, jak również wszelkich umów zawartych na podstawie pkt CAMO.A.205, przechowuje się przez co najmniej 5 lat.
- c) Akta osobowe
- 1) Organizacja musi zapewnić przechowywanie następującej dokumentacji:
- (i) zapisów dotyczących kwalifikacji i doświadczenia personelu zaangażowanego w zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu, monitorowanie zgodności z wymaganiami oraz zarządzanie bezpieczeństwem;
  - (ii) zapisów dotyczących kwalifikacji i doświadczenia wszystkich członków personelu ds. przeglądu zdatności do lotu, a także personelu wydającego zalecenia i zezwolenia na lot.
- 2) Akta każdego członka personelu ds. przeglądu zdatności do lotu, personelu wydającego zalecenia i personelu wydającego zezwolenia na lot muszą zawierać szczegółowe informacje dotyczące odpowiednich posiadanych kwalifikacji, wraz z podsumowaniem odpowiedniego doświadczenia i przeszkolenia w zakresie zarządzania ciągłą zdatnością do lotu oraz kopię upoważnienia.
- 3) Akta osobowe członków personelu prowadzone są tak długo, jak dana osoba pracuje dla organizacji, i przechowywane przez 3 lata po opuszczeniu przez nią organizacji.
- d) Organizacja ustanawia system prowadzenia dokumentacji umożliwiający odpowiednie przechowywanie danych dotyczących wszystkich jej działań i ich wiarygodną identyfikowalność.
- e) Format dokumentacji musi być określony w procedurach organizacji.
- f) Dokumentacja musi być przechowywana w sposób, który zapewni ochronę przed zniszczeniem, zmianami i kradzieżą.

**CAMO.A.300 Charakterystyka zarządzania ciągłą zdatnością do lotu (CAME)**

- a) Organizacja przekazuje właściwemu organowi charakterystykę zarządzania ciągłą zdatnością do lotu oraz, w stosownych przypadkach, wszelkie powiązane z nią instrukcje i procedury, zawierające wszystkie następujące informacje:
- 1) deklarację podpisywaną przez kierownika odpowiedzialnego, potwierdzającą, że organizacja będzie zawsze działać zgodnie z niniejszym załącznikiem, załącznikiem I (część M) i załącznikiem Vb (część ML), stosownie do przypadku, oraz z zatwierdzoną CAME. Jeżeli kierownik odpowiedzialny nie jest dyrektorem naczelnym organizacji, dyrektor naczelny kontrasygnuje deklarację;
  - 2) politykę bezpieczeństwa organizacji, zgodnie z opisem w pkt CAMO.A.200 lit. a) ppkt 2;
  - 3) zakres prac organizacji związanych z zakresem zatwierdzenia;
  - 4) ogólny opis zasobów ludzkich i wprowadzonego systemu umożliwiającego planowanie dostępności personelu zgodnie z wymaganiami pkt CAMO.A.305 lit. d);

▼ C4

- 5) tytuły oraz imiona i nazwiska osób, o których mowa w pkt CAMO.A.305 lit. a) ppkt 3–5, lit. b) ppkt 2 i lit. f);
- 6) zakres zadań, odpowiedzialności, obowiązków i uprawnień osób wyznaczonych na podstawie pkt CAMO.A.305 lit. a) ppkt 3–5, lit. b) ppkt 2, lit. e) i lit. f);
- 7) schemat organizacyjny przedstawiający powiązane struktury podziału odpowiedzialności i obowiązków między wszystkie osoby, o których mowa w pkt CAMO.A.305 lit. a) ppkt 3–5, lit. b) ppkt 2, lit. e) i lit. f), oraz w odniesieniu do pkt CAMO.A.200 lit. a) ppkt 1;
- 8) wykaz członków personelu upoważnionych do wystawiania poświadczeń przeglądu zdatności do lotu lub zaleceń, o których mowa w pkt CAMO.A.305 lit. e), z wyszczególnieniem, w stosownych przypadkach, członków personelu upoważnionych do wydawania zezwoleń na lot zgodnie z pkt CAMO.A.125 lit. c);
- 9) ogólny opis i lokalizację zaplecza technicznego;
- 10) opis wewnętrznego systemu zgłaszania kwestii związanych z bezpieczeństwem zgodnie z wymaganiami pkt CAMO.A.202;
- 11) procedury określające sposób zapewnienia przez organizację zgodności z niniejszym załącznikiem, załącznikiem I (część M) i załącznikiem Vb (część ML), stosownie do przypadku, obejmujące w szczególności:
  - (i) dokumentowanie kluczowych procesów systemu zarządzania, zgodnie z wymaganiami pkt CAMO.A.200;
  - (ii) procedury określające sposób, w jaki organizacja kontroluje wszelkie zakontraktowane i objęte podwykonawstwem czynności zgodnie z wymaganiami pkt CAMO.A.205 i pkt CAMO.A.315 lit. c);
  - (iii) procedury dotyczące zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, poświadczania przeglądów zdatności do lotu i zezwoleń na lot, stosownie do przypadku;
  - (iv) procedurę określającą zakres zmian niewymagających uprzedniego zatwierdzenia oraz opisującą sposób zarządzania zmianami i powiadamiania o nich, zgodnie z wymaganiami pkt CAMO.A.115 lit. b) i pkt CAMO.A.130 lit. c);
  - (v) procedury zmiany CAME;
- 12) wykaz zatwierdzonych programów obsługi technicznej statków powietrznych, w odniesieniu do których zawarto umowę o zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu zgodnie z pkt M.A.201 lub ML.A.201;
- 13) wykaz umów obsługę techniczną zgodnie z pkt CAMO.A.315 lit. c);
- 14) wykaz aktualnie zatwierdzonych alternatywnych sposobów spełnienia wymagań.

**▼ C4**

- b) Pierwsza wersja CAME jest zatwierdzana przez właściwy organ. Podlega ona zmianom niezbędnym do zachowania aktualności opisu organizacji.

**▼ M8**

- c) Zmianami w CAME zarządza się zgodnie z procedurami, o których mowa w lit. a) pkt 11 ppkt (iv) i (v). Wszelkie zmiany nieobjęte zakresem procedury, o której mowa w lit. a) pkt 11 ppkt (iv), jak również zmiany związane ze zmianami wymienionymi w pkt CAMO.A.130 lit. a), podlegają zatwierdzeniu przez właściwy organ.

**▼ C4****CAMO.A.305 Wymagania w stosunku do personelu**

- a) Organizacja wyznacza kierownika odpowiedzialnego, mającego uprawnienia służbowe do zagwarantowania finansowania i realizacji wszystkich czynności związanych z zarządzaniem ciągłą zdadnością do lotu zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie. Kierownik odpowiedzialny:
- 1) zapewnia dostępność wszelkich zasobów niezbędnych do zarządzania ciągłą zdadnością do lotu zgodnie z niniejszym załącznikiem, załącznikiem I (część M) i załącznikiem Vb (część ML), stosownie do przypadku, aby pomóc w stosowaniu certyfikatu zatwierdzenia organizacji;
  - 2) ustanawia i promuje politykę bezpieczeństwa określoną w pkt CAMO.A.200;
  - 3) wyznacza osobę lub grupę osób odpowiedzialnych za dopilnowanie przestrzegania przez organizację przez cały czas stosownych wymagań dotyczących zarządzania ciągłą zdadnością do lotu, poświadczania przeglądów zdadności do lotu oraz zezwoleń na lot, określonych w niniejszym załączniku, załączniku I (część M) i załączniku Vb (część ML);
  - 4) wyznacza osobę lub grupę osób odpowiedzialnych za zarządzanie funkcją monitorowania zgodności w ramach systemu zarządzania;
  - 5) wyznacza osobę lub grupę osób odpowiedzialnych za zarządzanie opracowywaniem, aspektami administracyjnymi i utrzymywaniem skutecznych procesów zarządzania bezpieczeństwem w ramach systemu zarządzania;
  - 6) zapewnia, aby osoba lub grupa osób mianowanych zgodnie z pkt CAMO.A.305 lit. a) ppkt 3–5 i lit. b) ppkt 2 miała bezpośredni dostęp do aktualnych informacji na temat kwestii zgodności i bezpieczeństwa;
  - 7) legitymuje się ogólną wiedzą na temat niniejszego rozporządzenia.
- b) W przypadku organizacji zatwierdzonych również jako przewoźnicy lotniczy koncesjonowani zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 kierownik odpowiedzialny musi ponadto:
- 1) być osobą wyznaczoną jako kierownik odpowiedzialny za przewoźnika lotniczego zgodnie z wymaganiami pkt ORO.GEN.210 lit. a) załącznika III (część ORO) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012;



▼ **C4**

- 2) wyznaczyć osobę odpowiedzialną za zarządzanie i nadzór w zakresie ciągłej zdatności do lotu, która nie może być pracownikiem organizacji zatwierdzonej zgodnie z załącznikiem II (część 145), z którą operator zawarł umowę, chyba że właściwy organ wyraźnie wyraził na to zgodę.
- c) Osoba lub osoby wyznaczone zgodnie z pkt CAMO.A.305 lit. a) ppkt 3–5) i lit. b) ppkt 2 muszą legitymować się odpowiednią wiedzą i praktyką oraz dostatecznym doświadczeniem w zarządzaniu ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych, a także muszą wykazać się praktyczną znajomością niniejszego rozporządzenia. Takie osoby ponoszą ostateczną odpowiedzialność przed kierownikiem odpowiedzialnym.
  - d) Organizacja musi wprowadzić system planowania dostępności personelu, aby dysponować wystarczającą liczbą członków personelu posiadającego odpowiednie kwalifikacje na potrzeby planowania, wykonywania, nadzorowania, przeprowadzania inspekcji i monitorowania działań organizacji zgodnie z zakresem zatwierdzenia.
  - e) Aby uzyskać zatwierdzenie do przeprowadzania przeglądów zdatności do lotu lub wydawania zaleceń zgodnie z pkt CAMO.A.125 lit. e) oraz, w stosownych przypadkach, wydawania zezwoleń na lot zgodnie z pkt CAMO.A.125 lit. f), organizacja musi dysponować personelem ds. przeglądu zdatności do lotu posiadającym kwalifikacje i upoważnienia zgodne z pkt CAMO.A.310.
  - f) W przypadku organizacji przedłużających ważność poświadczeń przeglądów zdatności do lotu zgodnie z pkt CAMO.A.125 lit. d) ppkt 4, osoby upoważnione do wykonywania tych czynności wyznacza dana organizacja.
  - g) Organizacja ustanawia i kontroluje kompetencje personelu zaangażowanego w monitorowanie zgodności, zarządzanie bezpieczeństwem, zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu, przeglądy zdatności do lotu lub wydawanie zaleceń oraz, w stosownych przypadkach, wydawanie zezwoleń na lot, zgodnie z procedurą i standardem uzgodnionymi przez właściwy organ. Oprócz fachowości niezbędnej do wykonywania określonej funkcji, kompetencje te muszą obejmować znajomość zasad dotyczących zarządzania bezpieczeństwem i czynnika ludzkiego, odpowiednią do funkcji i obowiązków pełnionych przez tę osobę w organizacji.

**CAMO.A.310 Kwalifikacje personelu ds. przeglądu zdatności do lotu**

- a) Personel ds. przeglądu zdatności do lotu wydający poświadczanie przeglądu zdatności do lotu lub zalecenia zgodnie z pkt CAMO.A.125 lit. e) oraz, w stosownych przypadkach, zezwolenia na lot zgodnie z pkt CAMO.A.125 lit. f) musi:
  - 1) mieć co najmniej 5 lat doświadczenia w zapewnianiu ciągłej zdatności do lotu;
  - 2) posiadać odpowiednią licencję określoną w załączniku III (część 66) bądź wykształcenie wyższe lotnicze lub równoważne;
  - 3) mieć ukończone formalne szkolenie w zakresie lotniczej obsługi technicznej;
  - 4) zajmować w zatwierdzonej organizacji stanowisko o odpowiednim zakresie obowiązków.
- b) Niezależnie od przepisów lit. a) ppkt 1, 3 i 4, wymaganie określone w lit. a) ppkt 2 można zastąpić uzyskaniem dodatkowych pięciu lat doświadczenia w zapewnianiu ciągłej zdatności do lotu poza doświadczeniem wymaganym zgodnie z lit. a) ppkt 1.

▼ **C4**

- c) Personel ds. przeglądu zdatności do lotu wyznaczony przez organizację może otrzymać upoważnienie od tej organizacji wyłącznie, gdy został formalnie zaakceptowany przez właściwy organ, po zadowalającym wykonaniu przeglądu zdatności do lotu pod nadzorem właściwego organu lub pod nadzorem upoważnionego personelu ds. przeglądu zdatności do lotu tej organizacji, zgodnie z procedurą zatwierdzoną przez właściwy organ jako część CAME.
- d) Organizacja musi dopilnować, aby personel ds. przeglądu zdatności do lotu statku powietrznego wykazał się odpowiednim, niedawno nabytym doświadczeniem w zarządzaniu ciągłą zdatnością do lotu.

**CAMO.A.315 Zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu**

- a) Organizacja dopilnowuje, aby całość zarządzania ciągłą zdatnością do lotu była realizowana zgodnie z sekcją A podsekcja C załącznika I (część M) lub sekcją A podsekcja C załącznika Vb (część ML), stosownie do przypadku.
- b) W odniesieniu do każdego zarządzanego statku powietrznego organizacja musi w szczególności:
  - 1) dopilnować, aby opracowano i sprawdzono program obsługi technicznej statku powietrznego, obejmujący stosowny program niezawodności, zgodnie z wymaganiami pkt M.A.302 lub pkt ML.A.302, stosownie do przypadku;
  - 2) w przypadku statków powietrznych nieużytkowanych przez przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, dostarczyć kopię programu obsługi technicznej statku powietrznego właścicielowi lub operatorowi odpowiedzialnemu zgodnie z pkt M.A.201 lub pkt ML.A.201, stosownie do przypadku;
  - 3) dopilnować, aby dane wykorzystywane na potrzeby wszelkich modyfikacji i napraw były zgodne z pkt M.A.304 lub pkt ML.A.304, stosownie do przypadku;
  - 4) w przypadku skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym lub statków powietrznych użytkowanych przez przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, ustanowić procedurę oceny nieobowiązkowych modyfikacji lub inspekcji oraz podejmować decyzje w sprawie ich stosowania, wykorzystując proces zarządzania ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa tej organizacji, zgodnie z wymaganiami pkt CAMO.A.200 lit. a) ppkt 3;
  - 5) dopilnować, aby statek powietrzny, silnik(i), śmigło(-a) i ich podzespoły powierzano w razie potrzeby odpowiednio zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej, o której mowa w podsekcji F załącznika I (część M), załączniku II (część 145) lub załączniku Vd (część CAO);
  - 6) zlecać obsługę techniczną, nadzorować działania i koordynować odpowiednie decyzje, aby zapewnić właściwe wykonywanie wszelkich czynności obsługi technicznej oraz ich odpowiednie poświadczenie na potrzeby ustalenia zdatności do lotu statku powietrznego.
- c) W przypadku gdy organizacja nie jest odpowiednio zatwierdzona zgodnie z podsekcją F załącznika I (część M), załącznikiem II (część 145) lub załącznikiem Vd (część CAO), zarządza ona, w porozumieniu z operatorem, pisemnymi umowami o obsługę techniczną, wymaganymi zgodnie z pkt M.A.201 lit. e) ppkt 3, lit. f) ppkt 3, lit. g) ppkt 3 i lit. h) ppkt 3 lub pkt ML.A.201, dopilnowując, aby:

**▼ C4**

- 1) ostatecznym wykonawcą całości obsługi technicznej była odpowiednio zatwierdzona organizacja obsługi technicznej;

**▼ M8**

- 2) funkcje wymagane odpowiednio zgodnie z pkt M.A.301 lit. b), c), f) i g) załącznika I (część M) lub pkt ML.A.301 załącznika Vb (część ML) zostały wyraźnie określone.

**▼ C4**

- d) Niezależnie od przepisów lit. c), umowa może mieć formę indywidualnych zleceń na prace powierzone organizacji obsługi technicznej w przypadku:
  - 1) statku powietrznego wymagającego nieplanowanej liniowej obsługi technicznej;
  - 2) obsługi technicznej podzespołów, w tym obsługi technicznej silników i śmigieł, stosownie do przypadku.
- e) Organizacja uwzględnia czynnik ludzki oraz ograniczenia wynikające z wydajności ludzkiej podczas zarządzania ciągłą zdadnością do lotu, w tym podczas realizacji działań zakontraktowanych i objętych podwykonawstwem.

**CAMO.A.320 Przegląd zdadności do lotu**

W przypadku gdy organizacja zatwierdzona zgodnie z pkt CAMO.A.125 lit. e) przeprowadza przeglądy zdadności do lotu, przeprowadza je zgodnie z pkt M.A.901 załącznika I (część M) lub pkt ML.A.903 załącznika Vb (część ML), stosownie do przypadku.

**▼ M8****CAMO.A.325 Dane dotyczące zarządzania ciągłą zdadnością do lotu**

► **C10** Organizacja musi posiadać i wykorzystywać stosowne aktualne dane obsługowe odpowiednio zgodnie z pkt M.A.401 załącznika I (część M) lub z pkt ML.A.401 załącznika Vb (część ML) na potrzeby wykonywania zadań dotyczących ciągłej zdadności do lotu, o których mowa w pkt CAMO.A.315 niniejszego załącznika (część CAMO). ◀ Dane te może dostarczyć właściciel lub operator, pod warunkiem zawarcia odpowiedniej umowy z takim właścicielem lub operatorem. W takim przypadku organizacja zarządzania ciągłą zdadnością do lotu musi przechowywać te dane jedynie przez okres obowiązywania umowy, chyba że przepisy pkt CAMO.A.220 lit. a) określają inne wymagania.

**▼ C4***SEKCJA B***WYMAGANIA W STOSUNKU DO ORGANU****CAMO.B.005 Zakres**

Niniejsza sekcja ustanawia wymagania dotyczące kwestii administracyjnych i zarządzania, które musi spełnić właściwy organ odpowiedzialny za wdrożenie i egzekwowanie przepisów sekcji A niniejszego załącznika.

**CAMO.B.115 Dokumentacja nadzoru**

Właściwy organ udostępnia odpowiedniemu personelowi wszystkie akty ustawodawcze, normy, zasady, publikacje techniczne i powiązane dokumenty, aby umożliwić mu wykonywanie zadań i wywiązywanie się z obowiązków.

**CAMO.B.120 Sposoby spełnienia wymagań**

- a) Agencja opracowuje akceptowalne sposoby spełnienia wymagań, które mogą być wykorzystywane do zapewnienia zgodności z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego.

▼ **C4**

- b) Do zapewnienia zgodności z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego można wykorzystać alternatywne sposoby spełnienia wymagań.
- c) Właściwy organ ustanawia system zapewniający spójną ocenę, czy wszystkie alternatywne sposoby spełnienia wymagań stosowane przez sam właściwy organ lub organizacje pod jego nadzorem umożliwiają zapewnienie zgodności z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego.
- d) Właściwy organ ocenia wszystkie alternatywne sposoby spełnienia wymagań zaproponowane przez organizację zgodnie z pkt CAMO.A.120, analizując przedłożoną dokumentację i – jeżeli uzna za konieczne – poprzez inspekcję organizacji.

Jeżeli właściwy organ uzna, że oceniane alternatywne sposoby spełnienia wymagań są zgodne z przepisami rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego, bez zbędnej zwłoki:

- 1) powiadamia wnioskodawcę, że może on wdrożyć alternatywne sposoby spełnienia wymagań oraz że może on, w stosownych przypadkach, odpowiednio zmienić zatwierdzenie lub certyfikat wnioskodawcy;
  - 2) powiadamia Agencję o zakresie tych alternatywnych sposobów spełniania wymagań, dołączając kopie wszelkich stosownych dokumentów.
- e) Jeżeli właściwy organ sam wykorzystuje alternatywne sposoby spełnienia wymagań do zapewnienia zgodności z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego, organ ten:

- 1) udostępnia je wszystkim organizacjom i osobom pod jego nadzorem;
- 2) bez zbędnej zwłoki powiadamia o nich Agencję.

Właściwy organ przekazuje Agencji pełny opis alternatywnych sposobów spełnienia wymagań, w tym wszelkich istotnych zmian w procedurach, wraz z oceną wykazującą ich zgodność z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego.

**CAMO.B.125 Informowanie Agencji**

- a) W przypadku wystąpienia istotnych problemów ze stosowaniem rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do niego właściwy organ bez zbędnej zwłoki zawiadamia o tym Agencję.
- b) Właściwy organ przekazuje Agencji informacje mające znaczenie dla bezpieczeństwa, pochodzące ze zgłoszeń o zdarzeniach, które otrzymał zgodnie z pkt CAMO.A.160.

**CAMO.B.135 Natychmiastowa reakcja na problem w zakresie bezpieczeństwa**

- a) Nie naruszając przepisów rozporządzenia (UE) nr 376/2014 i rozporządzenia wykonawczego (UE) 2015/1018 <sup>(1)</sup>, właściwy organ wdraża system służący do odpowiedniego gromadzenia, analizowania i rozpowszechniania informacji o bezpieczeństwie.

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie (UE) 2015/1018 z dnia 29 czerwca 2015 r. ustanawiające wykaz klasyfikujący zdarzenia w lotnictwie cywilnym, które muszą być zgłaszane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 (Dz.U. L 163 z 30.6.2015, s. 1).

▼ **C4**

- b) Agencja wdraża system służący do odpowiedniego analizowania wszelkich otrzymanych istotnych informacji o bezpieczeństwie i bez zbędnej zwłoki przekazuje państwu członkowskim i Komisji wszelkie informacje (w tym zalecenia lub działania naprawcze, jakie należy podjąć), które są im niezbędne do zareagowania w odpowiednim czasie na problem w zakresie bezpieczeństwa dotyczący wyrobów, części, urządzeń, osób lub organizacji podlegających rozporządzeniu (UE) 2018/1139 oraz aktom delegowanym i wykonawczym do niego.
- c) Po otrzymaniu informacji, o których mowa w lit. a) i b), właściwy organ stosuje odpowiednie środki, aby rozwiązać problem w zakresie bezpieczeństwa.
- d) O środkach podejmowanych zgodnie z lit. c) niezwłocznie informowane są wszystkie osoby lub organizacje, które są zobowiązane do ich przestrzegania na mocy rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do niego. Właściwy organ powiadamia o tych działaniach również Agencję oraz, w razie konieczności podjęcia wspólnych działań, inne zainteresowane państwa członkowskie.

**CAMO.B.200 System zarządzania**

- a) Właściwy organ ustanawia i utrzymuje system zarządzania obejmujący co najmniej:
  - 1) udokumentowane zasady i procedury opisujące jego strukturę organizacyjną oraz środki i metody zapewnienia zgodności z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego. Procedury muszą być aktualizowane i wykorzystywane jako podstawowe dokumenty robocze na użytek wewnętrzny danego właściwego organu podczas wykonywania wszelkich powiązanych zadań;
  - 2) personel w liczbie wystarczającej do wykonywania swoich zadań i wywiązywania się ze swoich obowiązków. Wprowadza się system planowania dostępności personelu, umożliwiając właściwe wykonywanie wszystkich zadań;
  - 3) personel posiadający kwalifikacje do wykonywania przydzielonych mu zadań oraz konieczną wiedzę, doświadczenie, a także wstępne i okresowe przeszkolenie zapewniające stały poziom kompetencji;
  - 4) odpowiednie zaplecze i pomieszczenia biurowe umożliwiające wykonanie przydzielonych zadań;
  - 5) funkcję monitorowania zgodności systemu zarządzania z odpowiednimi wymaganiami oraz adekwatności procedur, łącznie z ustanowieniem procesu audytu wewnętrznego i procesu zarządzania ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa. Monitorowanie zgodności musi obejmować system zwrotnego informowania kadry kierowniczej wyższego szczebla właściwego organu o wynikach audytu, aby w razie potrzeby zapewnić podjęcie działań naprawczych;
  - 6) osobę lub grupę osób ponoszących ostateczną odpowiedzialność przed kadrami kierowniczymi wyższego szczebla właściwego organu za proces monitorowania zgodności.
- b) W odniesieniu do poszczególnych obszarów swojej działalności, w tym systemu zarządzania, właściwy organ wyznacza co najmniej jedną osobę ponoszącą całościową odpowiedzialność za zarządzanie poszczególnymi zadaniami.

▼ **C4**

- c) Właściwy organ ustanawia procedury wzajemnej wymiany wszelkich niezbędnych informacji oraz udzielania pomocy pozostałym zainteresowanym właściwym organom, w tym w zakresie wszelkich zgłoszonych niezgodności i działań następczych podejmowanych w wyniku sprawowania nadzoru nad osobami i organizacjami prowadzącymi działalność na terytorium państwa członkowskiego, lecz certyfikowanymi przez właściwy organ innego państwa członkowskiego lub Agencję.
- d) Egzemplarz procedur dotyczących systemu zarządzania, wraz z późniejszymi zmianami, udostępnia się Agencji do celów standaryzacji oraz, na żądanie, organizacjom podlegającym przepisom niniejszego rozporządzenia.

**CAMO.B.205 Przydział zadań kwalifikowanym jednostkom**

- a) ► **C9** Zadania związane z pierwszą certyfikacją lub sprawowaniem ciągłego nadzoru nad osobami lub organizacjami podlegającymi przepisom rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do niego mogą być przydzielane przez państwa członkowskie jedynie kwalifikowanym jednostkom. ◀
  - 1) wprowadził system wstępnej i dalszej oceny spełniania przez kwalifikowaną jednostkę wymagań załącznika VI („Zasadnicze wymogi dotyczące kwalifikowanych jednostek”) do rozporządzenia (UE) 2018/1139. System ten oraz wyniki oceny muszą być dokumentowane;
  - 2) zawarł z tą kwalifikowaną jednostką udokumentowane porozumienie, zatwierdzone przez obydwie strony na odpowiednim szczeblu zarządzania, które wyraźnie określa:
    - (i) zadania, jakie należy wykonywać;
    - (ii) deklaracje, sprawozdania i rejestry, jakie należy przekazywać;
    - (iii) warunki techniczne, które należy spełnić podczas realizacji przedmiotowych zadań;
    - (iv) stosowne ubezpieczenie od odpowiedzialności;
    - (v) sposób ochrony informacji uzyskiwanych podczas realizacji przedmiotowych zadań.
- b) Właściwy organ zapewnia, by procesy audytu wewnętrznego i zarządzania ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa, wymagane zgodnie z pkt CAMO.B.200 lit. a) ppkt 5, obejmowały wszystkie wykonywane w jego imieniu zadania z zakresu certyfikacji i ciągłego nadzoru.

**CAMO.B.210 Zmiany w systemie zarządzania**

- a) Właściwy organ musi mieć system służący do identyfikacji zmian wpływających na jego zdolność do wykonywania zadań oraz wywiązywania się z obowiązków określonych w rozporządzeniu (UE) 2018/1139 oraz aktach delegowanych i wykonawczych do niego. Taki system zarządzania musi umożliwiać podejmowanie odpowiednich działań w celu zapewnienia jego dalszej adekwatności i skuteczności.
- b) Właściwy organ aktualizuje swój system zarządzania, aby w odpowiednim terminie odzwierciedlał wszelkie zmiany w rozporządzeniu (UE) 2018/1139 oraz aktach delegowanych i wykonawczych do niego, zapewniając ich skuteczne wdrożenie.

**▼ C4**

- c) Właściwy organ powiadamia Agencję o zmianach mających wpływ na jego zdolność wykonywania zadań i obowiązków określonych w rozporządzeniu (UE) 2018/1139 oraz aktach delegowanych i wykonawczych do niego.

**CAMO.B.220 Prowadzenie dokumentacji**

- a) Właściwy organ ustanawia system prowadzenia dokumentacji, umożliwiając odpowiednio przechowywanie, dostępność i rzetelne monitorowanie:
- 1) udokumentowanych zasad i procedur dotyczących systemu zarządzania;
  - 2) szkolenia i kwalifikacji swojego personelu oraz udzielania mu upoważnień;
  - 3) powierzenia zadań, co obejmuje elementy wymagane zgodnie z pkt CAMO.B.205, a także szczegółowy opis powierzonych zadań;
  - 4) procesów certyfikacji oraz ciągłego nadzoru nad certyfikowanymi organizacjami, w tym:
    - (i) wniosek o wydanie certyfikatu organizacji;
    - (ii) program ciągłego nadzoru przez właściwy organ, obejmujący całą dokumentację ocen, audytów i inspekcji;
    - (iii) certyfikat organizacji wraz ze wszystkimi zmianami;
    - (iv) kopię programu nadzoru, z wykazem dat planowanych oraz przeprowadzonych audytów;
    - (v) kopię wszelkiej formalnej korespondencji;
    - (vi) szczegółowe informacje na temat niezgodności, działań naprawczych, daty zakończenia działań, wszelkich zwolnień i działań egzekucyjnych;
    - (vii) wszelką dokumentację ocen, audytów i inspekcji sporządzoną przez inny właściwy organ zgodnie z pkt CAMO.B.300 lit. d);
    - (viii) kopie wszystkich charakterystyk zarządzania ciągłą zdolnością do lotu lub instrukcji organizacji oraz zmian w tych dokumentach;
    - (ix) kopie wszelkich innych dokumentów zatwierdzanych przez właściwy organ;
  - 5) oceny alternatywnych sposobów spełnienia wymagań zaproponowanych przez organizacje i powiadamiania Agencji o tych sposobach oraz oceny alternatywnych sposobów spełnienia wymagań stosowanych przez sam właściwy organ;
  - 6) informacji o bezpieczeństwie i działań następczych zgodnie z pkt CAMO.B.125;
  - 7) stosowania przepisów dotyczących elastyczności zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego.

▼ **C4**

- b) Właściwy organ prowadzi wykaz wszystkich wydanych przez siebie certyfikatów dla organizacji.
- c) Całość dokumentacji, o której mowa w lit. a) i b), przechowywane przez co najmniej 5 lat, z zastrzeżeniem mających zastosowanie przepisów o ochronie danych.
- d) Całość dokumentacji, o której mowa w lit. a) i b), udostępnia się na żądanie właściwemu organowi innego państwa członkowskiego lub Agencji.

**CAMO.B.300 Zasady nadzoru**

- a) Właściwy organ weryfikuje:
  - 1) spełnienie przez organizację stosownych wymagań przed wydaniem jej certyfikatu, stosownie do przypadku;
  - 2) ciągłe spełnianie przez certyfikowane przez siebie organizacje stosownych wymagań;
  - 3) wdrożenie odpowiednich środków bezpieczeństwa nakazanych przez właściwy organ, określonych w pkt CAMO.B.135 lit. c) i d).
- b) Przedmiotowa weryfikacja:
  - 1) zostaje potwierdzona dokumentami służącymi udzieleniu personelowi odpowiedzialnemu za nadzór nad bezpieczeństwem wskazówek w zakresie wykonywania przydzielonych mu zadań;
  - 2) obejmuje przekazanie zainteresowanym organizacjom ustaleń z przeprowadzonych czynności nadzorczych w zakresie bezpieczeństwa;
  - 3) opiera się na ocenach, audytach i inspekcjach, w tym niezapowiedzianych inspekcjach;
  - 4) obejmuje przekazanie właściwemu organowi dowodów potrzebnych na wypadek konieczności podjęcia dalszych działań, w tym środków przewidzianych w pkt CAMO.B.350 („Niezgodności i działania naprawcze”).
- c) Zakres nadzoru określonego w lit. a) i b) uwzględnia również wyniki wcześniejszych czynności nadzorczych oraz priorytety bezpieczeństwa.
- d) W przypadku gdy obiekty organizacji znajdują się w więcej niż jednym państwie, właściwy organ określony w pkt CAMO.A.105 może wyrazić zgodę na wykonanie zadań z zakresu nadzoru przez właściwy organ (właściwe organy) państwa członkowskiego (państw członkowskich), w którym(-ych) znajdują się obiekty, lub przez Agencję w odniesieniu do obiektów znajdujących się w państwie trzecim. O istnieniu i zakresie takiej zgody informowane są wszystkie organizacje, których ona dotyczy.
- e) W przypadku nadzoru prowadzonego w obiektach znajdujących się w innym państwie właściwy organ określony w pkt CAMO.A.105 informuje właściwy organ tego państwa lub Agencję o obiektach organizacji, których głównym miejscem prowadzenia działalności jest państwo trzecie, przed przeprowadzeniem jakichkolwiek audytów na miejscu lub inspekcji takich obiektów.
- f) Właściwy organ gromadzi i przetwarza wszelkie informacje uznane za użyteczne na potrzeby sprawowania nadzoru, w tym niezapowiedzianych inspekcji.



**▼ C4****CAMO.B.305 Program sprawowania nadzoru**

- a) Właściwy organ ustanawia i utrzymuje program sprawowania nadzoru obejmujący czynności nadzorcze, których realizacja jest wymagana zgodnie z pkt CAMO.B.300.
- b) Program sprawowania nadzoru musi być opracowany z uwzględnieniem specyfiki danej organizacji, złożoności prowadzonej przez nią działalności, wyników wcześniejszych działań certyfikacyjnych lub czynności nadzorczych i opierać się na ocenie powiązanego ryzyka. W ramach każdego cyklu planowania nadzoru program sprawowania nadzoru obejmuje:
  - 1) oceny, audyty i inspekcje, w tym niezapowiedziane inspekcje, oraz, stosownie do przypadku:
    - (i) oceny systemu zarządzania i audyty procesów;
    - (ii) audyty wyrobu dla odpowiedniej reprezentatywnej grupy statków powietrznych zarządzanych przez organizację;
    - (iii) wrywkowe kontrole przeprowadzonych przeglądów zdatności do lotu;
    - (iv) wrywkowe kontrole wydanych zezwoleń na lot;
  - 2) spotkania z udziałem kierownika odpowiedzialnego i właściwego organu, których celem jest bieżące informowanie obu o istotnych problemach.
- c) Długość cyklu planowania działań nadzorczych w odniesieniu do organizacji certyfikowanych przez właściwy organ nie przekracza 24 miesięcy.
- d) Niezależnie od przepisów lit. c), cykl planowania nadzoru może zostać wydłużony do maksymalnie 36 miesięcy, jeśli właściwy organ stwierdzi, że w ciągu ostatnich 24 miesięcy:
  - 1) organizacja wykazała skuteczność w identyfikowaniu zagrożeń dla bezpieczeństwa lotniczego i zarządzaniu towarzyszącym im ryzykiem;
  - 2) organizacja niezmiennie wykazywała zgodnie z pkt CAMO.A.130, że w pełni kontroluje wszelkie zachodzące zmiany;
  - 3) nie stwierdzono niezgodności poziomu 1;
  - 4) wszystkie działania naprawcze zrealizowano w terminie zatwierdzonym lub wydłużonym przez właściwy organ zgodnie z pkt CAMO.B.350.

Niezależnie od przepisów lit. c), cykl planowania nadzoru może zostać ponadto wydłużony do maksymalnie 48 miesięcy, jeśli oprócz warunków przewidzianych w akapicie pierwszym ppkt 1–4 organizacja opracuje, a właściwy organ zatwierdzi skuteczny, stały system zgłaszania właściwemu organowi wyników w zakresie bezpieczeństwa oraz przestrzegania przepisów przez samą organizację.
- e) Cykl planowania nadzoru można skrócić, jeżeli jakiegokolwiek dowody wskażą pogorszenie skuteczności działań organizacji w zakresie bezpieczeństwa.

**▼ C4**

- f) Program sprawowania nadzoru musi obejmować dokumentację dat planowanych i przeprowadzonych audytów, inspekcji i spotkań.
- g) Po zakończeniu każdego cyklu planowania nadzoru właściwy organ wydaje zalecenie w sprawie przedłużenia ważności zatwierdzenia odzwierciedlające wyniki nadzoru.

**CAMO.B.310 ► C9 Procedura pierwszej certyfikacji ◀**

- a) Po otrzymaniu pierwszego wniosku o wydanie certyfikatu dla organizacji, właściwy organ sprawdza, czy organizacja ta spełnia stosowne wymagania.
- b) Podczas badania na potrzeby ► C9 pierwszej certyfikacji ◀ zwoływane jest co najmniej spotkanie z kierownikiem odpowiedzialnym z organizacji, aby upewnić się, że w pełni rozumie znaczenie procesu certyfikacji oraz powód podpisania deklaracji przestrzegania przez organizację procedur określonych w CAME.
- c) Właściwy organ rejestruje wszelkie niezgodności, działania korygujące (działania konieczne do zamknięcia sprawy niezgodności) oraz zalecenia.
- d) Właściwy organ potwierdza organizacji na piśmie wszystkie niezgodności stwierdzone podczas weryfikacji. W przypadku ► C9 pierwszej certyfikacji ◀ wszystkie niezgodności muszą zostać skorygowane w sposób zadowalający właściwy organ przed wydaniem certyfikatu.
- e) Po stwierdzeniu, że organizacja spełnia stosowne wymagania, właściwy organ:
  - 1) wydaje certyfikat określony w dodatku I („Formularz 14 EASA”) do niniejszego załącznika;
  - 2) oficjalnie zatwierdza CAME.
- f) Na certyfikacie wydanym na formularzu 14 EASA umieszczony jest numer referencyjny certyfikatu w sposób określony przez Agencję.
- g) Certyfikat wydaje się na czas nieokreślony. Przywileje i zakres działań, jakie organizacja może wykonywać na mocy zatwierdzenia, w tym wszelkie mające zastosowanie ograniczenia, określa się w zakresie zatwierdzenia dołączanym do certyfikatu.
- h) Aby umożliwić organizacji wprowadzanie zmian bez konieczności wydawania przez właściwy organ uprzedniego zatwierdzenia zgodnie z pkt CAMO.A.130 lit. c), właściwy organ zatwierdza odpowiednią procedurę ujętą w CAME, określającą zakres tych zmian i opisującą sposób zarządzania nimi i zgłaszania ich.

**CAMO.B.330 Zmiany**

- a) Po otrzymaniu wniosku o wprowadzenie zmiany wymagającej uprzedniego zatwierdzenia, właściwy organ sprawdza przed wydaniem zatwierdzenia, czy organizacja spełnia stosowne wymagania.

**▼ C4**

- b) Właściwy organ określa warunki, według których organizacja może prowadzić działalność w okresie wprowadzania zmiany, chyba że uzna, że należy zawiesić jej certyfikat.
- c) Po stwierdzeniu, że organizacja spełnia stosowne wymagania, właściwy organ zatwierdza zmianę.
- d) Bez uszczerbku dla dodatkowych środków egzekucyjnych, w przypadku gdy organizacja wprowadzi – bez uzyskania uprzedniego zatwierdzenia od właściwego organu – zmiany, które wymagają takiego zatwierdzenia zgodnie z lit. c), właściwy organ zawiesza, ogranicza lub cofa certyfikat organizacji.
- e) W przypadku zmian, które nie wymagają uprzedniego zatwierdzenia, właściwy organ dokonuje oceny informacji przedstawionych w zawiadomieniu nadesłanym przez organizację zgodnie z pkt CAMO.A.130 lit. c) w celu sprawdzenia, czy spełnione zostały stosowne wymagania. W przypadku jakiegokolwiek niezgodności właściwy organ:
  - 1) powiadamia o niej organizację i domaga się dalszych zmian;
  - 2) w przypadku niezgodności poziomu 1 lub 2 postępuje zgodnie z pkt CAMO.B.350.

**CAMO.B.350 Niezgodności i działania naprawcze**

- a) Właściwy organ dysponuje systemem analizowania niezgodności pod kątem ich znaczenia w zakresie bezpieczeństwa.
- b) Właściwy organ stwierdza niezgodność poziomu 1 w przypadku wykrycia znaczącej niezgodności ze stosownymi wymaganiami rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do niego, z procedurami i instrukcjami organizacji, bądź z zakresem zatwierdzenia lub certyfikatu, która obniża ogólne bezpieczeństwo lub poważnie zagraża bezpieczeństwu lotu.

Do niezgodności poziomu 1 należą:

- 1) nieudzielenie właściwemu organowi dostępu do obiektów organizacji określonych w pkt CAMO.A.140 podczas zwykłych godzin pracy po dwóch pisemnych żądaniach;
  - 2) uzyskanie lub utrzymanie ważności certyfikatu organizacji poprzez fałszowanie przedkładanej dokumentacji;
  - 3) dowody nadużyć lub nieuprawnionego użycia certyfikatu organizacji;
  - 4) brak kierownika odpowiedzialnego.
- c) Właściwy organ stwierdza niezgodność poziomu 2 w przypadku wykrycia niezgodności ze stosownymi wymaganiami rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do niego, z procedurami i instrukcjami organizacji, bądź z zakresem zatwierdzenia lub certyfikatu, która może obniżyć bezpieczeństwo lub poważnie zagrazić bezpieczeństwu lotu.

▼ **C4**

- d) Jeżeli w wyniku prowadzonych działań nadzorczych lub w jakikolwiek inny sposób wykryte zostaną niezgodności, właściwy organ, bez uszczerbku dla dodatkowych działań wymaganych zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego, informuje organizację o tych niezgodnościach na piśmie i żąda podjęcia odpowiednich działań naprawczych, aby im zaradzić. Jeżeli niezgodność dotyczy bezpośrednio statku powietrznego, właściwy organ informuje państwo, w którym dany statek powietrzny jest zarejestrowany.
- 1) W przypadku niezgodności poziomu 1 właściwy organ niezwłocznie podejmuje odpowiednie działania zmierzające do zakazania lub ograniczenia działalności albo, stosownie do sytuacji, do cofnięcia bądź ograniczenia lub zawieszenia – w całości lub części – certyfikatu, zależnie od zakresu stwierdzonych niezgodności poziomu 1, do czasu zastosowania przez organizację skutecznych działań naprawczych.
  - 2) W przypadku stwierdzenia niezgodności poziomu 2 właściwy organ:
    - (i) wyznacza organizacji termin wdrożenia działań naprawczych, odpowiedni do istoty stwierdzonej niezgodności, który w żadnym przypadku nie przekracza 3 miesięcy. Bieg terminu rozpoczyna się z dniem pisemnego powiadomienia organizacji o niezgodności, w którym żąda się podjęcia działań naprawczych w celu usunięcia stwierdzonej niezgodności. Na koniec wyznaczonego terminu, w zależności od istoty stwierdzonej niezgodności oraz wcześniejszej skuteczności działania organizacji w zakresie bezpieczeństwa, właściwy organ może wydłużyć ten trzymiesięczny okres pod warunkiem uzgodnienia z nim zadowalającego planu naprawczego;
    - (ii) ocenia zaproponowane przez organizację działania naprawcze i plan ich wdrożenia oraz przyjmuje je, jeżeli w wyniku tej oceny stwierdzi, że są one wystarczające do usunięcia stwierdzonej/stwierdzonych niezgodności.
  - 3) W przypadku nieprzedstawienia przez organizację możliwego do przyjęcia planu naprawczego lub niezrealizowania planu naprawczego w terminie przyjętym lub wydłużonym przez właściwy organ, status stwierdzonej niezgodności zostaje podniesiony do poziomu 1 i podejmowane są działania określone w lit. d) ppkt 1.
  - 4) Właściwy organ prowadzi rejestr wszystkich stwierdzonych przez siebie lub zgłoszonych mu zgodnie z lit. e) niezgodności oraz, w stosownych przypadkach, zastosowanych przez siebie środków egzekucyjnych, a także wszystkich podjętych działań naprawczych i terminów zakończenia działań dotyczących niezgodności.
- e) Bez uszczerbku dla dodatkowych środków egzekucyjnych, w przypadku gdy organ państwa członkowskiego działający w trybie przepisów CAMO.B.300 lit. d) stwierdzi niezgodność ze stosownymi wymaganiami rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do niego po stronie organizacji certyfikowanej przez właściwy organ innego państwa członkowskiego lub Agencję, zawiadamia on ten właściwy organ i wskazuje poziom niezgodności.

**CAMO.B.355 Zawieszenie, ograniczenie i cofnięcie**

Właściwy organ:

- a) zawiesza certyfikat na uzasadnionej podstawie w przypadku potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa;

▼ C4

- b) zawiesza, cofa lub ogranicza certyfikat na podstawie pkt CAMO.B.350;
- c) zawiesza certyfikat w przypadku, gdy w ciągu 24 miesięcy inspektorzy właściwego organu nie są w stanie wywiązać się ze swoich obowiązków w zakresie nadzoru w drodze audytu na miejscu w związku z problemami w zakresie bezpieczeństwa w państwie, w którym znajdują się obiekty.



## Dodatek I

## Certyfikat organizacji zarządzania ciągłą zdadnością do lotu – formularz 14 EASA

[PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE (\*)]

Członek Unii Europejskiej (\*\*)

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

Numer: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (\*)].CAMO.XXXX (Nr ref.: AOC XX.XXXX)

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

[NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

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

## WARUNKI:

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

Jeżeli niniejszy formularz wykorzystuje się również w stosunku do posiadaczy certyfikatu przewoźnika lotniczego – AOC (przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008), do numeru certyfikatu dodaje się obok numeru standardowego numeru referencyjny AOC, a warunek nr 5 zastępuje się następującymi dodatkowymi warunkami:

6. Niniejszy certyfikat nie stanowi upoważnienia do użytkowania typów statków powietrznych, o których mowa w warunku nr 1. Upoważnieniem do użytkowania tych statków powietrznych jest AOC.
7. Wygaśnięcie, zawieszenie lub cofnięcie AOC przewoźnika lotniczego koncesjonowanego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 oznacza automatycznie unieważnienie niniejszego certyfikatu w odniesieniu do rejestracji statków powietrznych określonych w AOC, chyba że właściwy organ wyraźnie stwierdził inaczej.
8. Z zastrzeżeniem przestrzegania wyżej wymienionych warunków niniejszy certyfikat zachowuje ważność bezterminowo lub do chwili jego zrzeczenia się, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia.

Data pierwotnego wydania: .....

Podpisano: .....

Data niniejszej zmiany: ..... Zmiana nr: .....

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

Strona ... z ...

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

▼ C4

Strona 2 z ...

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

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

(Nr ref.: AOC XX.XXXX)

Organizacja: [NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

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

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

Numer referencyjny CAME: .....

Data pierwotnego wydania: .....

Podpisano: .....

Data niniejszej zmiany: ..... Zmiana nr: .....

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

Formularz 14 EASA, wydanie 5

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

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

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

▼ **C4**ZAŁĄCZNIK *Vd*

## (część CAO)

## SPIS TREŚCI

CAO.1	Przepisy ogólne
SEKCJA A	— WYMAGANIA W STOSUNKU DO ORGANIZACJI
CAO.A.010	Zakres
CAO.A.015	Wniosek
CAO.A.017	Sposoby spełnienia wymagań
CAO.A.020	Zakres zatwierdzenia
CAO.A.025	Charakterystyka kompleksowej zdatności do lotu
CAO.A.030	Zaplecze
CAO.A.035	Wymagania w stosunku do personelu
CAO.A.040	Personel poświadczający
CAO.A.045	Personel ds. przeglądu zdatności do lotu
CAO.A.050	Podzespoły, urządzenia i narzędzia
CAO.A.055	Dane obsługowe i zlecenia na prace obsługi technicznej
CAO.A.060	Standardy obsługi technicznej
CAO.A.065	Poświadczenie obsługi statku powietrznego
CAO.A.070	Poświadczenie obsługi podzespołu
CAO.A.075	Zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu
CAO.A.080	Dane dotyczące zarządzania ciągłą zdatnością do lotu
CAO.A.085	Przegląd zdatności do lotu
CAO.A.090	Prowadzenie dokumentacji
CAO.A.095	Przywileje organizacji
CAO.A.100	System jakości i przegląd organizacji
CAO.A.105	Zmiany w organizacji
CAO.A.110	Ciągłość ważności
CAO.A.115	Niezgodności
SEKCJA B	— WYMAGANIA W STOSUNKU DO ORGANU
CAO.B.010	Zakres

▼ **M8**▼ **C4**

CAO.B.017	Sposoby spełnienia wymagań
CAO.B.020	Prowadzenie dokumentacji
CAO.B.025	Wzajemna wymiana informacji
CAO.B.030	Obowiązki
CAO.B.035	Zwolnienia
CAO.B.040	Wniosek
CAO.B.045	► <b>M8</b> ► <b>C10</b> Procedura pierwszej certyfikacji ◀ ◀
CAO.B.050	► <b>M8</b> Wydanie pierwszego certyfikatu ◀
CAO.B.055	Ciągły nadzór
CAO.B.060	Niezgodności
CAO.B.065	Zmiany
CAO.B.070	Zawieszenie, ograniczenie i cofnięcie
Dodatek I	— ► <b>M8</b> Certyfikat organizacji kompleksowej zdatności do lotu (CAO) – formularz 3-CAO EASA ◀



**▼ C4****CAO.1 Przepisy ogólne**

Do celów niniejszego załącznika (część CAO):

- 1) właściwym organem jest:
  - a) organ wyznaczony przez państwo członkowskie – w odniesieniu do organizacji, których główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w tym państwie członkowskim;
  - b) Agencja – w odniesieniu do organizacji, których główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w państwie trzecim;
- 2) „właściciel” oznacza osobę odpowiedzialną za ciągłą zdatność do lotu statku powietrznego, w tym następujące osoby:
  - (i) zarejestrowanego właściciela statku powietrznego;

**▼ M10**

- (ii) użytkownika w przypadku umowy oddania do używania;

**▼ C4**

- (iii) operatora.

*SEKCJA A***WYMAGANIA W STOSUNKU DO ORGANIZACJI****CAO.A.010 Zakres**

Niniejszy załącznik ustanawia wymagania, jakie musi spełnić organizacja kompleksowej zdatności do lotu (CAO), aby po złożeniu wniosku otrzymać zatwierdzenie obsługi technicznej i zarządzania ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych i instalowanych w nich podzespołów oraz aby móc kontynuować wykonywanie tych działań, w przypadku gdy takie statki powietrzne nie są sklasyfikowane jako skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym i nie są wymienione w certyfikacie przewoźnika lotniczego posiadanym przez przewoźnika lotniczego koncesjonowanego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008.

**▼ M8**

\_\_\_\_\_

**▼ C4****CAO.A.017 Sposoby spełnienia wymagań****▼ M8**

- a) Organizacja może wykorzystywać alternatywne sposoby spełnienia wymagań zamiast akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań przyjętych przez agencję, w celu wykazania zgodności z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego.

**▼ C4**

- b) W przypadku gdy organizacja zamierza wykorzystać alternatywne sposoby spełnienia wymagań, przed ich zastosowaniem przedkłada właściwemu organowi pełny opis tych alternatywnych sposobów spełnienia wymagań. Opis ten musi obejmować ocenę wykazującą zgodność alternatywnych sposobów spełnienia wymagań z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego.

Organizacja może stosować te alternatywne sposoby spełnienia wymagań po ich wcześniejszym zatwierdzeniu przez właściwy organ oraz po otrzymaniu powiadomienia przewidzianego w pkt CAO.B.017.

**CAO.A.020 Zakres zatwierdzenia**

- a) CAO określa zatwierdzony zakres prac w swojej charakterystyce kompleksowej zdatności do lotu (CAE), jak przewidziano w pkt CAO.A.025.

▼ C4

- 1) W przypadku samolotów o maksymalnej masie startowej (MTOM) powyżej 2 730 kg oraz śmigłowców o maksymalnej masie startowej (MTOM) powyżej 1 200 kg lub certyfikowanych dla więcej niż 4 osób, zakres prac wskazuje poszczególne typy statków powietrznych. Zmiany w tym zakresie prac są zatwierdzane przez właściwy organ zgodnie z pkt CAO.A.105 lit. a) i pkt CAO.B.065 lit. a).
- 2) W przypadku kompletnych silników turbinowych zakres prac określa producenta silnika bądź grupę lub serię lub typ lub zadanie(-a) obsługi technicznej. Zmiany w tym zakresie prac są zatwierdzane przez właściwy organ zgodnie z pkt CAO.A.105 lit. a) i pkt CAO.B.065 lit. a).
- 3) CAO, która zatrudnia tylko jedną osobę – na potrzeby zarówno planowania, jak i wykonywania wszystkich zadań obsługi technicznej – nie może posiadać przywilejów związanych z obsługą techniczną:
  - a) samolotów wyposażonych w silnik turbinowy (w przypadku organizacji z uprawnieniami dotyczącymi statków powietrznych);
  - b) śmigłowców wyposażonych w silnik turbinowy lub w więcej niż jeden silnik tłokowy (w przypadku organizacji z uprawnieniami dotyczącymi statków powietrznych);
  - c) kompletnych silników tłokowych o mocy 450 KM i większej (w przypadku organizacji z uprawnieniami dotyczącymi silników); oraz
  - d) kompletnych silników turbinowych (w przypadku organizacji z uprawnieniami dotyczącymi silników).
- 4) W przypadku statków powietrznych innych niż wymienione w ppkt 1, w odniesieniu do podzespołów innych niż kompletne silniki turbinowe oraz w odniesieniu do specjalistycznych usług w zakresie prób nieniszczących (NDT), zakres prac jest kontrolowany przez CAO zgodnie z procedurą określoną w pkt CAO.A.025 lit. a) ppkt 11. W odniesieniu do obsługi technicznej podzespołów innych niż kompletne silniki zakres prac klasyfikuje się zgodnie z następującymi uprawnieniami na systemy:
  - (i) C1: układy klimatyzacji i ciśnieniowe;
  - (ii) C2: układy autopilota;
  - (iii) C3: układ łączności i nawigacji;
  - (iv) C4: drzwi i luki;
  - (v) C5: układy elektryczne i oświetleniowe;
  - (vi) C6: wyposażenie;
  - (vii) C7: silnik;
  - (viii) C8: układ sterowania lotem;
  - (ix) C9: układ paliwowy;
  - (x) C10: śmigłowiec – wirniki;
  - (xi) C11: śmigłowiec – przekładnie;
  - (xii) C12: układ hydrauliczny;
  - (xiii) C13: przyrządy pokładowe;
  - (xiv) C14: układ podwozia;

▼ **C4**

- (xv) C15: układ tlenowy;
- (xvi) C16: śmigła;
- (xvii) C17: układ pneumatyczny i podciśnieniowy;
- (xviii) C18: ochrona przeciwoślodzeniowa / przeciwdeszczowa / przeciwpożarowa;
- (xix) C19: okna;
- (xx) C20: struktura;
- (xxi) C21: balast wodny; oraz
- (xxii) C22: wspomaganie napędu.

Organizacje, które uzyskują zatwierdzenie zgodnie z niniejszym załącznikiem na podstawie istniejącego zatwierdzenia organizacji wydanego na podstawie podsekcji G lub podsekcji F załącznika I (część M) lub załącznika II (część 145) zgodnie z art. 4 ust. 4, uwzględniają w zakresie prac wszystkie niezbędne dane szczegółowe, aby zagwarantować, że przywileje będą takie same jak przywileje nadane w dotychczasowym zatwierdzeniu.

- b) Zatwierdzenie CAO wydaje się na podstawie wzoru określonego w dodatku I do niniejszego załącznika.
- c) CAO może produkować, zgodnie z danymi obsługowymi, ograniczony asortyment części do użytku w trakcie prac wykonywanych we własnych obiektach, jak wskazano w ich CAE.

**CAO.A.025 Charakterystyka kompleksowej zdatności do lotu**

- a) CAO przedstawia instrukcję zawierającą co najmniej:
  - 1) oświadczenie podpisane przez kierownika odpowiedzialnego, potwierdzające, że organizacja będzie zawsze działać zgodnie z wymaganiami niniejszego załącznika i CAE;
  - 2) zakres prac CAE;
  - 3) tytuły oraz imiona i nazwiska osób, o których mowa w pkt CAO.A.035 lit. a) i b);
  - 4) schemat organizacyjny przedstawiający strukturę podziału obowiązków pomiędzy osobami określonymi w pkt CAO.A.035 lit. a) i b);
  - 5) wykaz członków personelu poświadczającego wraz z ich zakresem zatwierdzenia, jeśli taki personel istnieje;
  - 6) wykaz członków personelu odpowiedzialnych za opracowanie i zatwierdzenie programów obsługi technicznej statków powietrznych wraz z ich zakresem zatwierdzenia, jeśli taki personel istnieje;
  - 7) wykaz członków personelu ds. przeglądu zdatności do lotu wraz z ich zakresem zatwierdzenia, jeśli taki personel istnieje;
  - 8) wykaz członków personelu odpowiedzialnych za wydawanie zezwoleń na lot, jeśli taki personel istnieje;

**▼ C4**

- 9) ogólny opis i lokalizację zaplecza technicznego;
  - 10) procedury określające sposób, w jaki CAO zapewnia zgodność z wymaganiami niniejszego załącznika;
  - 11) procedurę wprowadzania zmian w CAE, przewidzianą w pkt CAO.A.105 lit. b).
- b) Właściwy organ zatwierdza pierwszą wersję CAE.
- c) Zmian w CAE dokonuje się zgodnie z pkt CAO.A.105.

**CAO.A.030 Zaplecze**

CAO upewnia się, że ma do dyspozycji wszelkie niezbędne obiekty, w tym pomieszczenia biurowe, aby móc wykonywać wszystkie planowane prace.

Ponadto, jeżeli zakres zatwierdzenia organizacji obejmuje działania z zakresu obsługi technicznej, CAO dopilnowuje, aby:

- a) wyspecjalizowane warsztaty, hangary i komory zapewniały odpowiednią izolację od zanieczyszczeń i otoczenia;
- b) dostępne były bezpieczne pomieszczenia do przechowywania podzespołów, wyposażenia, narzędzi i materiałów, w warunkach gwarantujących, że niezdatne do użytku podzespoły i materiały są oddzielone od innych podzespołów, materiałów, wyposażenia i narzędzi oraz że przestrzega się instrukcji producenta dotyczących przechowywania, a dostęp do instalacji magazynowych jest ograniczony do upoważnionych członków personelu.

**CAO.A.035 Wymagania w stosunku do personelu**

- a) CAO wyznacza kierownika odpowiedzialnego, który musi być uprawniona do zagwarantowania finansowania wszystkich działań organizacji, tak aby działania te były prowadzone zgodnie z wymaganiami niniejszego załącznika.
- b) Kierownik odpowiedzialny wyznacza osobę lub grupę osób odpowiadających za dopilnowanie, aby CAO przestrzegała zawsze wymagań niniejszego załącznika. Takie osoby są ponoszą ostateczną odpowiedzialność przed kierownikiem odpowiedzialnym.
- c) Wszystkie osoby, o których mowa w lit. b), muszą legitymować się odpowiednią wiedzą i praktyką oraz doświadczeniem w związku z zarządzaniem ciągłą zdatnością do lotu lub obsługą techniczną, stosownie do ich funkcji.
- d) CAO musi dysponować wystarczającą liczbą członków personelu posiadającego odpowiednie kwalifikacje, aby móc wykonywać planowane prace. CAO jest uprawniona do tymczasowego korzystania z personelu podwykonawców.
- e) CAO ocenia i rejestruje kwalifikacje całego personelu.
- f) Personel wykonujący specjalistyczne zadania, takie jak spawanie, inspekcje i próby nieniszczące (NDT) inne niż z wykorzystaniem kontrastu barw, musi posiadać kwalifikacje zgodne z oficjalnie uznaną normą.

**▼ C4****CAO.A.040 Personel poświadczający**

- a) Personel poświadczający musi spełnić wymagania art. 5. Korzysta on ze swoich przywilejów w zakresie poświadczania obsługi wyłącznie wówczas, gdy CAO dopilnowała, aby:
- 1) członkowie tego personelu poświadczającego spełnili wymagania określone w pkt 66.A.20 lit. b) załącznika III (część 66), z wyjątkiem przypadków, gdy art. 5 ust. 6 odnosi się do przepisów krajowych państwa członkowskiego, w którym to przypadku muszą oni spełnić wymagania takich przepisów;
  - 2) członkowie tego personelu poświadczającego posiadali właściwą znajomość odpowiednich statków powietrznych lub podzespołów, jakie mają obsługiwać, oraz odpowiednich procedur organizacji niezbędnych do wykonania takiej obsługi technicznej.
- b) Na zasadzie odstępstwa od lit. a), w razie nieprzewidzianych okoliczności, gdy statek powietrzny jest uziemiony w miejscu innym niż główna baza, gdzie nie jest dostępny odpowiedni personel poświadczający, CAO będąca zakontraktowanym wykonawcą usług obsługi technicznej, może wydać jednorazowe upoważnienie do poświadczania obsługi:
- 1) albo jednemu ze swoich pracowników, mającemu kwalifikacje na typ statku powietrznego o podobnej technologii, konstrukcji i systemach;
  - 2) albo jakiegokolwiek osobie mającej nie mniej niż 3 lata doświadczenia w czynnościach związanych z obsługą techniczną oraz ważną licencją obsługi statków powietrznych ICAO odpowiadającą typowi statku powietrznego wymagającego certyfikacji, pod warunkiem że w miejscu tym nie ma organizacji zatwierdzonej zgodnie z niniejszym załącznikiem, a zakontraktowana CAO otrzymuje i zachowuje dokumenty potwierdzające doświadczenia i licencję takiej osoby.

CAO powiadamia właściwy organ o wydaniu jednorazowego upoważnienia do poświadczania obsługi w terminie 7 dni od jego wydania. CAO wydająca jednorazowe upoważnienie do poświadczania obsługi zapewnia ponowne sprawdzenie wszelkich czynności obsługi technicznej, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo lotu.

- c) Na zasadzie odstępstwa od lit. a), CAO może korzystać z personelu poświadczającego posiadającego kwalifikacje zgodnie z poniższymi wymaganiami przy wykonywaniu usług obsługi technicznej na rzecz operatorów wykonujących operacje zarobkowe, z zastrzeżeniem odpowiednich procedur, które należy zatwierdzić w ramach CAE:
- 1) w przypadku powtarzającej się dyrektywy zdatności przed lotem, która wyraźnie stanowi, że załoga lotnicza może wykonać taką dyrektywę, CAO może wydać pilotowi-dowódcy, na podstawie posiadanej przez niego licencji członka załogi statku powietrznego, ograniczone upoważnienie członka personelu poświadczającego, pod warunkiem że CAO dopilnuje odbycia przez tego pilota-dowódcę wystarczającego szkolenia praktycznego, tak aby był on w stanie wykonać dyrektywę zdatności zgodnie z wymaganymi normami;
  - 2) W przypadku statku powietrznego eksploatowanego poza miejscem z dostępnym wsparciem obsługowym, CAO może wydać pilotowi-dowódcy, na podstawie posiadanej przez niego licencji członka załogi statku powietrznego, ograniczone upoważnienie członka personelu poświadczającego, pod warunkiem że CAO dopilnuje przeprowadzenia wystarczającego szkolenia praktycznego, tak aby ten dowódca był w stanie wykonać zadanie zgodnie z wymaganymi normami.

**▼ C4**

- d) CAO rejestruje szczegółowe informacje dotyczące personelu poświadczającego i prowadzi w ramach charakterystyki organizacji aktualny wykaz wszystkich członków personelu poświadczającego, wraz ze szczegółowymi informacjami na temat ich zakresu zatwierdzenia.

**CAO.A.045 Personel ds. przeglądu zdatności do lotu**

- a) Aby uzyskać zatwierdzenie na potrzeby przeprowadzania przeglądów zdatności do lotu oraz, w stosownych przypadkach, wydawania zezwoleń na lot, CAO musi dysponować odpowiednim personelem ds. przeglądu zdatności do lotu, którego członkowie spełniają wszystkie następujące wymagania:

- 1) nabyli doświadczenie w zakresie zapewniania ciągłej zdatności do lotu w wymiarze co najmniej jednego roku w przypadku szybowców i balonów oraz co najmniej 3 lat w przypadku wszystkich pozostałych statków powietrznych;

**▼ M11**

- 2) posiadają odpowiednią licencję wydaną zgodnie z art. 5 niniejszego rozporządzenia lub wykształcenie wyższe lotnicze lub równoważne lub – dodatkowo w stosunku do wymagań ppkt 1 – nabyli doświadczenie w zakresie zapewniania ciągłej zdatności do lotu w wymiarze co najmniej 2 lat w przypadku szybowców i balonów oraz co najmniej 4 lat w przypadku wszystkich pozostałych statków powietrznych;

**▼ C4**

- 3) odbyli odpowiednie szkolenie w zakresie lotniczej obsługi technicznej.
- b) Przed wydaniem przez CAO personelowi ds. przeglądu zdatności do lotu upoważnienia do przeprowadzania przeglądów zdatności do lotu CAO wyznacza osobę, która przeprowadzi przegląd zdatności do lotu statku powietrznego pod nadzorem właściwego organu lub pod nadzorem osoby posiadającej już upoważnienie jako personel ds. przeglądu zdatności do lotu CAO. Jeżeli wyniki tego nadzoru są zadowalające, właściwy organ dokonuje formalnej akceptacji danego personelu jako personelu ds. przeglądu zdatności do lotu.
- c) CAO zapewnia, aby personel ds. przeglądu zdatności do lotu statku powietrznego mógł wykazać się odpowiednim, niedawno zdobytym doświadczeniem w zakresie zapewniania ciągłej zdatności do lotu.
- d) Każdy członek personelu ds. przeglądu zdatności do lotu jest wymieniony w CAE w wykazie osób upoważnionych do przeprowadzania przeglądów zdatności do lotu, o których mowa w lit. b).
- e) CAO prowadzi rejestr wszystkich członków swojego personelu ds. przeglądu zdatności do lotu, zawierający szczegółowe informacje dotyczące odpowiednich kwalifikacji, podsumowanie odpowiedniego doświadczenia i przeszkolenia danej osoby w zakresie zarządzania ciągłą zdatnością do lotu oraz kopię jej upoważnienia. Przechowuje tę dokumentację przez okres co najmniej 2 lat od dnia, w którym dana osoba przestała pracować dla CAO.

**CAO.A.050 Podzespoły, urządzenia i narzędzia**

- a) CAO musi:
- 1) posiadać wyposażenie i narzędzia określone w danych obsługowych określonych w pkt CAO.A.055 lub sprawdzone zamienniki wymienione w CAE, niezbędne do wykonywania bieżącej obsługi technicznej w ramach posiadanego zatwierdzenia organizacji;
- 2) mieć procedurę gwarantującą jej dostęp do wszystkich innych urządzeń i narzędzi niezbędnych do wykonywania jej prac, wykorzystywanych tylko sporadycznie, w razie potrzeby.

▼ **C4**

- b) CAO dopilnowuje, aby stosowane przez nią narzędzia i wyposażenie były kontrolowane i kalibrowane zgodnie z oficjalnie uznaną normą. Prowadzi ona dokumentację takich kalibracji oraz stosowanych norm i przestrzega wymagań pkt CAO.A.090.
- c) CAO dokonuje inspekcji, klasyfikacji i odpowiedniej segregacji wszystkich przyjmowanych podzespołów zgodnie z pkt M.A.501 i M.A.504 załącznika I (część M) lub z pkt ML.A.501 i ML.A.504 załącznika Vb (część ML), stosownie do przypadku.

**CAO.A.055 Dane obsługowe i zlecenia na prace obsługi technicznej**

- a) CAO musi posiadać i wykorzystywać stosowne aktualne dane obsługowe określone w pkt M.A.401 niniejszego załącznika I (część M) lub w pkt ML.A.401 załącznika Vb (część ML), stosownie do przypadku, przy wykonywaniu obsługi technicznej, w tym modyfikacji i napraw. Jednak w przypadku danych obsługowych dostarczanych przez klienta jest ona zobowiązana do posiadania takich danych wyłącznie w trakcie prowadzenia prac.
- b) Przed rozpoczęciem obsługi technicznej CAO oraz osoba lub organizacja zlecająca obsługę techniczną uzgadniają na piśmie warunki zlecenia na prace, jednoznacznie ustalając zakres obsługi technicznej, jaka ma być wykonana.

**CAO.A.060 Standardy obsługi technicznej**

Podczas wykonywania obsługi technicznej CAO musi przestrzegać wszystkich poniższych wymagań:

- a) dopilnować, aby każda osoba wykonująca obsługę techniczną posiadała kwalifikacje zgodne z wymaganiami niniejszego załącznika;
- b) dopilnować, aby miejsce, w którym wykonuje się obsługę techniczną, było właściwie zorganizowane i czyste (pozbawione brudu i zanieczyszczeń);
- c) stosować metody, techniki, normy i instrukcje określone w danych obsługowych i zleceń na prace, o których mowa w pkt CAO.A.055;
- d) korzystać z narzędzi, wyposażenia i materiałów określonych w pkt CAO.A.050;
- e) dopilnować, aby wykonywanie obsługi technicznej odbywało się zgodnie z ograniczeniami środowiskowymi określonymi w danych obsługowych, o których mowa w pkt CAO.A.055;
- f) zapewnić korzystanie z właściwego zaplecza w przypadku niekorzystnej pogody lub szczegółowej obsługi technicznej;
- g) dopilnować, aby ryzyko popełnienia licznych błędów podczas obsługi technicznej oraz ryzyko powtórzenia błędów w wykonywaniu identycznych czynności obsługi technicznej było jak najmniejsze;
- h) dopilnować stosowania metody wykrywania błędów po wykonaniu każdego krytycznego zadania obsługi technicznej;
- i) przeprowadzić ogólną weryfikację po zakończeniu obsługi technicznej w celu zagwarantowania, że ze statku powietrznego lub podzespołu usunięto wszystkie narzędzia, wyposażenie i obce części i materiały, a wszystkie zdjęte osłony zostały ponownie zainstalowane;

**▼ C4**

- j) dopilnować, aby wszystkie wykonane czynności obsługi technicznej zostały prawidłowo zarejestrowane i udokumentowane.

**CAO.A.065 Poświadczenie obsługi statku powietrznego**

Po zakończeniu każdej obsługi technicznej statku powietrznego wykonanej zgodnie z niniejszym załącznikiem wydawane jest poświadczenie obsługi statku powietrznego zgodnie z pkt M.A.801 załącznika I (część M) lub pkt ML.A.801 załącznika Vb (część ML), stosownie do przypadku.

**CAO.A.070 Poświadczenie obsługi podzespołu**

- a) Po zakończeniu całości obsługi technicznej podzespołu zgodnie z niniejszym załącznikiem wydawane jest poświadczenie obsługi podzespołu zgodnie z pkt M.A.802 załącznika I (część M) lub pkt ML.A.802 załącznika Vb (część ML), stosownie do przypadku. Formularz 1 EASA wydaje się zgodnie z dodatkiem II do załącznika I (część M), z wyjątkiem przypadków przewidzianych w pkt M.A.502 lit. b) lub d) załącznika I (część M) oraz pkt ML.A.502 załącznika Vb (część ML), a w odniesieniu do podzespołów wytwarzanych – zgodnie z pkt CAO.A.020 lit. c).
- b) Formularz 1 EASA, o którym mowa w lit. a), można wygenerować z komputerowej bazy danych.

**CAO.A.075 Zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu**

- a) Całość zarządzania ciągłą zdadnością do lotu jest realizowana zgodnie z wymaganiami podsekcji C załącznika I (część M) lub podsekcji C załącznika Vb (część ML), stosownie do przypadku.
- b) W odniesieniu do każdego zarządzanego statku powietrznego CAO:
- 1) opracowuje i kontroluje realizację AMP zarządzanego statku powietrznego oraz:
    - (i) w przypadku statków powietrznych spełniających wymagania załącznika Vb (część ML) – zatwierdza AMP i jego zmiany; lub
    - (ii) w przypadku statków powietrznych spełniających wymagania załącznika I (część M), przedkłada AMP i jego zmiany do zatwierdzenia przez właściwy organ, chyba że zatwierdzenie jest objęte procedurą pośredniego zatwierdzenia zgodnie z pkt M.A.302 lit. c) załącznika I (część M);
  - 2) dostarcza kopię AMP właścicielowi;
  - 3) dopilnowuje, aby dane wykorzystywane na potrzeby wszelkich modyfikacji i napraw były zgodne z pkt M.A.304 lub pkt ML.A.304, stosownie do przypadku;
  - 4) dopilnowuje, aby całość obsługi technicznej była wykonywana zgodnie z AMP i poświadczana zgodnie z sekcją A podsekcja H załącznika I (część M), sekcją A załącznika II (część 145) lub sekcją A podsekcja H załącznika Vb (część ML), stosownie do przypadku;
  - 5) zapewnia wdrożenie wszystkich stosownych dyrektyw zdadności i wszystkich dyrektyw operacyjnych mających wpływ na ciągłą zdadność do lotu;



**▼ C4**

- 6) dopilnowuje, aby wszelkie wykryte podczas obsługi technicznej lub zgłoszone usterki zostały naprawione przez odpowiednio zatwierdzoną organizację obsługi technicznej lub przez niezależny personel poświadczający;
- 7) dopilnowuje, aby statek powietrzny został przekazany odpowiednio zatwierdzonej organizacji lub niezależnemu personelowi poświadczającemu na potrzeby obsługi technicznej w każdym przypadku, gdy jest to konieczne;
- 8) koordynuje wykonanie planowej obsługi technicznej, stosowanie dyrektyw zdatności, wymianę części o ograniczonym czasie użytkowania oraz przeprowadzanie inspekcji podzespołów, aby umożliwić właściwe wykonanie tych prac,
- 9) zarządza całością dokumentacji ciągłej zdatności do lotu oraz, w stosownych przypadkach, pokładowego dziennika technicznego, i archiwizuje ją;
- 10) dopilnowuje, aby protokół ważenia i wyważenia odzwierciedlał aktualny stan statku powietrznego.

**▼ M8****CAO.A.080 Dane dotyczące zarządzania ciągłą zdatnością do lotu**

CAO musi posiadać i wykorzystywać stosowne aktualne dane obsługowe określone odpowiednio w pkt M.A.401 załącznika I (część M) lub w pkt ML.A.401 załącznika Vb (część ML), stosownie do przypadku, na potrzeby wykonywania zadań zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, o których mowa w pkt CAO.A.075 niniejszego załącznika (część CAO). Dane te może dostarczyć właściciel na podstawie umowy, o której mowa w pkt M.A.201 lit. h) ppkt 2 lub w pkt M.A.201 lit. i) ppkt 1 lub 3, załącznika I (część M), lub w pkt ML.A.201 lit. e) ppkt 1 lub w pkt ML.A.201 lit. f) załącznika Vb (część ML), w którym to przypadku CAO musi zachować te dane jedynie przez okres obowiązujący umowę, chyba że dane te mają być przechowywane zgodnie z pkt CAO.A.090 lit. b) niniejszego załącznika (część CAO).

**CAO.A.085 Przegląd zdatności do lotu**

CAO przeprowadza przeglądy zdatności do lotu odpowiednio zgodnie z pkt M.A.901 załącznika I (część M) lub pkt ML.A.903 załącznika Vb (część ML).

**▼ C4****CAO.A.090 Prowadzenie dokumentacji**

- a) CAO przechowuje następującą dokumentację:
  - 1) dokumentację obsługi technicznej niezbędną do wykazania, że wszystkie wymagania niniejszego załącznika zostały spełnione na potrzeby wydania CRS, w tym dokumenty podwykonawcy dotyczące poświadczenia; CAO dostarcza właścicielowi statku powietrznego kopię każdego CRS wraz z kopią wszelkich szczegółowych danych dotyczących naprawy lub modyfikacji wykorzystanych do celów przeprowadzonych napraw lub modyfikacji;
  - 2) dokumentację zarządzania ciągłą zdatnością do lotu wymaganą zgodnie z następującymi przepisami:
    - (i) pkt M.A.305 oraz, w stosownych przypadkach, pkt M.A.306 załącznika I (część M); lub
    - (ii) pkt ML.A.305 załącznika Vb (część ML);
  - 3) jeżeli CAO ma przywilej określony w pkt CAO.A.095 lit. c), to przechowuje kopie wszystkich poświadczeń przeglądu zdatności do lotu wydanych zgodnie z pkt ML.A.901 lit. a) załącznika Vb (część ML) lub, w stosownych przypadkach, przedłużonych oraz wszystkich zaleceń, wraz z wszelkimi dokumentami uzupełniającymi;

▼ **C4**

- 4) jeżeli CAO ma przywilej określony w pkt CAO.A.095 lit. d), to przechowuje kopie wszystkich zezwoleń na lot wydanych zgodnie z pkt 21.A.729 załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.
- b) CAO przechowuje kopię dokumentacji opisanej w lit. a) ppkt 1 oraz wszelkie powiązane dane obsługowe przez okres 3 lat od dnia poświadczenia obsługi statku powietrznego lub podzespołu statku powietrznego, którego dotyczą dane prace.
- c) CAO przechowuje kopię dokumentacji, o której mowa w lit. a) ppkt 2–4, przez okres 2 lat od dnia ostatecznego wycofania statku powietrznego z eksploatacji.
- d) Całość dokumentacji jest przechowywana w sposób, który zapewnia jej ochronę przed zniszczeniem, kradzieżą oraz wprowadzeniem w niej zmian.
- e) Cały sprzęt komputerowy służący do wykonywania kopii zapasowych dokumentacji obsługi technicznej przechowywane jest w innym miejscu niż sprzęt zawierający te dane oraz w otoczeniu, które zapewnia utrzymanie ich w dobrym stanie.
- f) Jeżeli zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu statku powietrznego zostaje przekazane innej organizacji lub osobie, cała dokumentacja przechowywana zgodnie z lit. a) ppkt 2–4 jest przekazywana tej organizacji lub osobie. Od momentu przekazania lit. b) i c) mają zastosowanie do tej organizacji lub osoby.
- g) W przypadku gdy CAO kończy działalność, cała przechowywana dokumentacja jest przekazywana właścicielowi statku powietrznego w następujący sposób:
- 1) dokumentację, o której mowa w lit. a) ppkt 1, przekazuje się ostatniemu właścicielowi lub klientowi danego statku powietrznego lub podzespołu lub przechowuje się w sposób określony przez właściwy organ;
  - 2) dokumentację, o której mowa w lit. a) ppkt 2–4, przekazuje się właścicielowi statku powietrznego.

**CAO.A.095 Przywileje organizacji**

CAO ma następujące przywileje:

- a) obsługa techniczna:
- 1) wykonuje obsługę techniczną statku powietrznego lub podzespołu, w odniesieniu do których jest zatwierdzona, w miejscu określonym w certyfikacie zatwierdzenia i w CAE;
  - 2) dokonuje uzgodnień w sprawie wykonania usług specjalistycznych w innej organizacji posiadającej odpowiednie kwalifikacje i pod kontrolą CAO, zgodnie z procedurami określonymi w CAE i zatwierdzonymi przez właściwy organ;
  - 3) wykonuje obsługę techniczną wszelkich statków powietrznych lub podzespołów, na które posiada zatwierdzenie, w każdym miejscu, jeżeli potrzeba takiej obsługi technicznej wynika z niezdatności do lotu statku powietrznego lub z konieczności wykonania usług okazjonalnej obsługi technicznej, zgodnie z warunkami określonymi w CAE;
  - 4) wydaje poświadczenia obsługi po zakończeniu obsługi technicznej, zgodnie z pkt CAO.A.065 lub pkt CAO.A.070;

**▼ C4**

- b) zarządzanie ciągłą zdatością do lotu:
- 1) zarządza ciągłą zdatością do lotu statków powietrznych, w odniesieniu do których jest zatwierdzona;
  - 2) zatwierdza AMP, zgodnie z pkt ML.A.302 lit. b) ppkt 2, w odniesieniu do statków powietrznych zarządzanych zgodnie z załącznikiem Vb (część ML);
  - 3) wykonuje zadania związane z ciągłą zdatością do lotu wspólnie z inną organizacją będącą podwykonawcą, działającą w ramach jej systemu zapewniania jakości, wymienioną w certyfikacie zatwierdzenia;

**▼ M8**

- 4) przedłuża, zgodnie z pkt M.A.901 lit. f) ważność załącznika I (część M) lub pkt ML.A.901 lit. c) załącznika Vb (część ML), poświadczenia przeglądu zdatości do lotu, które zostało wydane odpowiednio przez właściwy organ, inną organizację lub osobę;

**▼ C4**

- c) przeglądy zdatości do lotu:
- 1) CAO, której główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w jednym z państw członkowskich i której zatwierdzenie obejmuje przywileje określone w lit. b), może zostać zatwierdzona na potrzeby przeprowadzania przeglądów zdatości do lotu zgodnie z pkt M.A.901 załącznika I (część M) lub pkt ML.A.903 załącznika Vb (część ML), stosownie do przypadku, oraz:
    - (i) wydawać odpowiednie ARC lub zalecenia w sprawie wydania ARC;
    - (ii) przedłużać ważność istniejących ARC.
  - 2) CAO, której główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w jednym z państw członkowskich i której zatwierdzenie obejmuje przywileje określone w lit. a), może zostać zatwierdzona na potrzeby przeprowadzania przeglądów zdatości do lotu zgodnie z pkt ML.A.903 załącznika Vb (część ML) lub i wydawać odpowiednie ARC;

## d) zezwolenia na lot:

CAO, której główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w jednym z państw członkowskich i której zatwierdzenie obejmuje przywileje określone w lit. c), może zostać zatwierdzona na potrzeby wydawania zezwoleń na lot zgodnie z pkt 21.A.711 lit. d) załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 w odniesieniu do tych statków powietrznych, dla których może wydawać ARC w przypadku potwierdzenia zgodności z zatwierdzonymi warunkami lotu, zgodnie z odpowiednią procedurą przewidzianą w CAE;

- e) CAO może zostać zatwierdzona w zakresie jednego przywileju lub większej ich liczby.

**CAO.A.100 System jakości i przegląd organizacji**

- a) Aby zapewnić ciągłość spełniania przez CAO wymagań niniejszego załącznika, organizacja ta ustanawia system jakości i wyznacza kierownika ds. jakości.
- b) System jakości służy do monitorowania realizacji działań organizacji objętych zakresem niniejszego załącznika. W szczególności monitoruje się:
  - 1) czy wszystkie przedmiotowe działania są wykonywane zgodnie z zatwierdzonymi procedurami;

**▼ C4**

- 2) czy wszystkie zakontraktowane zadania obsługi technicznej są wykonywane zgodnie z umową;
- 3) czy organizacja nadal spełnia wymagania niniejszego załącznika.
- c) Przechowuje się dokumentację monitorowania dotyczącą co najmniej 2 poprzednich lat.
- d) Jeżeli organizacja posiadająca zatwierdzenie CAO jest dodatkowo zatwierdzona zgodnie z załącznikiem innym niż niniejszy załącznik, system jakości może być połączony z systemem wymaganym zgodnie z tym drugim załącznikiem.
- e) CAO uznaje się za małą CAO, jeżeli spełniony jest jeden z następujących warunków:
  - 1) zakres działalności CAO obejmuje jedynie statki powietrzne objęte częścią ML;
  - 2) zaangażowanie personelu CAO w obsługę techniczną nie przekracza 10 ekwiwalentów pełnego czasu pracy;
  - 3) zaangażowanie personelu CAO w zarządzanie ciągłą zdolnością do lotu nie przekracza 5 ekwiwalentów pełnego czasu pracy.
- f) W przypadku małej CAO system jakości może być zastąpiony regularnymi przeglądami organizacji pod warunkiem uzyskania zatwierdzenia od właściwego organu. W takim przypadku CAO nie może zlecać innym stronom zadań zarządzania ciągłą zdolnością do lotu.

**CAO.A.105 Zmiany w organizacji****▼ M11**

- a) W celu umożliwienia właściwemu organowi stwierdzenia zachowania ciągłej zgodności z przepisami niniejszego załącznika, CAO powiadamia właściwy organ z wyprzedzeniem o każdej propozycji wprowadzenia następujących zmian:

**▼ C4**

- 1) zmian mających wpływ na informacje zawarte w certyfikacie zatwierdzenia określonym w dodatku I oraz zakresie zatwierdzenia na podstawie niniejszego załącznika;
  - 2) zmian osób, o których mowa w pkt CAO.A.035 lit. a) i b);
  - 3) zmian typów statków powietrznych objętych zakresem prac, o których mowa w pkt CAO.A.020 lit. a) ppkt 1, w przypadku samolotów o maksymalnej masie startowej (MTOM) powyżej 2 730 kg oraz w przypadku śmigłowców o maksymalnej masie startowej (MTOM) powyżej 1 200 kg lub certyfikowanych dla więcej niż 4 osób;
  - 4) zmian zakresu prac, o których mowa w CAO.A.020 lit. a) ppkt 2, w przypadku kompletnych silników turbinowych;
  - 5) zmian w procedurze kontroli określonej w lit. b) niniejszego punktu.
- b) Wszelkie inne zmiany lokalizacji, obiektów, wyposażenia, narzędzi, materiałów, procedur, zakresu prac i personelu są kontrolowane przez CAO w drodze procedury kontrolnej określonej w CAE. CAO przedkłada właściwemu organowi opis tych zmian i odpowiednie poprawki w CAE w terminie 15 dni od dnia, w którym nastąpiła zmiana.

**▼ C4****CAO.A.110 Ciągłość ważności**

- a) Zatwierdzenie jest wydawane na czas nieokreślony i pozostaje ważne pod warunkiem, że:
  - 1) organizacja utrzymuje zgodność z wymaganiami niniejszego załącznika, w szczególności odnośnie do sposobu postępowania w przypadku niezgodności zgodnie z pkt CAO.A.115;
  - 2) właściwy organ otrzymuje dostęp do organizacji na potrzeby ustalenia ciągłej zgodności z wymaganiami niniejszego załącznika;
  - 3) nie zrzeczono się zatwierdzenia i nie zostało ono cofnięte przez właściwy organ.
- b) Po zrzeczeniu się lub cofnięciu zatwierdzenia organizacja zwraca certyfikat zatwierdzenia właściwemu organowi.

**CAO.A.115 Niezgodności**

- a) Niezgodność poziomu 1 oznacza każdą znaczącą niezgodność z wymaganiami części CAO, która obniża standard bezpieczeństwa i poważnie zagraża bezpieczeństwu lotu.
- b) Niezgodność poziomu 2 oznacza każdą niezgodność z wymaganiami części CAO, która mogłaby obniżyć standard bezpieczeństwa i potencjalnie zagrazić bezpieczeństwu lotu.
- c) Po otrzymaniu powiadomienia o wykrytych niezgodnościach zgodnie z pkt CAO.B.060 CAO przyjmuje plan działań naprawczych i wykazuje w sposób zadowalający właściwy organ, że podjęto niezbędne działania naprawcze w celu usunięcia danej niezgodności w terminie wyznaczonym przez ten organ.

*SEKCJA B***WYMAGANIA W STOSUNKU DO ORGANU****CAO.B.010 Zakres**

Niniejsza sekcja ustanawia wymagania dotyczące kwestii administracyjnych, które muszą spełnić właściwe organy w związku z wymaganiami dotyczącymi organizacji określonymi w sekcji A.

**CAO.B.017 Sposoby spełnienia wymagań**

- a) Agencja opracowuje akceptowalne sposoby spełnienia wymagań, które mogą być wykorzystywane do wykazania zgodności z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego.
- b) Do wykazania zgodności z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego można wykorzystywać alternatywne sposoby spełnienia wymagań.
- c) Właściwy organ ustanawia system zapewniający stałą ocenę tego, czy wszystkie alternatywne sposoby spełnienia wymagań stosowane przez organizacje znajdujące się pod jego nadzorem umożliwiają zapewnienie zgodności z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego.
- d) Właściwy organ ocenia wszystkie alternatywne sposoby spełnienia wymagań zaproponowane przez organizację zgodnie z pkt CAO.A.017 poprzez analizę przedłożonej dokumentacji i – o ile zostanie to uznane za konieczne – poprzez przeprowadzenie inspekcji organizacji.

▼ **C4**

W przypadku uznania, że oceniane alternatywne sposoby spełnienia wymagań są zgodne z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego, właściwy organ bez zbędnej zwłoki:

- 1) powiadamia wnioskodawcę, że alternatywne sposoby spełnienia wymagań mogą zostać zastosowane oraz, w stosownych przypadkach, odpowiednio zmienia zatwierdzenie lub certyfikat wnioskodawcy;
- 2) powiadamia Agencję o treści tych alternatywnych sposobów spełnienia wymagań, dołączając kopie wszelkich stosownych dokumentów.

**CAO.B.020 Prowadzenie dokumentacji**

- a) Właściwy organ ustanawia system prowadzenia dokumentacji, który pozwala na odpowiednie śledzenie procesu wydawania, przedłużania, zmieniania, zawieszania i cofania wszystkich certyfikatów.
- b) Dokumentacja właściwego organu służąca prowadzeniu nadzoru nad organizacjami zatwierdzonymi zgodnie z niniejszym załącznikiem obejmuje co najmniej:
  - 1) wniosek o wydanie zatwierdzenia organizacji;
  - 2) certyfikat zatwierdzenia organizacji, łącznie ze wszystkimi zmianami;
  - 3) kopię programu audytu organizacji, z wykazem dat przeprowadzonych i planowanych audytów;
  - 4) dokumentację dotyczącą ciągłego nadzoru, w tym całą dokumentację audytów, jak przewidziano w pkt CAO.B.055;
  - 5) wszelkie niezgodności, działania konieczne do zamknięcia spraw niezgodności oraz zalecenia;
  - 6) kopie wszelkiej odnośnej korespondencji z organizacją;
  - 7) szczegółowe informacje dotyczące wszelkich zwolnień zgodnie z pkt CAO.B.035 i działań egzekucyjnych;
  - 8) wszelkie sprawozdania od innych właściwych organów odnoszące się do nadzoru nad organizacją;
  - 9) CAE i jego zmiany;
  - 10) kopie wszelkich innych dokumentów zatwierdzanych przez właściwy organ.
- c) Okres przechowywania dokumentacji wymienionej w lit. b) wynosi co najmniej 5 lat.
- d) Całość dokumentacji udostępnia się na żądanie właściwemu organowi innego państwa członkowskiego lub Agencji.

**CAO.B.025 Wzajemna wymiana informacji**

- a) W przypadku gdy jest to niezbędne do wykonywania ich zadań wynikających z niniejszego rozporządzenia, właściwe organy dokonują wymiany informacji.
- b) W przypadku potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa, które dotyczy kilku państw członkowskich, zainteresowane właściwe organy udzielają sobie wzajemnie pomocy w przeprowadzeniu niezbędnych działań nadzorczych.

**▼ C4****CAO.B.030 Obowiązki**

Właściwy organ przeprowadza niezbędne inspekcje i badania w celu sprawdzenia i zapewnienia przestrzegania wymagań sekcji A niniejszego załącznika przez organizacje, za które jest odpowiedzialny zgodnie z pkt CAO.1.

**CAO.B.035 Zwolnienia**

W przypadku gdy państwo członkowskie przyznaje zwolnienie z wymagań niniejszego załącznika zgodnie z art. 71 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2018/1139, właściwy organ rejestruje to zwolnienie. Przechowuje te rejestry zgodnie z pkt CAO.B.020 lit. b) ppkt 6.

**CAO.B.040 Wniosek**

W przypadku gdy zaplecze techniczne CAO jest umiejscowione w więcej niż jednym państwie członkowskim ►C9 procedura pierwszej certyfikacji ◄ i ciągły nadzór nad zatwierdzeniem prowadzone są we współpracy z właściwymi organami wyznaczonymi przez państwa członkowskie, na których terytorium znajduje się pozostałe zaplecze techniczne.

**CAO.B.045 ►M8 ►C10 Procedura pierwszej certyfikacji ◄ ◄**

- a) W przypadku gdy stwierdzono, że organizacja spełnia wymagania określone w CAO A.035 lit. a) i b), właściwy organ formalnie powiadamia wnioskodawcę o akceptacji personelu.
- b) Właściwy organ dopilnowuje, aby procedury określone w CAE były zgodne z sekcją A, a kierownik odpowiedzialny podpisał oświadczenie o przyjęciu zobowiązań, o którym mowa w pkt CAO.A.025 lit. a) ppkt 1.
- c) Właściwy organ sprawdza, czy organizacja spełnia wymagania sekcji A.
- d) Właściwy organ zwołuje spotkanie z udziałem kierownika odpowiedzialnego co najmniej raz podczas badania na potrzeby zatwierdzenia, aby upewnić się, że w pełni rozumie on znaczenie zatwierdzenia i oświadczenia, o którym mowa w pkt CAO.A.025 lit. a) ppkt 1.
- e) Wszelkie niezgodności, o których mowa w pkt CAO.B.060, są potwierdzane pisemnie organizacji składającej wniosek.
- g) Przed wydaniem zatwierdzenia właściwy organ zamyka wszystkie sprawy niezgodności po ich skorygowaniu przez organizację.

**▼ M8****▼ C4****CAO.B.050 Wydanie pierwszego certyfikatu****▼ M8**

- a) Jeżeli właściwy organ stwierdzi, że wnioskodawca spełnia wymagania pkt CAO.B.045, wydaje certyfikat przy użyciu formularza 3-CAO EASA według wzoru podanego w dodatku I, określając zakres zatwierdzenia.

**▼ C4**

- b) Właściwy organ umieszcza numer referencyjny CAO, jak określono we wzorze formularza 3-CAO EASA podanym w dodatku I.

**CAO.B.055 Ciągły nadzór**

- a) Właściwy organ ustanawia i aktualizuje program nadzoru, w którym wymienia wszystkie CAO, którym wydał certyfikat, oraz daty, kiedy przeprowadził audyt oraz kiedy planuje przeprowadzenie audytu tych organizacji.
- b) Właściwy organ przeprowadza audyt każdej CAO, której wydał zatwierdzenie, w odstępach nieprzekraczających 24 miesięcy. Audyty te koncentrują się w szczególności na zmianach w organizacji, o których został powiadomiony zgodnie z procedurą określoną w pkt CAO.A.105 lit. b).
- c) Odpowiednią reprezentatywną grupę statków powietrznych zarządzanych przez organizację, jeżeli organizacja jest zatwierdzona w tym zakresie, poddaje się przeglądowi co 24 miesiące. O wielkości grupy reprezentatywnej decyduje właściwy organ w oparciu o wyniki wcześniejszych audytów i poprzednich przeglądów wyrobów.
- d) Właściwy organ potwierdza CAO na piśmie wszelkie niezgodności wykryte podczas tych audytów.
- e) Właściwy organ rejestruje wszelkie niezgodności wykryte podczas tych audytów, działania konieczne do zamknięcia spraw niezgodności oraz wydane zalecenia.
- f) Co najmniej raz na 24 miesiące właściwy organ zwołuje spotkanie z udziałem kierownika odpowiedzialnego CAO.

**CAO.B.060 Niezgodności**

- a) Jeśli podczas kontroli lub w jakikolwiek inny sposób zostanie wykryta niezgodność z wymaganiami części CAO, właściwy organ podejmuje następujące działania:
- 1) w odniesieniu do niezgodności poziomu 1 właściwy organ niezwłocznie podejmuje działania zmierzające do cofnięcia, ograniczenia lub zawieszenia w całości lub w części zatwierdzenia CAO, w zależności od zakresu niezgodności poziomu 1, do czasu przeprowadzenia przez organizację skutecznych działań naprawczych; oraz
  - 2) w odniesieniu do niezgodności poziomu 2 właściwy organ wyznacza termin realizacji działań naprawczych nie dłuższy niż 3 miesiące, odpowiedni do charakteru stwierdzonej niezgodności, przy czym w określonych okolicznościach właściwy organ może, pod koniec tego pierwszego okresu i w zależności od charakteru niezgodności, wydłużyć ten trzymiesięczny okres wdrożeniowy pod warunkiem uzgodnienia z nim zadowalającego planu naprawczego.
- b) Właściwy organ podejmuje działania zmierzające do częściowego lub całkowitego zawieszenia zatwierdzenia w przypadku niedotrzymania ustalonych przez niego terminów.

**CAO.B.065 Zmiany**

- a) Po otrzymaniu wniosku o wprowadzenie zmiany zgodnie z pkt CAO.A.105 lit. a) właściwy organ sprawdza przed zatwierdzeniem zmiany, czy organizacja spełnia stosowne wymagania.



**▼ C4**

- b) Właściwy organ może wskazać warunki, na jakich CAO musi działać podczas zmiany, chyba że stwierdzi, że certyfikat organizacji zostaje zawieszony ze względu na charakter lub zakres zmian.
- c) W przypadku zmian niewymagających uprzedniego zatwierdzenia właściwy organ ocenia w trakcie czynności nadzorczych, czy CAO postępuje zgodnie z zatwierdzoną procedurą kontroli przewidzianą w pkt CAO.A.105 lit. b) i czy spełnia stosowne wymagania.

**CAO.B.070 Zawieszenie, ograniczenie i cofnięcie**

Właściwy organ:

- a) zawiesza zatwierdzenie na uzasadnionej podstawie w przypadku potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa; lub
- b) zawiesza lub cofa zatwierdzenie bądź wprowadza w nim ograniczenia na podstawie pkt CAO.B.060.

▼ **C4***Dodatek I***Certyfikat organizacji kompleksowej zdolności do lotu (CAO) – formularz 3-  
CAO EASA**

- a) Zakres prac ustalony w CAE dokładnie określa ograniczenia zatwierdzenia dla poszczególnych klas zatwierdzeń i uprawnień nadawanych przez właściwy organ. Dlatego niezbędne jest, aby klasy i uprawnienia wynikające z zatwierdzenia oraz zakres prac organizacji były ze sobą zgodne.
- b) **Uprawnienie dotyczące statków powietrznych** w odniesieniu do przywiłojów obsługowych oznacza, że CAO może wykonać obsługę techniczną statku powietrznego, a także dowolnych jego podzespołów (w tym silników), zgodnie z danymi obsługowymi statku powietrznego lub – za zgodą właściwego organu – zgodnie z danymi obsługowymi podzespołu, jednak wyłącznie wtedy, gdy takie podzespoły są zainstalowane w statku powietrznym. Niemniej jednak CAO z **uprawnieniem dotyczącym statków powietrznych** może tymczasowo wymontować dany podzespół na potrzeby obsługi technicznej, w celu uzyskania łatwiejszego dostępu do niego, z wyjątkiem przypadków, gdy jego wymontowanie powoduje konieczność dodatkowej obsługi technicznej niekwalifikującej się w kontekście wymagań lit. b). Kwestia ta będzie przedmiotem procedury kontrolnej określonej w CAE, która podlega zatwierdzeniu przez właściwy organ.
- c) **Uprawnienie dotyczące silników (turbinowych, tłokowych lub elektrycznych)** oznacza, że CAO może wykonać obsługę techniczną niezainstalowanego silnika i jego podzespołów, zgodnie z danymi obsługowymi silnika lub – za zgodą właściwego organu – zgodnie z danymi obsługowymi podzespołu, jednak wyłącznie wtedy, gdy takie podzespoły są zainstalowane w silniku. Niemniej jednak CAO z tego rodzaju **uprawnieniem dotyczącym silników** może tymczasowo wymontować dany podzespół na potrzeby obsługi technicznej, w celu uzyskania łatwiejszego dostępu do niego, z wyjątkiem przypadków, gdy jego wymontowanie powoduje konieczność dodatkowej obsługi technicznej niekwalifikującej się w kontekście wymagań lit. c). CAO z **uprawnieniem dotyczącym silników** może również wykonać obsługę techniczną zainstalowanego silnika w trakcie hangarowej i liniowej obsługi technicznej, z zastrzeżeniem procedury kontrolnej określonej w CAE, która podlega zatwierdzeniu przez właściwy organ.
- d) **Uprawnienie dotyczące podzespołów (innych niż kompletne silniki)** oznacza, że CAO może wykonać obsługę techniczną niezainstalowanych podzespołów (z wyłączeniem kompletnych silników) przeznaczonych do montażu w statku powietrznym lub silniku. Ta CAO może również wykonać obsługę techniczną zainstalowanego podzespołu (innego niż kompletny silnik) w trakcie hangarowej i liniowej obsługi technicznej lub w obiekcie obsługi technicznej silnika, z zastrzeżeniem procedury kontrolnej określonej w CAE, która podlega zatwierdzeniu przez właściwy organ.
- e) **Uprawnienie dotyczące prób nieniszczących (NDT)** jest niezależnym uprawnieniem niekoniecznie związanym z określonym statkiem powietrznym, silnikiem lub innym podzespołem. Uprawnienie dotyczące NDT jest niezbędne jedynie w przypadku CAO, która wykonuje próby nieniszczące jako szczególne zadanie na rzecz innej organizacji. Zatwierdzona CAO z uprawnieniem dotyczącym statków powietrznych, silników lub podzespołów może wykonywać próby nieniszczące na wyrobach, których obsługę techniczną wykonuje, pod warunkiem przestrzegania procedur NDT określonych w CAE, bez konieczności posiadania uprawnienia dotyczącego NDT.

▼ C4

Strona 1 z 2

[PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE (\*)]

Państwo członkowskie Unii Europejskiej (\*\*)

**CERTYFIKAT ORGANIZACJI KOMPLEKSOWEJ ZDATNOŚCI DO LOTU**

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

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

[NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

jako organizację kompleksowej zdatności do lotu zgodnie z sekcją A załącznika Vd (część CAO) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014.

WARUNKI:

- a) niniejsze zatwierdzenie jest ograniczone do tego, co określono w zakresie zatwierdzenia oraz w sekcji „Zakres prac” zatwierdzonej charakterystyki kompleksowej zdatności do lotu, o której mowa w sekcji A załącznika Vd (część CAO) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014; oraz
- b) niniejsze zatwierdzenie wymaga spełnienia wymagań procedur określonych w zatwierdzonej charakterystyce kompleksowej zdatności do lotu; oraz
- c) niniejsze zatwierdzenie zachowuje ważność tak długo, jak długo zatwierdzona organizacja kompleksowej zdatności do lotu działa zgodnie z przepisami załącznika Vd (część CAO) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014; oraz
- d) jeżeli w ramach swojego systemu jakości zatwierdzona organizacja kompleksowej zdatności do lotu zleca świadczenie usług jednej organizacji lub kilku organizacjom, niniejsze zatwierdzenie zachowuje ważność pod warunkiem że taka organizacja (takie organizacje) spełnia(-ją) mające zastosowanie warunki umowy; oraz
- e) z zastrzeżeniem przestrzegania wyżej wymienionych warunków, niniejsze zatwierdzenie zachowuje ważność bezterminowo lub do czasu jego zrzeczenia się, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia.

Data pierwszego wydania certyfikatu zatwierdzenia: .....

Data niniejszej zmiany certyfikatu zatwierdzenia: .....

Zmiana nr: .....

Podpisano: .....

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

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

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

▼ C4

Strona 2 z 2

**ZAKRES ZATWIERDZENIA ORGANIZACJI KOMPLEKSOWEJ ZDATNOŚCI DO LOTU**

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

Organizacja: [NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

KLASA	KATEGORIA	PRZYWILEJE (***)
<b>STATKI POWIETRZNE (**)</b>	Samoloty — inne niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym (**)	<input type="checkbox"/> obsługa techniczna <input type="checkbox"/> zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu <input type="checkbox"/> przegląd zdatności do lotu <input type="checkbox"/> zezwolenia na lot
	Samoloty o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 2 730 kg (**)	<input type="checkbox"/> obsługa techniczna <input type="checkbox"/> zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu <input type="checkbox"/> przegląd zdatności do lotu <input type="checkbox"/> zezwolenia na lot
	Śmigłowce — inne niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym (**)	<input type="checkbox"/> obsługa techniczna <input type="checkbox"/> zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu <input type="checkbox"/> przegląd zdatności do lotu <input type="checkbox"/> zezwolenia na lot
	Śmigłowce o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 1 200 kg, certyfikowane dla maksymalnie 4 osób (**)	<input type="checkbox"/> obsługa techniczna <input type="checkbox"/> zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu <input type="checkbox"/> przegląd zdatności do lotu <input type="checkbox"/> zezwolenia na lot
	Sterowce (**)	<input type="checkbox"/> obsługa techniczna <input type="checkbox"/> zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu <input type="checkbox"/> przegląd zdatności do lotu <input type="checkbox"/> zezwolenia na lot
	Balony (**)	<input type="checkbox"/> obsługa techniczna <input type="checkbox"/> zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu <input type="checkbox"/> przegląd zdatności do lotu <input type="checkbox"/> zezwolenia na lot
	Szybowce (**)	<input type="checkbox"/> obsługa techniczna <input type="checkbox"/> zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu <input type="checkbox"/> przegląd zdatności do lotu <input type="checkbox"/> zezwolenia na lot
<b>PODZESPOŁY (**)</b>	Kompletne silniki turbinowe (**)	<input type="checkbox"/> obsługa techniczna
	Kompletne silniki tłokowe (**)	
	Silniki elektryczne (**)	
	Podzespoły inne niż kompletne silniki (**)	
<b>USŁUGI SPECJALISTYCZNE (**)</b>	Próby nieniszczące (NDT) (**)	▶ <sup>(1)</sup> <input type="checkbox"/> NDT ◀

▼ **C4****OGRANICZENIA**

**(należy uwzględnić wyłącznie w przypadku organizacji z uprawnieniami dotyczącymi samolotów, śmigłowców lub kompletnych silników, jeżeli tylko jedna osoba planuje i wykonuje wszystkie zadania obsługi technicznej)**

Z zakresu prac wyłączone są następujące czynności obsługi technicznej (\*\*):

- obsługa techniczna samolotów wyposażonych w silnik turbinowy;
- obsługa techniczna śmigłowców wyposażonych w silnik turbinowy lub więcej niż jeden silnik tłokowy; oraz
- obsługa techniczna kompletnych silników tłokowych o mocy 450 KM i większej oraz kompletnych silników turbinowych.

**Wykaz organizacji działających na podstawie systemu jakości (\*\*)**

Niniejszy zakres zatwierdzenia jest ograniczony do wyrobów, części i urządzeń oraz czynności wskazanych w sekcji dotyczącej zakresu prac zatwierdzonej charakterystyki kompleksowej zdatności do lotu.

Numer referencyjny charakterystyki kompleksowej zdatności do lotu: .....

Data pierwszego wydania charakterystyki: .....

Data ostatniej zatwierdzonej zmiany: ..... Zmiana nr: .....

Podpisano: .....

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

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

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

(\*\*\*) Wypełnić stosownie do przypadku.



## ZALĄCZNIK VI

## Tabela koleracji

Rozporządzenie (WE) nr 2042/2003	Niniejsze rozporządzenie
Artykuł 1	Artykuł 1
Artykuł 2	Artykuł 2
Artykuł 3 ust. 1, 2 i 3	Artykuł 3 ust. 1, 2 i 3
Artykuł 3 ust. 4	—
Artykuł 4	Artykuł 4
Artykuł 5	Artykuł 5
Artykuł 6	Artykuł 6
—	Artykuł 7
Artykuł 7 ust. 1	Artykuł 8 ust. 1
Artykuł 7 ust. 2	—
Artykuł 7 ust. 3, formuła wprowadzająca	Artykuł 8 ust. 2, formuła wprowadzająca
Artykuł 7 ust. 3 lit. a)—g)	—
Artykuł 7 ust. 3 lit. h)	Artykuł 8 ust. 2 lit. a)
Artykuł 7 ust. 3 lit. i)	Artykuł 8 ust. 2 lit. b)
Artykuł 7 ust. 4	—
Artykuł 7 ust. 5	Artykuł 8 ust. 3
Artykuł 7 ust. 6	—
Artykuł 7 ust. 7	—
Artykuł 7 ust. 8	Artykuł 8 ust. 4
Artykuł 7 ust. 9	Artykuł 8 ust. 5
Artykuł 8	Artykuł 9
Załącznik I	Załącznik I
Załącznik II	Załącznik II
Załącznik III	Załącznik III
Załącznik IV	Załącznik IV
—	Załącznik V
—	Załącznik VI