

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 127/2010

z dnia 5 lutego 2010 r.

zmieniające rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o Unii Europejskiej i Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE⁽¹⁾, zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1108/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 października 2009 r.⁽²⁾, w szczególności jego art. 5 ust. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W celu utrzymania wysokiego, jednolitego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa w Europie, niezbędne jest wprowadzenie zmian w zakresie wymogów i procedur ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także zatwierdzania organizacji i personelu zaangażowanych w takie zadania, w szczególności wprowadzenie definicji pojęcia „główne miejsce prowadzenia działalności”, wyjaśnienie znaczenia pojęcia „urzędowo uznanej normy”, nadanie instytucjom zarządzającym nieprzerwaną zdatnością do lotu uprawnień do wydawania zezwoleń na lot, udoskonalenie treści certyfikatu zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji określanego jako „formularz 1 EASA” oraz zagwarantowanie, aby personel uczestniczący w działaniach związanych z zapewnianiem ciągłej zdatności do lotu był odpowiednio przeszkolony w zakresie ryzyka związanego z systemami połączeń elektrycznych w dużych samolotach, które, jak stwierdzono, stały się przyczyną wielu wypadków i incydentów.
- (2) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003⁽³⁾.
- (3) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są oparte na opiniach⁽⁴⁾ wydanych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (dalej zwaną „Agencją”), zgodnie z art. 17 ust. 2 lit. b) oraz art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

- (4) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu utworzonego na mocy art. 65 rozporządzenia (WE) nr 216/2008,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (WE) nr 2042/2003 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 dodaje się lit. m) w brzmieniu:

„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.”;

- 2) w art. 7 dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. Na zasadzie odstępstwa od ust. 1:

a) postanowienia pkt M.A.706 lit. k) załącznika I (część M) stosuje się od dnia 28 września 2010 r.;

b) postanowienia ppkt 7.7 dodatku I do załącznika III (część 66) stosuje się od dnia 28 września 2010 r.;

c) instytucje obsługi technicznej zatwierdzone zgodnie z sekcją A podsekcji F załącznika I (część M) lub sekcją A załącznika II (część 145) mogą nadal wydawać certyfikaty zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, korzystając z formularza 1 EASA w pierwotnej wersji, określonej w dodatku II do załącznika I (część M) oraz w dodatku I do załącznika II (część 145), do dnia 28 września 2010 r.;

⁽¹⁾ Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 309 z 24.11.2009, s. 51.

⁽³⁾ Dz.U. L 315 z 28.11.2003, s. 1.

⁽⁴⁾ Opinia 06/2005 w sprawie zmian redakcyjnych, opinia 04/2006 w sprawie urzędowo uznanej normy, opinia 05/2006 w sprawie głównego miejsca prowadzenia działalności, opinia 04/2007 w sprawie zezwolenia na lot, opinia 04/2008 w sprawie systemu połączeń elektrycznych oraz opinia 06/2008 w sprawie formularza 1 EASA.

d) właściwe organy mogą nadal wydawać certyfikaty w pierwotnej wersji, określonej w dodatkach III, V i VI do załącznika I (część M), w dodatku III do załącznika II (część 145), w dodatku V do załącznika III (część 66) lub w dodatku II do załącznika IV (część 147) do rozporządzenia 2042/2003 obowiązującego do momentu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, do dnia 28 września 2010 r.;

e) certyfikaty wydane zgodnie z załącznikiem I (część M), załącznikiem II (część 145), załącznikiem III (część 66) lub załącznikiem IV (część 147) przed wejściem w życie

niniejszego rozporządzenia zachowują ważność do momentu ich zmiany lub cofnięcia.”;

3) załączniki I, II, III i IV zostają zmienione zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

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

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

Sporządzono w Brukseli dnia 5 lutego 2010 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

W załącznikach do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003 wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku I (część M) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003 wprowadza się następujące zmiany:

1) po tytule „część M” dodaje się spis treści w brzmieniu:

„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 Sprawozdania dotyczące zdarzeń

PODSEKCJA C – NIEPRZERWANA ZDATNOŚĆ DO LOTU

M.A.301 Zadania zapewniania nieprzerwanej zdatności do lotu

M.A.302 Program obsługi technicznej

M.A.303 Wytyczne dotyczące zdatności do lotu

M.A.304 Dane odnoszące się do modyfikacji i napraw

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

M.A.306 System technicznej rejestracji przewoźnika

M.A.307 Przekazanie dokumentacji nieprzerwanej zdatności do lotu statku powietrznego

PODSEKCJA D – NORMY OBSŁUGI TECHNICZNEJ

M.A.401 Dane dotyczące obsługi technicznej

M.A.402 Prowadzenie obsługi technicznej

M.A.403 Usterki statku powietrznego

PODSEKCJA E – PODZESPOŁY

M.A.501 Montaż

M.A.502 Obsługa techniczna podzespołu

M.A.503 Podzespoły o ograniczonej żywotności

M.A.504 Kontrola podzespołów niezdatnych do użytku

PODSEKCJA F – INSTYTUCJA OBSŁUGI TECHNICZNEJ

M.A.601 Zakres

M.A.602 Wniosek

- M.A.603 Rozszerzenie zakresu zezwolenia
- M.A.604 Podręcznik instytucji obsługi technicznej
- M.A.605 Obiekty
- M.A.606 Wymagania w stosunku do personelu
- M.A.607 Personel certyfikujący
- M.A.608 Podzespoły, urządzenia i narzędzia
- M.A.609 Dane dotyczące obsługi technicznej
- M.A.610 Zlecenia na prace obsługi technicznej
- M.A.611 Normy obsługi technicznej
- M.A.612 Certyfikat dopuszczenia statku powietrznego do eksploatacji
- M.A.613 Certyfikat dopuszczenia podzespołu do eksploatacji
- M.A.614 Dokumentacja obsługi technicznej
- M.A.615 Uprawnienia organizacji
- M.A.616 Ocena instytucjonalna
- M.A.617 Zmiany wprowadzane w uprawnionej instytucji obsługi technicznej
- M.A.618 Zezwolenia bezterminowe
- M.A.619 Nieprawidłowości

PODSEKCJA G – INSTYTUCJA ZARZĄDZAJĄCA NIEPRZERWANĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU

- M.A.701 Zakres
- M.A.702 Wniosek
- M.A.703 Rozszerzenie zakresu zezwolenia
- M.A.704 Warunki zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu
- M.A.705 Obiekty
- M.A.706 Wymagania w stosunku do personelu
- M.A.707 Personel ds. oceny zdatności do lotu
- M.A.708 Zarządzanie nieprzerwaną zdatnością do lotu
- M.A.709 Dokumentacja
- M.A.710 Przegląd zdatności do lotu
- M.A.711 Prawa instytucji
- M.A.712 System zapewnienia jakości
- M.A.713 Zmiany w instytucji zarządzającej nieprzerwaną zdatnością do lotu
- M.A.714 Prowadzenie dokumentacji

M.A.715 Zezwolenia bezterminowe

M.A.716 Nieprawidłowości

PODSEKCJA H – CERTYFIKAT DOPUSZCZENIA DO EKSPLOATACJI – CDE

M.A.801 Poświadczenie obsługi statku powietrznego

M.A.802 Certyfikat dopuszczenia podzespołu do eksploatacji

M.A.803 Upoważnienie pilota-właściciela

PODSEKCJA I – CERTYFIKAT OCENY ZDATNOŚCI DO LOTU

M.A.901 Przegląd zdatności do lotu statku powietrznego

M.A.902 Ważność certyfikatu oceny zdatności do lotu

M.A.903 Przeniesienie rejestracji w granicach terytorium UE

M.A.904 Ocena zdatności do lotu statku powietrznego przywożonego do UE

M.A.905 Nieprawidłowości

SEKCJA B – PROCEDURA STOSOWANA PRZEZ WŁAŚCIWE WŁADZE

PODSEKCJA A – PRZEPISY OGÓLNE

M.B.101 Zakres

M.B.102 Właściwy organ

M.B.103 Właściwe środki zapewniania zgodności

M.B.104 Prowadzenie dokumentacji

M.B.105 Wzajemna wymiana informacji

PODSEKCJA B – ODPOWIEDZIALNOŚĆ

M.B.201 Odpowiedzialność

PODSEKCJA C – NIEPRZERWANA ZDATNOŚĆ DO LOTU

M.B.301 Program obsługi technicznej

M.B.302 Wyłączenia

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

M.B.304 Cofnięcie, zawieszenie i ograniczenie

PODSEKCJA D – NORMY OBSŁUGI TECHNICZNEJ

PODSEKCJA E – PODZESPOŁY

PODSEKCJA F – INSTYTUCJA OBSŁUGI TECHNICZNEJ

M.B.601 Wniosek

M.B.602 Wstępne zezwolenie

M.B.603 Wydanie zezwolenia

- M.B.604 Stały nadzór
- M.B.605 Nieprawidłowości
- M.B.606 Zmiany
- M.B.607 Cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie zezwolenia

PODSEKCJA G – INSTYTUCJA ZARZĄDZAJĄCA NIEPRZERWANĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU

- M.B.701 Wniosek
- M.B.702 Wstępne zezwolenie
- M.B.703 Wydanie zezwolenia
- M.B.704 Stały nadzór
- M.B.705 Nieprawidłowości
- M.B.706 Zmiany
- M.B.707 Cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie zezwolenia

PODSEKCJA H – CERTYFIKAT DOPUSZCZENIA DO EKSPLOATACJI – CDE

PODSEKCJA I – CERTYFIKAT OCENY ZDATNOŚCI DO LOTU

- M.B.901 Ocena zaleceń
- M.B.902 Przegląd zdatności do lotu przez właściwy organ
- M.B.903 Nieprawidłowości

Dodatek I – Umowa w sprawie zapewniania nieprzerwanej zdatności do lotu

Dodatek II – Certyfikat zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji – Formularz 1 EASA

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

Dodatek IV – System klas i kategorii zezwolenia dla instytucji obsługi technicznej określonych w załączniku I (część M) podsekcja F oraz w załączniku II (część 145).

Dodatek V – Zaświadczenie o zezwoleniu dla instytucji obsługi technicznej określonych w załączniku I (część M) podsekcja F

Dodatek VI – Certyfikat zatwierdzający dla instytucji zarządzającej ciągłą zdatnością do lotu, o której mowa w załączniku I (część M) podsekcja G

Dodatek VII – Zadania kompleksowej obsługi technicznej

Dodatek VIII – Ograniczona obsługa techniczna pilota-właściciela”;

2) w pkt M.A.301 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

- „2) naprawę, zgodnie z danymi określonymi w pkt M.A.304 lub w pkt M.A.401, zależnie od okoliczności, każdej usterki i uszkodzenia mających wpływ na bezpieczeństwo użytkownika, przy uwzględnieniu, w odniesieniu do wszystkich dużych statków lub statków powietrznych eksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych, wykazu minimalnego wyposażenia oraz, w stosownych przypadkach dla danego typu statku powietrznego, wykazu odstępstw od określonego zestawu wyposażenia”;

3) w pkt M.A.305 wprowadza się następujące zmiany:

(i) ust. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Po zakończeniu każdej obsługi technicznej do dokumentacji nieprzerwanej zdatności do lotu dołączany jest certyfikat dopuszczenia do eksploatacji zgodnie z pkt M.A.801 lub pkt 145.A.50. Każdorazowo dokumentację uzupełnia się jak najszybciej, w żadnym razie nie później niż w ciągu 30 dni od przeprowadzenia czynności obsługowych.”;

(ii) ust. e) otrzymuje brzmienie:

„e) W uzupełnieniu do dokumentu dopuszczenia do eksploatacji, formularza 1 EASA lub jego odpowiednika, do odpowiedniego rejestru pracy silnika lub śmigła, karty rejestracyjnej zespołu silnikowego lub podzespołu o ograniczonej żywotności dołącza się następujące informacje związane z wszelkimi zainstalowanymi podzespołami (silnikiem, śmigłem, zespołem silnikowym lub podzespołem o ograniczonej żywotności):

1. identyfikację podzespołu; oraz
2. typ, numer seryjny i odpowiednio wpis do rejestru statku powietrznego, silnika, śmigła, zespołu silnikowego lub podzespołu o ograniczonej żywotności, do którego określony podzespół jest instalowany, z odniesieniem do montażu i demontażu podzespołu; oraz
3. datę wraz z odpowiednio zsumowanym całkowitym czasem lub całkowitą liczbą cykli lotów i/lub lądowań, bądź dniami kalendarzowymi lotów przypadającymi na dany podzespół; oraz
4. bieżące informacje objęte lit. d), mające zastosowanie do podzespołu.”;

(iii) ust. h) otrzymuje brzmienie:

„h) Właściciel lub przewoźnik ma obowiązek upewnić się, czy został wprowadzony system służący do przechowywania następujących danych we wskazanych okresach:

1. całej szczegółowej dokumentacji dotyczącej obsługi technicznej statku powietrznego i wszystkich podzespołów o ograniczonej żywotności w nim instalowanych, do czasu zastąpienia zawartych w niej informacji przez nowe informacje o równoważnym zakresie i szczegółowości, przez co najmniej 36 miesiące po dopuszczeniu statku powietrznego lub podzespołu do eksploatacji; oraz
2. całkowitego czasu eksploatacji (liczby godzin, liczby dni kalendarzowych, liczby cykli lotu i lądowań) statku powietrznego i wszystkich podzespołów o ograniczonej żywotności przez co najmniej 12 miesięcy po ostatecznym wycofaniu statku powietrznego lub podzespołu z eksploatacji; oraz
3. czasu eksploatacji (liczby godzin, liczby dni kalendarzowych, liczby cykli lotu i lądowań), odpowiednio, od czasu ostatnio przeprowadzonej regularnej obsługi technicznej podzespołu o ograniczonej żywotności, przynajmniej do momentu zastąpienia jej innego rodzaju regularną obsługą techniczną podzespołu o równoważnym zakresie prac i szczegółowości; oraz
4. obecnego statusu zgodności z programem obsługi technicznej, umożliwiającego stwierdzenie zgodności z zatwierdzonym programem obsługi technicznej statku powietrznego, przynajmniej do momentu zastąpienia regularnej obsługi statku powietrznego lub podzespołu innego rodzaju regularną obsługą o równoważnym zakresie prac i szczegółowości; oraz
5. obecnego statusu wytycznych dotyczących zdatności do lotu, obowiązujących w odniesieniu do statków powietrznych i podzespołów, przynajmniej 12 miesięcy po ostatecznym wycofaniu statku powietrznego lub podzespołu z eksploatacji; oraz
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.”;

4) w pkt M.A.401 lit. b) ppkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1. wszelkie stosowne wymagania, procedury, normy bądź informacje dostarczane przez właściwy organ lub Agencję.”;

5) pkt M.A.503 otrzymuje brzmienie:

„M.A.503 Podzespoły o ograniczonej żywotności

- a) Zainstalowane podzespoły o ograniczonej żywotności nie mogą być eksploatowane po upływie zatwierzonego okresu zdatności do użytku, określonego w zatwierdzonym programie obsługi technicznej i wytycznych dotyczących zdatności do lotu, z wyjątkiem postanowień pkt M.A.504 lit. c).
- b) Zatwierdzony okres zdatności do użytku wyraża się odpowiednio w liczbie dni kalendarzowych, liczbie godzin lotu, liczbie lądowań lub cykli lotu.
- c) Po upływie okresu zdatności do użytku, podzespół należy wymontować ze statku powietrznego w celu przeprowadzenia obsługi technicznej lub, w przypadku podzespołów o kwalifikowanym czasie przydatności do użytku, w celu unieszkodliwienia.”;

6) pkt M.A.602 otrzymuje brzmienie:

„M.A.602 Wniosek

Wniosek o wydanie lub zmianę zezwolenia dla instytucji obsługi technicznej składa się na formularzu w sposób ustanowiony przez właściwy organ”;

7) pkt M.A.603 otrzymuje brzmienie:

„M.A.603 Rozszerzenie zakresu zezwolenia

- a) Instytucja wykonująca czynności objęte niniejszą podsekcją nie ma prawa realizować swoich zadań, o ile nie uzyska zezwolenia od właściwego organu. Wzór takiego zezwolenia znajduje się w dodatku V do załącznika I (część M).
- b) Podręcznik instytucji obsługi technicznej, o którym mowa w pkt M.A.604, musi określać zakres prac, które obejmuje zezwolenie. Dodatek IV do załącznika I (część M) definiuje wszystkie możliwe klasy i kategorie utworzone na podstawie przepisów podsekcji F.
- c) Uprawniona instytucja obsługi technicznej może wytwarzać, zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej, ograniczony asortyment części do wykorzystania w trakcie prac prowadzonych w jej własnych obiektach określonych w podręczniku instytucji obsługi technicznej.”;

8) pkt M.A.614 lit. c) otrzymuje brzmienie:

- „c) Uprawniona instytucja obsługi technicznej przechowuje kopie całej dokumentacji obsługi technicznej i wszelkich danych związanych z obsługą techniczną przez trzy lata od daty dopuszczenia przez tę instytucję do eksploatacji statku powietrznego lub podzespołu statku powietrznego, którego dotyczą prace.
1. Dokumentację, o której mowa w tym ustępie, 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 uprawniona instytucja obsługi technicznej zamyka swoją działalność, cała przechowywana dokumentacja obsługi technicznej obejmująca ostatnie trzy lata jest przekazywana ostatniemu właścicielowi danego statku powietrznego lub podzespołu, bądź klientowi, względnie jest przechowywana w sposób określony przez właściwy organ.”;

9) pkt M.A.702 otrzymuje brzmienie:

„M.A.702 Wniosek

Wniosek o wydanie lub zmianę zezwolenia dla instytucji zarządzającej nieprzerwaną zdatnością do lotu składa się na formularzu w sposób ustalony przez właściwy organ”;

10) w pkt M.A.704 lit. a) wprowadza się następujące zmiany:

(i) ppkt 4) otrzymuje brzmienie:

„(4) schemat organizacyjny przedstawiający łańcuch powiązań w zakresie ponoszenia odpowiedzialności przez wszystkie osoby określone w pkt M.A.706 lit. c), pkt M.A.706 lit. d) i pkt M.A.706 lit. i).”;

(ii) ppkt 5) otrzymuje brzmienie:

„(5) wykaz personelu ds. oceny 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).”;

11) w pkt M.A.706 dodaje się lit. k) w brzmieniu:

„k) Dla wszystkich dużych statków powietrznych oraz statków powietrznych eksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych, instytucja ustala i kontroluje kompetencje osób zaangażowanych w zarządzanie nieprzerwaną zdatnością do lotu, ocenę zdatności do lotu i/lub kontrolę jakości zgodnie z procedurą i normą ustaloną przez właściwy organ.”;

12) pkt M.A.707 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Aby uzyskać zezwolenie na przeprowadzanie oceny zdatności do lotu, oraz ewentualnie na wydawanie zezwoleń na lot, uprawniona instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu musi posiadać odpowiedni personel ds. oceny zdatności do lotu w celu wydawania certyfikatów lub zaleceń, o których mowa w sekcji A podsekcja I oraz, jeżeli ich to dotyczy, wydawania zezwoleń na lot zgodnie z pkt M.A.711 lit. c):

1. Dla wszystkich statków powietrznych eksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych 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 nieprzerwanej zdatności do lotu; oraz
- b) posiadają odpowiednią licencję określoną w załączniku III (część 66) bądź wykształcenie wyższe lotnicze lub równoważne; oraz
- c) ukończyli formalne szkolenie w zakresie lotniczej obsługi technicznej; oraz
- d) zajmują w uprawnionej instytucji stanowisko o odpowiednim zakresie obowiązków;
- e) niezależnie od postanowień lit. a)–d), wymóg określony w pkt M.A.707 lit. a) ppkt 1 lit. b) można zastąpić wymogiem posiadania pięcioletniego doświadczenia w zakresie zapewniania nieprzerwanej zdatności do lotu, obowiązującym wraz z wymogami określonymi w pkt M.A.707 lit. a) ppkt 1 lit. a).

2. Dla statków powietrznych, które nie są eksploatowane w lotniczych przewozach handlowych o maksymalnej masie startowej poniżej 2 730 kg, oraz balonów, członkowie personelu:

- a) posiadają co najmniej trzyletnie doświadczenie w zakresie zapewniania nieprzerwanej zdatności do lotu; oraz
- b) posiadają odpowiednią licencję określoną w załączniku III (część 66) bądź wykształcenie wyższe lotnicze lub równoważne; oraz
- c) ukończyli odpowiednie szkolenie w zakresie lotniczej obsługi technicznej; oraz
- d) zajmują w uprawnionej instytucji stanowisko o odpowiednim zakresie obowiązków;
- e) niezależnie od postanowień lit. a)–d), wymóg określony w pkt M.A.707 lit. a) ppkt 2 lit. b) można zastąpić wymogiem posiadania czteroletniego doświadczenia w zakresie zapewniania nieprzerwanej zdatności do lotu, obowiązującym wraz z wymogami określonymi w pkt M.A.707 lit. a) ppkt 2 lit. a).”;

13) pkt M.A.710 otrzymuje brzmienie:

„M.A.710 Przegląd zdatności do lotu

a) W celu spełnienia wymagań w zakresie przeglądu zdatności do lotu statku powietrznego, o których mowa w pkt M.A.901, uprawniona instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu przeprowadza pełny udokumentowany przegląd dokumentacji statku powietrznego, aby stwierdzić, czy:

1. właściwie zarejestrowano liczbę wylatanych godzin dla płatowca, silnika i śmigła, a także związaną z tym liczbę cykli lotów; oraz
2. instrukcja użytkowania w locie jest dostosowana do wyposażenia statku i odzwierciedla status ostatnich zmian; oraz

3. cała zaplanowana obsługa techniczna statku powietrznego została przeprowadzona zgodnie z zatwierdzonym programem obsługi technicznej; oraz
 4. wszystkie stwierdzone usterki zostały naprawione lub, w stosownych przypadkach, naprawa została odłożona na późniejszy termin w kontrolowany sposób; oraz
 5. wszystkie obowiązujące wytyczne dotyczące zdatności do lotu zostały zastosowane i prawidłowo zarejestrowane; oraz
 6. wszystkie modyfikacje i naprawy statku powietrznego zostały zarejestrowane i zatwierdzone zgodnie z przepisami załącznika (części 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003; oraz
 7. wszystkie podzespoły o ograniczonej żywotności zamontowane w statku powietrznym są prawidłowo oznakowane, zarejestrowane, a także nie upłynął termin ich zdatności do użytku; oraz
 8. całość obsługi technicznej została zrealizowana zgodnie z przepisami załącznika I (część M); oraz
 9. sprawozdanie dotyczące aktualnej masy i wyważenia nie straciło ważności i odzwierciedla wyposażenie statku; oraz
 10. stan statku powietrznego odpowiada najnowszej wersji jego projektu typu zatwierdzonej przez Agencję; oraz
 11. jeżeli istnieje taki wymóg, statek powietrzny posiada certyfikat hałasu odpowiadający jego obecnemu wyposażeniu, zgodnie z postanowieniami podsekcji I załącznika (część 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003.
- b) Personel ds. oceny zdatności do lotu uprawnionej instytucji zarządzającej nieprzerwaną zdatnością do lotu przeprowadza fizyczny przegląd statku powietrznego. Do celów takiego przeglądu, personelowi ds. oceny zdatności do lotu nieposiadającemu odpowiednich kwalifikacji, zgodnie z przepisami załącznika III (części 66), towarzyszą pracownicy posiadający takie kwalifikacje.
- c) Wykonując fizyczny przegląd statku powietrznego, personel ds. oceny zdatności do lotu sprawdza, czy:
1. wszystkie wymagane oznaczenia i tablice zostały prawidłowo zamontowane; oraz
 2. stan statku powietrznego jest zgodny z zatwierdzoną instrukcją użytkowania w locie; oraz
 3. wyposażenie statku odpowiada zatwierdzonej dokumentacji; oraz
 4. nie występują żadne oczywiste usterki, które nie zostały potraktowane zgodnie z przepisami pkt M.A.404; oraz
 5. nie występują rozbieżności między stanem statku powietrznego, a udokumentowaną oceną dokumentacji, o której mowa w lit. a).
- d) W drodze odstępstwa od pkt M.A.901 lit. a), ocenę zdatności do lotu można przyspieszyć maksymalnie o 90 dni, zachowując przy tym ciągłość schematu oceny zdatności do lotu, aby umożliwić wykonanie fizycznego przeglądu podczas kontroli obsługi technicznej.
- e) 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 załącznika I (część M) mogą zostać wydane wyłącznie:
1. przez właściwie upoważniony personel ds. oceny zdatności do lotu zgodnie z pkt M.A.707, działający w imieniu uprawnionej instytucji zarządzającej zdatnością do lotu lub przez personel certyfikujący w przypadkach określonych w pkt M.A.901 lit. g); oraz
 2. po stwierdzeniu przeprowadzenia kompletnej oceny zdatności do lotu oraz niewystępowania nieprawidłowości, które mogłyby zagrazać bezpieczeństwu lotu.
- f) Kopię nowego lub przedłużonego poświadczenia przeglądu zdatności do lotu dla danego statku powietrznego przesyła się do państwa członkowskiego rejestracji tego statku w ciągu 10 dni.
- g) Zadania oceny zdatności do lotu nie mogą być zlecane podwykonawcom.
- h) W przypadku gdy wyniki oceny zdatności do lotu są nieprzekonujące, należy poinformować o tym fakcie właściwy organ najszybciej, jak to możliwe, ale w żadnym razie nie później niż w ciągu 72 godzin od stwierdzenia przez instytucję problemu w ramach przeprowadzanej oceny.”;

14) w pkt M.A.711 wprowadza się następujące zmiany:

(i) lit. a) ppkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1. zarządzać nieprzerwaną zdatnością do lotu statków powietrznych poza statkami eksploatowanymi w lotniczych przewozach handlowych, wymienionych w certyfikacie zatwierdzającym.”;

(ii) dodaje się lit. c) w brzmieniu:

„c) Instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu, której kompetencje obejmują uprawnienia, o których mowa w pkt M.A.711 lit. b) może dodatkowo uzyskać prawo wydawania zezwoleń na lot, zgodnie z częścią 21A.711 lit. d) załącznika (część 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003 dla konkretnego statku powietrznego, dla którego ma prawo wydawać poświadczenie przeglądu lotu, w ramach potwierdzania zgodności z zatwierdzonymi warunkami lotu, zgodnie z odpowiednią zatwierdzoną procedurą przewidzianą w warunkach, o których mowa w pkt M.A.704.”;

15) pkt M.A.714 otrzymuje brzmienie:

„M.A.714 Prowadzenie dokumentacji

a) Instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu rejestruje wszystkie szczegółowe informacje dotyczące przeprowadzanych prac. Przechowywana jest dokumentacja wymagana przepisami pkt M.A.305, a także, w stosownych przypadkach, przepisami pkt M.A.306.

b) Jeżeli instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu posiada prawo określone w pkt M.A.711 lit. b), przechowuje kopie wszystkich wydanych lub ewentualnie przedłużonych poświadczeń przeglądu zdatności do lotu i zaleceń wraz ze wszystkimi dokumentami uzupełniającymi. Ponadto instytucja przechowuje kopie wszystkich poświadczeń przeglądu zdatności do lotu, które zostały przez nią przedłużone na mocy prawa, o którym mowa w pkt M.A.711 lit. a) ppkt 4.

c) Jeżeli instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu posiada prawo określone w pkt M.A.711 lit. c), przechowuje kopie wszystkich zezwoleń na lot wydanych zgodnie z postanowieniami pkt 21A.729 załącznika (część 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003.

d) Instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością 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 nieprzerwaną zdatnością do lotu statku powietrznego zostaje przekazane innej instytucji lub osobie, całość przechowywanej dokumentacji zostaje przekazana do wspomnianej instytucji. Okresy przechowywania dokumentacji mają dalej zastosowanie do wspomnianej instytucji lub osoby.

h) W przypadku gdy instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu zamyka swoją działalność, cała przechowywana dokumentacja jest przekazywana właścicielowi statku powietrznego.”;

16) w pkt M.A.901 lit. i) ppkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1. jeżeli statek powietrzny obsługuje instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu uprawniona zgodnie z sekcją A, podsekcja G niniejszego załącznika (część M) zlokalizowana w kraju trzecim;”;

17) w pkt M.A.905 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) Po otrzymaniu powiadomienia o wykrytych nieprawidłowościach zgodnie z pkt M.B.903, odpowiedzialna osoba lub instytucja, o której mowa w pkt M.A.201, określa plan działań naprawczych i przedstawia je właściwemu organowi do akceptacji w terminie uzgodnionym z tym organem, w terminie ustalonym z tym organem, wraz z odpowiednimi działaniami naprawczymi mającymi na celu zapobieżenie ponownemu wystąpieniu takiej nieprawidłowości i jej źródłowej przyczyny.”;

18) w pkt M.A.104 lit. d) ppkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7. wszelkie dokumenty zatwierdzone przez właściwy organ na mocy przepisów załącznika I (część M) lub załącznika III (UE-OPS) do rozporządzenia nr 3922/91.”;

19) Dodatek II otrzymuje brzmienie:

„Dodatek II

Certyfikat zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji – Formularz 1 EASA

Niniejsza instrukcja dotyczy wyłącznie wykorzystania formularza 1 EASA do celów obsługi technicznej. Należy zwrócić uwagę na dodatek I do załącznika (część 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003, który dotyczy wykorzystania formularza 1 EASA do celów produkcji.

1. CEL I ZASTOSOWANIE

- 1.1. Zasadniczym celem tego dokumentu jest poświadczenie zdolności do lotu wyrobów, części i urządzeń (zwanych dalej »elementem(-ami)«), które zostały poddane obsłudze technicznej.
- 1.2. Ustala się związek pomiędzy certyfikatem a elementem(-ami). Wystawca musi przechowywać certyfikat w formie umożliwiającej sprawdzenie pierwotnych danych.
- 1.3. Certyfikat jest uznawany przez wiele organów ds. zdolności 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. zdolności do lotu w kraju przywozu.
- 1.4. Certyfikat nie jest dokumentem dostawy ani listem przewozowym.
- 1.5. Certyfikat nie służy do dopuszczania do eksploatacji statków powietrznych.
- 1.6. Certyfikat 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 zdolności do lotu.
- 1.7. Nie wolno umieszczać elementów dopuszczonych do produkcji z elementami dopuszczonymi do obsługi w tym samym certyfikacie.

2. ZASADY OGÓLNE

- 2.1. Certyfikat musi być zgodny 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 certyfikat był w dalszym ciągu rozpoznawalny.
- 2.2. Certyfikat musi być umieszczony na papierze w poziomie, jednak ogólne wymiary certyfikatu można w znacznym stopniu zwiększyć lub zmniejszyć, o ile certyfikat pozostaje rozpoznawalny i czytelny. 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 certyfikatu.
- 2.5. Certyfikat może zostać sporządzony na gotowym druku albo wygenerowany komputerowo, jednak w każdym przypadku drukowane linie i znaki muszą być wyraźne i czytelne oraz zgodne z określonym wzorem.
- 2.6. Certyfikat powinien być w języku angielskim oraz, w uzasadnionych przypadkach, w innym języku lub w kilku innych językach.
- 2.7. Szczegółowe dane umieszczane na certyfikacie 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 certyfikatu może zostać użyte przez wystawcę do umieszczenia dodatkowych informacji, lecz nie może zawierać żadnych oświadczeń istotnych dla certyfikatu. Informacja o wykorzystaniu odwrotnej strony certyfikatu musi znaleźć się w odpowiednim polu na przedniej stronie certyfikatu.

3. KOPIE

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

4. BŁĄD LUB BŁĘDY W CERTYFIKACIE

4.1. Jeżeli użytkownik końcowy stwierdzi błąd lub błędy na certyfikacie, musi zgłosić go/je na piśmie wydającemu. Wystawca może wydać nowy certyfikat, jeśli możliwe jest zweryfikowanie i skorygowanie błędu(-ów).

4.2. Nowy certyfikat musi mieć nadany nowy numer kontrolny i podpis oraz nową datę.

4.3. Wniosek o nowy certyfikat może być przyjęty bez konieczności sprawdzenia stanu elementu(-ów). Nowy certyfikat nie stanowi oświadczenia o aktualnym stanie i powinien odnosić się do poprzedniego certyfikatu w polu 12 poprzez następujący zapis: »Niniejszy certyfikat koryguje błąd (błędy) w polu(-ach) [wpisać korygowane pole(-a)] certyfikatu [wpisać pierwotny numer kontrolny certyfikatu] z dnia [wpisać datę pierwotnego wystawienia] oraz nie dotyczy zgodności/stanu/dopuszczenia do obsługi«. Obydwa certyfikaty należy przechowywać przez okres przewidziany dla pierwszego z nich.

5. WYPEŁNIANIE CERTYFIKATU PRZEZ WYSTAWCĘ

Pole 1. Właściwy organ zatwierdzający/Państwo

Podać nazwę i państwo właściwego organu zatwierdzającego, pod nadzorem którego certyfikat jest wydawany. Jeżeli właściwym organem jest Agencja, wystarczy podać »EASA«.

Pole 2. Nagłówek formularza 1 EASA

»CERTYFIKAT ZEZWOLENIA NA DOPUSZCZENIE DO EKSPLOATACJI

FORMULARZ 1 EASA«

Pole 3. Numer kontrolny formularza

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

Pole 4. Nazwa i adres instytucji

Wprowadzić pełną nazwę i adres uprawnionej instytucji (patrz formularz 3 EASA) dopuszczającej do eksploatacji elementy objęte niniejszym certyfikatem. 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 odszukanie elementu(-ów).

Pole 6. Element

Wpisać numery linii, jeśli występuje więcej niż jedna linia. 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 nieprzerwanej zdatności do lotu lub danych obsługi technicznej (np. w ilustrowanym katalogu części, podręczniku utrzymania statku powietrznego, biuletynie eksploatacyjnym, podręczniku utrzymania podzespołu).

Pole 8. Numer części

Wpisać numer 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 serii, należy wpisać go w tym polu. Ponadto można tu wpisać wszelkie pozostałe numery serii niewymagane przepisami prawa. Jeśli na elemencie brak jest numeru serii, wpisać »nie dotyczy«.

Pole 11. Stan/Prace

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 przeglądzie*. 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 nieprzerwanej 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 (*).
- (iii) *Skontrolowano/Sprawdzono*. Badania, pomiary itd. zgodnie z obowiązującą normą (*) (np. oględziny, badania czynnościowe, badania stanowiskowe itp.).
- (iv) *Zmodyfikowano*. Przeróbka danego elementu w celu dostosowania go do obowiązującej normy (*).

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 certyfikacji. 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 obsługi technicznej, w tym status ostatnich zmian oraz odnośnik.
- (ii) Zgodność z wytycznymi w sprawie zdatności do lotu lub biuletynami eksploatacyjnymi.
- (iii) Przeprowadzono naprawy.
- (iv) Wprowadzono modyfikacje.
- (v) Zainstalowano części zamienne.
- (vi) Status części o ograniczonej żywotności.
- (vii) Odstępstwa od zlecenia złożonego przez klienta.
- (viii) Deklaracja dopuszczenia do eksploatacji 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.
- (x) W przypadku instytucji obsługi technicznej uprawnionych zgodnie z sekcją A podsekcja F załącznika I (część M), deklaracja certyfikatu dopuszczenia podzespołu do eksploatacji, o którym mowa w pkt M.A.613:

«O ile w tym polu nie wskazano inaczej, zaświadcza się, że prace wskazane w polu 11 i opisane w tym polu zostały przeprowadzone zgodnie z wymogami sekcji A podsekcja F załącznika I (część M) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003 oraz że w odniesieniu do tych prac element został uznany za gotowy do dopuszczenia do eksploatacji. POWYŻSZE STWIERDZENIE NIE STANOWI DOPUSZCZENIA DO EKSPLOATACJI NA MOCY PRZEPISÓW ZAŁĄCZNIKA II (CZEŚĆ 145) DO ROZPORZĄDZENIA (WE) NR 2042/2003».

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

Pola 13a–13e

Wymogi ogólne dla pól 13a–13e: Pola te nie są wykorzystywane w celu dopuszczenia do eksploatacji po zakończeniu obsługi technicznej. Należy je zacieniować, zaciemnić lub oznaczyć w inny sposób, aby unieвозмоżliwić ich niezamierzone lub nieuprawnione wykorzystanie.

(*) 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 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 wszelkich czynności obsługi technicznej realizowanych przez instytucje obsługi technicznej uprawnione zgodnie z sekcją A, podsekcja F załącznika I (część M) do rozporządzenia nr 2042/2003, należy zaznaczyć pole »inne przepisy wskazane w polu 12«, a w polu 12 wprowadzić oświadczenie o deklaracji certyfikatu dopuszczenia do eksploatacji. W tym przypadku stwierdzenie zawarte w deklaracji »O ile w tym polu nie wskazano inaczej« dotyczy następujących przypadków:

- a) jeżeli nie można było dokończyć obsługi technicznej;
- b) jeżeli obsługa techniczna odbiegała od normy wymaganej w załączniku I (część M);
- c) jeżeli obsługa techniczna została przeprowadzona zgodnie z innym wymogiem niż ten określony w załączniku I (część M). W tym przypadku w polu 12 należy wskazać konkretny przepis prawa krajowego.

W przypadku wszelkich czynności obsługi technicznej realizowanych przez instytucje obsługi technicznej uprawnione zgodnie z sekcją A załącznika II (część 145) do rozporządzenia nr 2042/2003, stwierdzenie zawarte w deklaracji »O ile w tym polu nie wskazano inaczej« dotyczy następujących przypadków:

- a) jeżeli nie można było dokończyć obsługi technicznej,
- b) jeżeli obsługa techniczna odbiegała od normy wymaganej w załączniku II (część 145),
- c) jeżeli obsługa techniczna została przeprowadzona zgodnie z innym wymogiem niż ten określony w załączniku II (część 145). W tym przypadku w polu 12 należy wskazać konkretny przepis prawa krajowego.

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/zezwoleń

Wpisać numer/numer referencyjny certyfikatu/zezwoleń. 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 certyfikacie należy umieścić następującą informację, powiadamiającą użytkowników końcowych, że nie zostali zwolnieni z obowiązków dotyczących instalacji i użytkowania żadnego z elementów, którym towarzyszy formularz:

»NINIEJSZY CERTYFIKAT NIE STANOWI AUTOMATYCZNEGO UPOWAŻNIENIA DO INSTALACJI.

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 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/INSTALATORA, ZANIM STATEK POWIETRZNY ZOSTANIE DOPUSZCZONY DO LOTU.»

| 1. Właściwy organ zatwierdzający/Państwo | | 2. CERTYFIKAT ZEZWOLENIA NA DOPUSZCZENIE DO EKSPLOATACJI FORMULARZ 1 EASA | | | | 3. Numer kontrolny formularza | |
|--|---------|--|-----------|--------------------------------|------------------|-------------------------------------|--|
| 4. Nazwa i adres instytucji: | | | | | | | |
| 6. Element | 7. Opis | 8. Numer części | 9. Liczba | 10. Numer seryjny | 11. Status/Prace | | |
| 12. Uwagi | | | | | | | |
| 13a. Poświadczą się, że elementy określone powyżej zostały wyprodukowane zgodnie z: | | 14a. <input type="checkbox"/> Część 145.A.50 Dopuszczenie do eksploatacji. <input type="checkbox"/> Inny przepis wskazany w polu 12 | | | | | |
| <input type="checkbox"/> zatwierdzonymi danymi projektowymi i są bezpieczne w użytkowaniu | | 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. | | | | | |
| <input type="checkbox"/> niezatwierdzonymi danymi projektowymi określonymi w polu 13 | | | | | | | |
| 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) | |
| OBOWIĄZKI UŻYTKOWNIKA/INSTALATORA Niniejszy certyfikat nie stanowi automatycznego zezwolenia na zainstalowanie elementu(-ów). Jeżeli użytkownik/installator wykonuje prace zgodnie z przepisami organu ds. zdolności do lotu innego niż organ ds. zdolności do lotu innego niż organ ds. zdolności do lotu określony w polu 1, wówczas ma obowiązek dopilnować, by jego/jej organ ds. zdolności 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. | | | | | | | |

20) dodatek III otrzymuje brzmienie:

„Dodatek III

Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu – Formularz 15 EASA

| | |
|---|---|
| [PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE] | |
| Członek Unii Europejskiej (*) | |
| POŚWIADCZENIE PRZEGLĄDU ZDATNOŚCI DO LOTU | |
| Numer ARC: | |
| Na mocy aktualnie obowiązującego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 poniższa instytucja zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu, uprawniona zgodnie z sekcją A, podsekcja G załącznika I (część M) do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 | |
| [NAZWA I ADRES UPRAWNIONEJ INSTYTUCJI] | |
| Numer referencyjny zatwierdzenia: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO].MG.[NNNN]. | |
| dokonała przeglądu zdatności do lotu zgodnie z pkt M.A.710 załącznika I do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 następującego statku powietrznego : | |
| Wytwórca statku powietrznego: | |
| Oznaczenie wytwórcy: | |
| Znak rejestracyjny statku powietrznego: | |
| Numer seryjny statku powietrznego: | |
| w dniu wydania poświadczenia statek ten uznany jest za zdalny do lotu. | |
| Data wydania: | Data ważności: |
| Podpisano: | Numer upoważnienia: |
| Pierwsze przedłużenie ważności: Statek powietrzny pozostawał przez ostatni rok w kontrolowanym środowisku zgodnie z pkt M.A.901 załącznika I do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003. W dniu wydania poświadczenia statek powietrzny uznany jest za zdalny do lotu. | |
| Data wydania: | Data ważności: |
| Podpisano: | Numer upoważnienia: |
| Nazwa przedsiębiorstwa: | Numer referencyjny zatwierdzenia: |
| Drugie przedłużenie ważności: Statek powietrzny pozostawał przez ostatni rok w kontrolowanym środowisku zgodnie z pkt M.A.901 załącznika I do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003. W dniu wydania poświadczenia statek powietrzny uznany jest za zdalny do lotu. | |
| Data wydania: | Data ważności: |
| Podpisano: | Numer upoważnienia: |
| Nazwa przedsiębiorstwa: | Numer referencyjny zatwierdzenia: |

Formularz 15b EASA Wydanie 3

(*) Skreślić, jeżeli państwo nie jest członkiem UE.

[PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE]

Członek Unii Europejskiej (*)

POŚWIADCZENIE PRZEGLĄDU ZDATNOŚCI DO LOTU

Numer ARC:

Na mocy aktualnie obowiązującego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO] niniejszym zaświadcza, że następujący statek powietrzny:

Wytwórca statku powietrznego:

Oznaczenie wytwórcy:

Znak rejestracyjny statku powietrznego:

Numer seryjny statku powietrznego:

w chwili wydania poświadczenia uznany jest za zdatny do lotu.

Data wydania: Data ważności:

Podpisano: Numer upoważnienia:

Pierwsze przedłużenie ważności: Statek powietrzny pozostawał przez ostatni rok w kontrolowanym środowisku zgodnie z pkt M.A.901 załącznika I do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003. W dniu wydania poświadczenia statek powietrzny uznany jest za zdatny do lotu.

Data wydania: Data ważności:

Podpisano: Numer upoważnienia:

Nazwa przedsiębiorstwa: Numer referencyjny zatwierdzenia:

Drugie przedłużenie ważności: Statek powietrzny pozostawał przez ostatni rok w kontrolowanym środowisku zgodnie z pkt M.A.901 załącznika I do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003. W dniu wydania poświadczenia statek powietrzny uznany jest za zdatny do lotu.

Data wydania: Data ważności:

Podpisano: Numer upoważnienia:

Nazwa przedsiębiorstwa: Numer referencyjny zatwierdzenia:

Formularz 15a EASA Wydanie 3

(*) Skreślić, jeżeli państwo nie jest członkiem UE.™.

21) dodatek IV otrzymuje brzmienie:

„Dodatek IV

System klas i kategorii zezwolenia dla instytucji obsługi technicznej, o których mowa w załączniku I (część M) podsekcja F oraz w załączniku II (część 145)

1. Z wyjątkiem przypadków, gdy w ust. 12 postanowiono inaczej w odniesieniu do najmniejszych instytucji, tabela, o której mowa w ust. 13 przedstawia standardowy system zezwoleń dla instytucji obsługi technicznej udzielanych na podstawie przepisów podsekcji F załącznika I (część M) oraz załącznika II (część 145). Instytucji przyznaje się zezwolenie, 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 uprawnionej instytucji obsługi technicznej wymaga się wskazania *zakresu prac* w podręczniku lub opisie instytucji obsługi technicznej. Zob. także pkt 11.
3. W ramach klas i kategorii zezwolenia udzielonego przez właściwy organ, zakres prac określony w opisie instytucji obsługi technicznej określa dokładne ograniczenia zezwolenia. Dlatego niezbędne jest, aby klasy i kategorie zezwolenia oraz zakres prac instytucji były ze sobą zgodne.
4. *Zaszeregowanie w kategorii klasy A* oznacza, że uprawniona instytucja obsługi technicznej może prowadzić obsługę techniczną statku powietrznego, a także dowolnych jego podzespołów (w tym silników i/lub pomocniczych zespołów silnikowych), 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 instytucja 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 opisie instytucji obsługi technicznej, wymagającej zatwierdzenia przez właściwy organ. Sekcja dotycząca ograniczeń określa zakres takiej obsługi, określając w ten sposób również zakres zezwolenia.
5. *Zaszeregowanie w kategorii klasy B* oznacza, że uprawniona instytucja obsługi technicznej może prowadzić obsługę techniczną niezamontowanego silnika i/lub pomocniczego zespołu silnikowego i/lub podzespołów pomocniczego zespołu silnikowego, zgodnie z danymi obsługi technicznej silnika i/lub pomocniczego zespołu silnikowego, lub – za zgodą właściwego organu – zgodnie z danymi obsługi technicznej podzespołu, jednak wyłącznie wtedy, gdy takie podzespoły są zainstalowane w silniku i/lub pomocniczym zespole silnikowym. Niemniej jednak instytucja 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 zezwolenia. Uprawniona instytucja 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 instytucji obsługi technicznej, podlegającej zatwierdzeniu przez właściwy organ. Zakres prac zawarty w opisie instytucji obsługi technicznej uwzględnia takie czynności w przypadku uzyskania pozwolenia od właściwego organu.
6. *Zaszeregowanie w kategorii klasy C* oznacza, że uprawniona instytucja obsługi technicznej może wykonywać obsługę techniczną podzespołów niewymontowanych (z wyjątkiem silnika i pomocniczych zespołów silnikowych) przeznaczonych do instalacji w statku powietrznym lub silniku/pomocniczym zespole silnikowym. Sekcja dotycząca ograniczeń określa zakres takiej obsługi, określając w ten sposób również zakres zezwolenia. Uprawniona instytucja obsługi technicznej posiadająca kategorię klasy C może także wykonywać obsługę techniczną zamontowanego podzespołu w trakcie obsługi technicznej »hangarowej« i »liniowej«, bądź w obiekcie obsługi technicznej silnika/pomocniczego zespołu silnikowego, z zastrzeżeniem procedury kontrolnej ujętej w opisie instytucji obsługi technicznej, podlegającej zatwierdzeniu przez właściwy organ. Zakres prac zawarty w opisie instytucji obsługi technicznej uwzględnia takie czynności w przypadku uzyskania pozwolenia od właściwego organu.
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 uprawnionej instytucji obsługi technicznej, która wykonuje badania nieniszczące jako zadanie szczególne na rzecz innej instytucji. Uprawniona instytucja obsługi technicznej zaszeregowana w kategorii klasy A, B lub C może przeprowadzać badania nieniszczące wyrobów, których obsługę techniczną prowadzi zgodnie z opisem instytucji obsługi technicznej zawierającym procedury badań nieniszczących, bez potrzeby zaszeregowania do klasy D1.
8. W przypadku instytucji obsługi technicznej uprawnionych zgodnie z załącznikiem II (część 145), *klasy należące do kategorii A* są podzielone na obsługę techniczną »hangarową« i »liniową«. Takie instytucje mogą uzyskać zezwolenie na obsługę techniczną »hangarową« lub »liniową« bądź jedno i drugie. Należy zauważyć, że obiekty obsługi »liniowej« zlokalizowane w obiekcie bazy głównej wymagają zezwolenia na obsługę techniczną »liniową«.

9. Sekcja ograniczeń ma na celu umożliwienie właściwym organom elastycznego dostosowywania zezwoleń do potrzeb poszczególnych instytucji. Zaszeregowanie podaje się na zezwoleniu 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 instytucji, nacisk kładzie się właśnie na zadanie obsługi technicznej, a nie na typ statku powietrznego lub silnika, czy też ich producenta (przykładem mogą być montaż i obsługa techniczna systemów elektroniki lotniczej). Taka wzmianka w sekcji »ograniczenia« wskazuje na to, że instytucja obsługi technicznej posiada zezwolenie na przeprowadzanie obsługi technicznej do tego konkretnego typu/zadania włącznie.
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 seria kontynentalna 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 jednosilnikowe tłokowe statki powietrzne Cessna 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. Zezwolenie dla *instytucji 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 TŁOKI | PONIŻEJ 450 KM |
| KLASA KATEGORIE PODZESPOŁÓW INNE NIŻ KOMPLETNE SILNIKI LUB POMOCNICZE ZESPOŁY SILNIKOWE | OD C1 DO C22 | ZGODNIE Z WYKAZEM UPRAWNIENI |
| KLASA SPECJALISTYCZNA | D1 BADANIA NIENISZCZĄCE | NALEŻY OKREŚLIĆ METODY BADAŃ NIENISZCZĄCYCH. |

Należy zauważyć, że właściwe organy mogą nałożyć na taką instytucję dalsze ograniczenia, uzależniając wydanie zezwolenia od możliwości danej instytucji.

13. Tabela

| KLASA | KATEGORIA | OGRANICZENIE | HANGAROWA | LINIOWA |
|-------------------|------------------------------|--|------------|------------|
| STATKI POWIETRZNE | A1 Samoloty powyżej 5 700 kg | [Kategoria zarezerwowana dla instytucji obsługi technicznej uprawnionych zgodnie z załącznikiem II (część 145)] [Określa producenta samolotu, jego grupę, serię lub typ i/lub zadania obsługi technicznej] Przykład: Airbus serii A320 | [TAK/NIE]* | [TAK/NIE]* |
| | A2 Samoloty do 5 700 kg | [Określa producenta samolotu, jego grupę, serię lub typ i/lub zadania obsługi technicznej] Przykład: DHC-6 serii Twin Otter | [TAK/NIE]* | [TAK/NIE]* |

| KLASA | KATEGORIA | OGRANICZENIE | HANGAROWA | LINIOWA |
|--|--|---|------------|------------|
| | A3 Śmigłowce | [Określa producenta śmigłowca, jego grupę, serię lub typ i/lub zadania obsługi technicznej] <i>Przykład: Robinson R44</i> | [TAK/NIE]* | [TAK/NIE]* |
| | A4 Statki powietrzne inne niż A1, A2 i A3 | [Określa serię lub typ statku powietrznego i/lub zadania obsługi technicznej] | [TAK/NIE]* | [TAK/NIE]* |
| 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 Pomocnicze zespoły silnikowe | [Określa producenta, serię lub typ silnika i/lub zadania obsługi technicznej] | | |
| PODZESPOŁY INNE NIŻ KOMPLETNE SILNIKI LUB POMOCNICZE ZESPOŁY SILNI- KOWE | C1 Klimatyzacja i ciśnienie | [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 Pilot automatyczny | | | |
| | C3 Komunikacja i nawigacja | | | |
| | C4 Drzwi – Włazy | | | |
| | C5 Zasilanie elektryczne i oświetlenie | | | |
| | C6 Wyposażenie | | | |
| | C7 Silnik – Pomocniczy zespół silnikowy | | | |
| | C8 Układ sterowania | | | |
| | C9 Paliwo | | | |
| | C10 Śmigłowiec – Wirniki | | | |
| | C11 Śmigłowiec – Układ przekładniowy | | | |
| | C12 Układ hydrauliczny | | | |
| | C13 Przyrządy pokładowe | | | |
| | C14 Podwozie | | | |
| | C15 Układ tlenowy | | | |
| | C16 Śmigła | | | |
| | C17 Układ pneumatyczny i próżnia | | | |
| | C18 Ochrona przeciwbodzeniowa/ przeciwdeszczowa/ przeciwpożarowa | | | |
| | C19 Oszklenie | | | |
| | C20 Konstrukcja | | | |
| | C21 Balast wodny | | | |
| | C22 Wspomaganie napędu | | | |
| USŁUGI SPECJALISTYCZNE | D1 Badania nieniszczące | [Określa konkretną metodę(-y) badań nieniszczących]” | | |

22) dodatek V otrzymuje brzmienie:

„Dodatek V

**Zaświadczenie o zezwoleniu dla instytucji obsługi technicznej określonych w załączniku I (część M)
podsekcja F**

[PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE] (*)

Członek Unii Europejskiej (**)

ZAŚWIADCZENIE O ZEZWOLENIU DLA INSTYTUCJI OBSŁUGI TECHNICZNEJ

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

Na mocy aktualnie obowiązujących rozporządzeń: rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003, z zastrzeżeniem warunków określonych poniżej, [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*)] niniejszym zaświadcza:

[NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

jako instytucja obsługi technicznej określona w sekcji A podsekcja F załącznika I (część M) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003, posiada zezwolenie na prowadzenie obsługi technicznej wyrobów, części i urządzeń wymienionych w wykazie kategorii załączonym do zezwolenia i na wystawianie stosownych certyfikatów dopuszczenia do eksploatacji, z wykorzystaniem powyższych odnośników.

WARUNKI:

1. Zakres niniejszego zezwolenia ogranicza się do zakresu określonego w sekcji dotyczącej zakresu prac zawartej w podręczniku uprawnionej instytucji obsługi technicznej, o której mowa w sekcji A podsekcja F załącznika I (część M), oraz
2. Niniejsze zezwolenie wymaga zachowania zgodności z procedurami określonymi w podręczniku uprawnionej instytucji obsługi technicznej, oraz
3. Niniejsze zezwolenie jest ważne tak długo, jak długo uprawniona instytucja obsługi technicznej działa zgodnie z przepisami załącznika I (część M) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003.
4. Z zastrzeżeniem przestrzegania wyżej wymienionych warunków, niniejsze zezwolenie zachowuje ważność bezterminowo lub do chwili jego zrzeczenia się, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia.

Data pierwotnego wydania:

Data niniejszej zmiany:

Nr zmiany:

Podpisano:

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

(*) lub EASA, jeżeli właściwym organem jest EASA.

(**) Skreślić, jeżeli państwo nie jest członkiem UE ani EASA.

ZAŁĄCZNIK DO ZAŚWIADCZENIA O ZEZWOLENIU DLA INSTYTUCJI OBSŁUGI TECHNICZNEJ

Numer referencyjny : [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*).MF.XXXX.

Instytucja: [NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

| KLASA | KATEGORIA | OGRANICZENIE |
|---|-----------|--------------|
| STATKI POWIETRZNE (**) | (***) | (***) |
| | (***) | (***) |
| SILNIKI (**) | (***) | (***) |
| | (***) | (***) |
| PODZESPOŁY INNE NIŻ KOMPLETNE SILNIKI LUB POMOCNICZE ZESPOŁY SILNI- KOWE (**) | (***) | (***) |
| | (***) | (***) |
| | (***) | (***) |
| | (***) | (***) |
| | (***) | (***) |
| | (***) | (***) |
| USŁUGI SPECJA- LISTYCZNE (**) | (***) | (***) |
| | (***) | (***) |

Zakres niniejszego zezwolenia ogranicza się do wyrobów, części i urządzeń oraz czynności wskazanych w sekcji dotyczącej zakresu prac podręcznika uprawnionej instytucji obsługi technicznej.

Odnosnik do podręcznika uprawnionej instytucji obsługi technicznej:

Data pierwotnego wydania:

Data ostatniej zatwierdzonej zmiany: Numer zmiany:

Podpisano:

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

Formularz 3 EASA 3-MF wydanie 2.

(*) lub EASA, jeżeli właściwym organem jest EASA.

(**) Skreślić, jeżeli instytucja nie została zatwierdzona.

(***) Wprowadzić odpowiednią kategorię i ograniczenie.”;

23) dodatek VI otrzymuje brzmienie:

„Dodatek VI

Certyfikat zatwierdzający dla instytucji zarządzającej ciągłą zdadnością do lotu, o której mowa w załączniku I (część M) podsekcja G

[PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE] (*)

Członek Unii Europejskiej (**)

CERTYFIKAT ZATWIERDZAJĄCY DLA INSTYTUCJI ZARZĄDZAJĄCEJ CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU

Numer referencyjny : [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*)].MG.XXXX (ref. AOC XX.XXXX)

Na mocy aktualnie obowiązujących rozporządzeń: rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003, z zastrzeżeniem warunków określonych poniżej, [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO: (*)] niniejszym zaświadcza:

[NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

jako instytucja zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu, określona w przepisach sekcji A, podsekcja G załącznika I (część M) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003, posiada zezwolenie na zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych wymienionych w załączonym wykazie zatwierdzenia, a w stosownych przypadkach na wydawanie zaleceń i poświadczeń przeglądu zdatności do lotu po przeprowadzeniu przeglądu zdatności do lotu, określonej w pkt M.A.710 załącznika I (część M), a także, w stosownych przypadkach, na wydawanie zezwoleń na lot określonych w pkt M.A.711 lit. c) załącznika I (część M) do tegoż rozporządzenia.

WARUNKI

1. Zakres niniejszego zezwolenia ogranicza się do zakresu określonego w sekcji dotyczącej zatwierdzenia znajdującej się w zatwierdzonej charakterystyce zarządzania ciągłą zdatnością do lotu określonej w sekcji A podsekcja G załącznika I (część M) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003.
2. Niniejsze zezwolenie wymaga zapewnienia zgodności z procedurami określonymi w zatwierdzonej charakterystyce zarządzania ciągłą zdatnością do lotu określonej w załączniku I (część M) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003.
3. Niniejsze zezwolenie zachowuje ważność tak długo, jak długo uprawniona instytucja zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu działa zgodnie z przepisami załącznika I (część M) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003.
4. Jeżeli instytucja zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu zleca w ramach swojego systemu jakości świadczenie usług jednej lub więcej instytucji, niniejsze zezwolenie zachowuje ważność pod warunkiem, że instytucje te przestrzegają odpowiednich zobowiązań umownych.
5. Z zastrzeżeniem przestrzegania wyżej wymienionych warunków od 1 do 4, niniejsze zezwolenie zachowuje ważność bezterminowo lub do chwili jego zrzeczenia się, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia.

Jeżeli niniejszy formularz jest wykorzystywany także w odniesieniu do posiadaczy certyfikatu przewoźnika lotniczego, wówczas numeru certyfikatu używa się jako numeru referencyjnego obok standardowego numeru, a warunek 5 zostaje zastąpiony następującymi warunkami uzupełniającymi:

6. Niniejsze zezwolenie nie upoważnia do eksploatacji typów statków powietrznych wymienionych w pkt 1. Do eksploatacji statków powietrznych upoważnia certyfikat przewoźnika lotniczego (AOC).
7. Wygaśnięcie, zawieszenie lub cofnięcie certyfikatu przewoźnika lotniczego automatycznie powoduje unieważnienie niniejszego zezwolenia w odniesieniu do statków powietrznych o znakach rejestracyjnych wskazanych w certyfikacie przewoźnika lotniczego, chyba że właściwy organ jednoznacznie postanowi inaczej.
8. Z zastrzeżeniem przestrzegania wyżej wymienionych warunków, niniejsze zezwolenie zachowuje ważność bezterminowo lub do chwili jego zrzeczenia się, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia.

Data pierwotnego wydania:

Podpisano:

Data niniejszej zmiany: Numer zmiany:

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

Strona ... z

CZAKRES ZATWIERDZENIA DLA INSTYTUCJI ZARZĄDZAJĄCEJ CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU

Numer referencyjny : [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*)].MG.XXXX
(ref. AOC XX.XXXX)

Instytucja: [NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

| Typ/seria/grupa statków powietrznych | Zezwolenie na przeprowadzenie przeglądu zdatności | Zezwolenie na wydawanie zezwoleń na lot | Instytucja(-e) działająca(-ją) w ramach systemu jakości |
|--------------------------------------|---|---|---|
| | [TAK/NIE] (***) | [TAK/NIE] (***) | |
| | [TAK/NIE] (***) | [TAK/NIE] (***) | |
| | [TAK/NIE] (***) | [TAK/NIE] (***) | |
| | [TAK/NIE] (***) | [TAK/NIE] (***) | |

Niniejszy zakres zatwierdzenia ogranicza się do zakresu ujętego w zatwierdzonej charakterystyce zarządzania ciągłą zdatnością do lotu określonej w sekcji

Odnośnik do warunków zarządzania ciągłą zdatnością do lotu:

Data pierwotnego wydania:

Podpisano:

Data niniejszej zmiany: Numer zmiany:

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

Formularz 14 EASA Wydanie 3

(*) lub EASA, jeżeli właściwym organem jest EASA.

(**) Skreślić, jeżeli państwo nie jest członkiem UE ani EASA.

(***) Skreślić, jeżeli instytucja nie została zatwierdzona.”;

2) w załączniku II (część 145) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003 wprowadza się następujące zmiany:

1) po tytule „część 145” dodaje się spis treści w brzmieniu:

„SPIS TREŚCI

145.1 Przepisy ogólne

SEKCJA A – WYMAGANIA TECHNICZNE

- 145.A.10 Zakres
- 145.A.15 Wniosek
- 145.A.20 Warunki zezwolenia
- 145.A.25 Wymagania dotyczące pomieszczeń
- 145.A.30 Wymogi dotyczące personelu
- 145.A.35 Personel certyfikujący oraz personel pomocniczy kategorii B1 i B2
- 145.A.40 Sprzęt, narzędzia i materiały
- 145.A.42 Zatwierdzanie części statku powietrznego
- 145.A.45 Dane dotyczące obsługi
- 145.A.47 Planowanie produkcji
- 145.A.50 Certyfikacja obsługi
- 145.A.55 Zapis czynności związanych z obsługą
- 145.A.60 Sprawozdanie ze zdarzeń
- 145.A.65 Polityka bezpieczeństwa i jakości, procedury obsługi i systemu jakości
- 145.A.70 Specyfikacja organizacji obsługi
- 145.A.75 Prerogatywy organizacji
- 145.A.80 Ograniczenia organizacji
- 145.A.85 Zmiany w organizacji
- 145.A.90 Ciągłość ważności
- 145.A.95 Wyniki badania

SEKCJA B – PROCEDURA W ODNIESIENIU DO WŁAŚCIWYCH ORGANÓW

- 145.B.01 Zakres
- 145.B.10 Właściwy organ
- 145.B.15 Organizacje posiadające lokalizacje w wielu państwach członkowskich
- 145.B.17 Dopuszczalne środki zgodności
- 145.B.20 Zezwolenie wstępne
- 145.B.25 Wydanie zezwolenia
- 145.B.30 Przedłużanie zezwolenia
- 145.B.35 Zmiany
- 145.B.40 Zmiany specyfikacji organizacji obsługi
- 145.B.45 Wycofanie, zawieszenie i ograniczenie zezwolenia

- 145.B.50 Wyniki badania
- 145.B.55 Przechowywanie zapisów
- 145.B.60 Zwolnienie

Dodatek I – Autoryzowany certyfikat dopuszczenia – Formularz 1 EASA

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

Dodatek III – Zaświadczenie o zezwoleniu dla instytucji obsługi technicznej określonych w załączniku II (część 145)

Dodatek IV – Warunki wykorzystania personelu nieposiadającego kwalifikacji zgodnych z pkt 145.A.30 lit. j) ppkt 1 i 2”;

- 2) tytuł sekcji A otrzymuje brzmienie:

„SEKCJA A

WYMAGANIA TECHNICZNE”;

- 3) pkt 145.A.15 otrzymuje brzmienie:

„145.A.15 Wniosek

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

- 4) pkt 145.A.20 otrzymuje brzmienie:

„145.A.20 Warunki zezwolenia

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

- 5) w pkt 145.A.35 wprowadza się następujące zmiany:

(i) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Z wyjątkiem przypadków wymienionych w pkt 145.A.30 lit. j), organizacja może wydawać zezwolenia do przeprowadzania certyfikacji wyłącznie personelowi certyfikującemu w odniesieniu do podstawowych kategorii lub podkategorii oraz wszelkiego typu ratingów wymienionych w licencji na obsługę techniczną statków powietrznych, wymaganej przepisami załącznika III (część 66), przy czym licencja musi zachować ważność przez cały okres ważności zezwolenia, a personel certyfikujący spełnia postanowienia załącznika III (część 66).”;

(ii) lit. j) otrzymuje brzmienie:

„j) Organizacja prowadzi akta wszystkich członków personelu certyfikującego oraz personelu pomocniczego kategorii B1 i B2. 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 zezwolenia na certyfikację; oraz
4. dane szczegółowe członków personelu posiadających ograniczone lub jednorazowe zezwolenie na certyfikację.

Organizacja przechowuje akta przez co najmniej trzy lata po zakończeniu przez personel, o którym mowa w tym ustępie, pracy w tej organizacji lub do chwili wycofania zezwolenia. Ponadto, na żądanie, organizacja obsługi technicznej wydaje członkom personelu, o których mowa w tym ustępie, kopie ich akt osobowych w momencie ustania stosunku pracy z organizacją.

Zgodnie z powyższymi ustaleniami, na żądanie personelu, o którym mowa w tym ustępie, udostępnia się mu jego akta osobowe.”;

- 6) pkt 145.A.50 lit. d) otrzymuje brzmienie:
- „d) Certyfikat dopuszczenia do eksploatacji jest wydawany po zakończeniu obsługi technicznej podzespołu wymontowanego ze statku powietrznego. Certyfikat dopuszczenia do eksploatacji »formularz 1 EASA«, o którym mowa w dodatku II do załącznika I (część M), stanowi certyfikat dopuszczenia podzespołu do eksploatacji. Jeżeli organizacja zajmuje się obsługą techniczną podzespołu na własny użytek, formularz 1 EASA może okazać się zbędny, w zależności od wewnętrznych procedur organizacji w zakresie dopuszczania do eksploatacji określonych w specyfikacji.”;
- 7) pkt 145.A.55 lit. c) otrzymuje brzmienie:
- „c) Organizacja przechowuje kopie całej dokumentacji obsługi technicznej i wszelkich danych związanych z obsługą przez trzy lata od daty dopuszczenia przez tę organizację do eksploatacji statku powietrznego lub podzespołu statku powietrznego, którego dotyczą prace.
1. Dokumentację, o której mowa w tym ustępie, przechowuje się w sposób zapewniający jej ochronę przed zniszczeniem, kradzieżą oraz wprowadzeniem w niej zmian.
 2. Komputerowe kopie zapisane na dyskach, taśmach itp. przechowuje się w innym miejscu niż te zawierające dane robocze, w otoczeniu, które zapewnia utrzymywanie ich w dobrym stanie.
 3. W przypadku gdy organizacja zatwierdzona na mocy przepisów tej części zamyka swoją działalność, całą przechowywaną dokumentację obsługi technicznej za ostatnie dwa lata przekazuje się ostatniemu właścicielowi danego statku powietrznego lub podzespołu, bądź klientowi, względnie przechowuje się w sposób określony przez właściwy organ.”;
- 8) w pkt 145.A.90 lit. a), ppkt 1 otrzymuje brzmienie:
- „1. organizacja stale przestrzega wymogów załącznika II (części 145), zgodnie z przepisami dotyczącymi postępowania z nieprawidłowościami określonymi w pkt 145.B.50; oraz”;
- 9) pkt 145.B.40 otrzymuje brzmienie:
- „145.B.40 Zmiany specyfikacji organizacji obsługi**
- Przy jakiegokolwiek zmianie specyfikacji organizacji obsługi (MOE):
1. W przypadku bezpośredniego zatwierdzenia zmian zgodnie z pkt 145.A.70 lit. b), właściwy organ sprawdza, czy procedury określone w specyfikacji są zgodne z postanowieniami załącznika II (część 145) przed oficjalnym powiadomieniem organizacji o ich zatwierdzeniu.
 2. W przypadku zastosowania procedury pośredniego zatwierdzania zmian zgodnie z pkt 145.A.70 lit. c), właściwy organ ma obowiązek zapewnić, by i) wprowadzone zmiany nie miały znaczącego charakteru oraz ii) zachowana została odpowiednia kontrola nad zatwierdzaniem zmian, tak aby zapewnić zgodność zmian z załącznikiem II (część 145).”;
- 10) dodatek I otrzymuje brzmienie:
- „Dodatek I
- Autoryzowany certyfikat dopuszczenia – Formularz 1 EASA**
- Obowiązują przepisy dodatku II do załącznika I (część M).”;

- 11) dodatek II otrzymuje brzmienie:

„Dodatek II

System klas i kategorii zezwolenia dla instytucji 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).”;

- 12) dodatek III otrzymuje brzmienie:

„Dodatek III

Certyfikat zatwierdzający dla organizacji obsługi technicznej określonych w załączniku II (część 145)

[PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE (*)]

Członek Unii Europejskiej (**)

CERTYFIKAT ZATWIERDZAJĄCY DLA ORGANIZACJI OBSŁUGI TECHNICZNEJ

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

Na mocy aktualnie obowiązujących rozporządzeń: rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003, z zastrzeżeniem warunków określonych poniżej, [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*)] niniejszym zaświadcza:

[NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

jako organizacja obsługi technicznej określona w sekcji A załącznika II (część 145) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003, posiada zezwolenie na prowadzenie obsługi technicznej wyrobów, części i urządzeń wymienionych w załączniku do certyfikatu i wystawianie stosownych certyfikatów dopuszczenia do eksploatacji, z wykorzystaniem powyższych odnośników.

WARUNKI:

1. Zakres niniejszego zezwolenia jest ograniczony do zakresu określonego w sekcji dotyczącej zakresu prac zawartej w specyfikacji zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej, o której mowa w sekcji A załącznika II (część 145), oraz
2. Niniejsze zezwolenie wymaga zapewnienia zgodności z procedurami określonymi w specyfikacji zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej, oraz
3. Niniejsze zezwolenie jest ważne tak długo, jak długo zatwierdzona organizacja obsługi technicznej działa zgodnie z przepisami załącznika II (część 145) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003.
4. Z zastrzeżeniem przestrzegania wyżej wymienionych warunków, niniejsze zezwolenie zachowuje ważność bezterminowo lub do chwili jego zrzeczenia się, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia.

Data pierwotnego wydania:

Data niniejszej zmiany:

Numer zmiany:

Podpisano:

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

(*) lub EASA, jeżeli właściwym organem jest EASA.

(**) Skreślić, jeżeli państwo nie jest członkiem UE ani EASA.

Strona 2 z 2

ZAŁĄCZNIK DO CERTYFIKATU ZATWIERDZAJĄCEGO DLA ORGANIZACJI OBSŁUGI TECHNICZNEJ

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

Organizacja: [NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

| KLASA | KATEGORIA | OGRANICZENIE | HANGAROWA | LINIOWA |
|--|-----------|--------------|----------------|----------------|
| STATKI POWIETRZNE (**) | (***) | (***) | [TAK/NIE] (**) | [TAK/NIE] (**) |
| | (***) | (***) | [TAK/NIE] (**) | [TAK/NIE] (**) |
| | (***) | (***) | [TAK/NIE] (**) | [TAK/NIE] (**) |
| | (***) | (***) | [TAK/NIE] (**) | [TAK/NIE] (**) |
| SILNIKI (**) | (***) | (***) | | |
| | (***) | (***) | | |
| PODZESPOŁY INNE NIŻ KOMPLETNE SILNIKI LUB POMOCNICZE ZESPOŁY SILNIKOWE (**) | (***) | (***) | | |
| | (***) | (***) | | |
| | (***) | (***) | | |
| | (***) | (***) | | |
| | (***) | (***) | | |
| USŁUGI SPECJALISTYCZNE (**) | (***) | (***) | | |
| | (***) | (***) | | |

Zakres niniejszego wykazu kategorii do zezwolenia ogranicza się do wyrobów, części i urządzeń oraz czynności wskazanych w sekcji dotyczącej zakresu prac specyfikacji zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej.

Odnośnik do specyfikacji zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej:

Data pierwotnego wydania:.....

Data ostatniej zatwierdzonej zmiany: Numer zmiany:

Podpisano:

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

Formularz 3-145 EASA Wydanie 2.

(*) lub EASA, jeżeli właściwym organem jest EASA.

(**) Skreślić, jeżeli organizacja nie została zatwierdzona.

(***) Wprowadzić odpowiednią kategorię i ograniczenie.;

3) w załączniku III (część 66) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003 wprowadza się następujące zmiany:

1) po tytule „(część 66)” dodaje się spis treści w brzmieniu:

„Spis treści

66.1

SEKCJA A – WYMAGANIA TECHNICZNE

PODSEKCJA A – LICENCJA NA OBSŁUGĘ TECHNICZNĄ STATKU POWIETRZNEGO – SAMOLOTY I ŚMIGŁOWCE

- 66.A.1 Zakres
- 66.A.10 Składanie wniosku
- 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 Szkolenie typu/zadań i rating
- 66.A.55 Dowód kwalifikacji
- 66.A.70 Przepisy dotyczące konwersji

PODSEKCJA B – STATEK POWIETRZNY INNY NIŻ SAMOLOTY I ŚMIGŁOWCE

- 66.A.100 Przepisy ogólne

PODSEKCJA C – CZĘŚCI SKŁADOWE

- 66.A.200 Przepisy ogólne

SEKCJA B – PROCEDURA WŁAŚCIWEGO ORGANU

PODSEKCJA A – PRZEPISY OGÓLNE

- 66.B.05 Zakres
- 66.B.10 Właściwy organ
- 66.B.15 Dopuszczalne środki zgodności
- 66.B.20 Przechowywanie akt
- 66.B.25 Wzajemna wymiana informacji
- 66.B.30 Wyłączenia

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 uznaną 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
- 66.B.115 Procedura zmiany licencji na obsługę techniczną statku powietrznego w celu włączenia typu lub grupy statku powietrznego
- 66.B.120 Procedura odnowienia ważności licencji na obsługę techniczną statku powietrznego

PODSEKCJA C – EGZAMINY

66.B.200 Egzaminowanie przez właściwy organ

PODSEKCJA D – KONWERSJA KRAJOWYCH KWALIFIKACJI

66.B.300 Przepisy ogólne

66.B.305 Raport konwersji dla krajowych kwalifikacji

66.B.310 Raport konwersji dla zezwoleń uznanych organizacji obsługi technicznej

PODSEKCJA E – PUNKTY EGZAMINACYJNE

66.B.400 Przepisy ogólne

66.B.405 Raport w sprawie punktacji

PODSEKCJA F – COFNIĘCIE, ZAWIESZENIE LUB OGRANICZENIE LICENCJI NA OBSŁUGĘ TECHNICZNĄ STATKU POWIETRZNEGO

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

Dodatek I – Wymagania z zakresu podstawowej wiedzy

Dodatek II – Podstawowe standardy egzaminacyjne

Dodatek III – Rodzaj szkolenia i standard egzaminacyjny

Dodatek IV – Wymagania dotyczące doświadczenia dla przedłużenia licencji utrzymania statku powietrznego określonej w części 66

Dodatek V – Formularz wniosku – Formularz 19 EASA

Dodatek VI – Licencja obsługi technicznej statku powietrznego określona w załączniku III (część 66) – formularz 26 EASA”;

2) tytuł sekcji A otrzymuje brzmienie

„SEKCJA A

WYMAGANIA TECHNICZNE”;

3) pkt 66.A.10 otrzymuje brzmienie:

„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 w sposób ustalony przez ten organ.
- b) Wniosek o zmianę licencji na obsługę techniczną statku powietrznego składa się do właściwego organu państwa członkowskiego, który po raz pierwszy 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 wnioskujący 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 wnioskujący 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, w którym po raz pierwszy uzyskał kwalifikacje, wniosek kieruje się do państwa członkowskiego, w którym po raz pierwszy uzyskał on kwalifikacje.
- e) Jeżeli podmiot wnioskujący 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, w którym po raz pierwszy uzyskał kwalifikacje, organizacja obsługi technicznej uprawniona zgodnie z załącznikiem II (część 145) przesyła licencję na obsługę techniczną statku powietrznego wraz z formularzem 19 EASA do właściwego organu państwa członkowskiego, w którym wnioskodawca po raz pierwszy uzyskał kwalifikacje w celu opatrzenia zmiany lub wznowionej licencji przez państwo członkowskie pieczęcią i podpisem.”;

- 4) pkt 66.A.40 otrzymuje brzmienie:

„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 i przedkłada go wraz ze swoją kopią 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; i (ii) została podpisana przez posiadacza.”;

- 5) w pkt 66.A.45 lit. h) otrzymuje brzmienie:

„h) Niezależnie od przepisów lit. c) rating może zostać również przyznany statkowi powietrznemu nienależącemu do dużych statków powietrznych, pod warunkiem zdania egzaminu dla odpowiedniego typu statku powietrznego kategorii B1, B2 lub C oraz wykazania praktycznego doświadczenia na statku powietrznym danego typu, chyba że Agencja ustaliła, że statek powietrzny jest skomplikowany, co wymaga odbycia uznanego szkolenia typu przewidzianego w lit. c).

W przypadku statków powietrznych nienależących do dużych statków powietrznych, które zostały sklasyfikowane w kategorii C, dla osoby posiadającej kwalifikacje w postaci stopnia akademickiego określonego w pkt 66.A.30 lit. a) ppkt 5, pierwszym właściwym egzaminem w zakresie odpowiedniego typu statku powietrznego jest egzamin na poziomie kategorii B1 lub B2.

1. Uznane egzaminy typu w kategorii B1, B2 i C muszą składać się z egzaminu z mechaniki dla kategorii B1, egzaminu z elektroniki lotniczej dla kategorii B2 oraz egzaminu z mechaniki i z elektroniki lotniczej dla kategorii C.
2. Egzamin musi odpowiadać postanowieniom dodatku III do załącznika III (część 66). Egzamin prowadzi organizacja szkoleniowa posiadająca stosowne uprawnienia zgodnie z załącznikiem IV (część 147) lub właściwy organ.
3. Praktyczne doświadczenie dla danego typu statku powietrznego obejmuje reprezentatywne, przekrojowe działania z zakresu obsługi technicznej, odpowiadające danej kategorii.”;

- 6) w pkt 66.B.10 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„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 strukturę organizacyjną oraz udokumentowane procedury zapewnienia zgodności z przepisami załącznika III (część 66).”;

- 7) w pkt 66.B.20 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„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.”;

- 8) w pkt 66.B.100 lit. b) wyrazy „dodatek 1” zostają zastąpione wyrazami „dodatek I”;

- 9) pkt 66.B.110 otrzymuje brzmienie:

„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 lub podkategorii do licencji na obsługę techniczną statku powietrznego poprzez opatrzenie jej pieczęcią i podpisem lub ponowne wydanie licencji.

b) Akta właściwego organu zmienia się odpowiednio.”;

10) pkt 66.B.115 otrzymuje brzmienie:

„66.B.115 Procedura zmiany licencji na obsługę techniczną statku powietrznego w celu włączenia typu lub grupy statku powietrznego

Z chwilą uzyskania prawidłowo wypełnionego formularza 19 EASA i wszelkich dokumentów uzupełniających dowodzących zgodności z obowiązującymi wymogami dla danego ratingu typu i/lub grupy oraz z załączoną licencją na obsługę techniczną statku powietrznego, właściwy organ albo uzupełnia licencję wnioskodawcy na obsługę techniczną statku powietrznego o dany typ lub grupę statku powietrznego, albo ponownie wydaje daną licencję w celu uwzględnienia w niej danego typu lub grupy statku powietrznego. Akta właściwego organu zmienia się odpowiednio.”;

11) pkt 66.B.120 otrzymuje brzmienie:

„66.B.120 Procedura odnowienia 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, kopia posiadacza może zostać przedłużona na okres pięciu lat, a akta odpowiednio uzupełnione.
- b) 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 przedłużenia licencji na obsługę techniczną statku powietrznego.
 2. właściwy organ informuje o tym fakcie posiadacza licencji oraz każdą organizację obsługi technicznej uprawnioną zgodnie z załącznikiem I (część M) podsekcja F lub załącznikiem II (część 145), o której wiadomo, iż fakt ten może jej bezpośrednio dotyczyć.
 3. w razie potrzeby, właściwy organ może podjąć działania zgodnie z pkt 66.B.500 w celu cofnięcia, zawieszenia lub zmiany przedmiotowej licencji.”;

12) w pkt 2 dodatku I wprowadza się następujące zmiany:

(i) w module 7 „działania z zakresu obsługi technicznej”, ppkt 7.7 otrzymuje brzmienie:

| | „Poziom | | |
|--|---------|----|----|
| | A | B1 | B2 |
| 7.7. System połączeń elektrycznych (EWIS) | 1 | 3 | 3” |
| Techniki i testowanie ciągłości izolacji i łączy; | | | |
| Użycie zagniataków: obsługiwanych ręcznie i hydraulicznie; | | | |
| Testowanie połączeń zagniatanych; | | | |
| Umieszczanie i wyjmowanie wtyk przyłączeniowych; | | | |
| Kable współosiowe: środki bezpieczeństwa przy testowaniu i instalacji; | | | |
| Oznakowanie typów przewodów, kryteria ich przeglądów oraz tolerancja uszkodzeń | | | |
| Techniki ochrony instalacji elektrycznej: wiązanie kabli i wsparcie wiązki kabli, zaciski kablów, techniki narękwowników ochronnych wraz z obwojem obkurczania cieplnego, ekranowanie. | | | |
| Standardy instalacji, przeglądów, napraw, konserwacji i utrzymania czystości systemów EWIS. | | | |

(ii) w module 10 „przepisy dotyczące lotnictwa”, ppkt 10.1 otrzymuje brzmienie:

| | „Poziom | | |
|---|---------|----|----|
| | A | B1 | B2 |
| 10.1 Ramy regulacyjne Rola Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego; Rola państw członkowskich i krajowych organów lotnictwa; Rola EASA; Rola Komisji Europejskiej; Związek pomiędzy częścią 21, częścią M, częścią 145, częścią 66, częścią 147 a UE-OPS | 1 | 1 | 1” |

(iii) w module 10 „przepisy dotyczące lotnictwa”, ppkt 10.4 otrzymuje brzmienie:

| | „Poziom | | |
|--|---------|----|----|
| | A | B1 | B2 |
| 10.4 UE-OPS Lotnicze przewozy handlowe/działalność handlowa; Certyfikaty podmiotów gospodarczych prowadzących działalność w sektorze lotniczym; Obowiązki podmiotów gospodarczych, w szczególności obowiązki dotyczące zapewnienia nieprzerwanej zdatności do lotu oraz obsługi technicznej; Dokumenty przewożone na pokładzie; Znakowanie statków powietrznych; | 1 | 1 | 1” |

(iv) w module 12 „Aerodynamika, struktury i systemy śmigłowca”, ppkt 12.4 i 12.13 otrzymują brzmienie:

| | „Poziom | | |
|--|---------|-----------|----|
| | A3 A4 | B1.3 B1.4 | B2 |
| 12.4 Transmisje Skrzynie biegów, wirnik główny i ogonowy; Sprzęgła, jednostki wolnych kół i hamulec wirnika; Wały napędowe wirników ogonowych, sprzęgła podatne, łożyska, tłumiki drgań i wieszaki łożyskowe | 1 | 3 | —” |

| | „Poziom | | |
|--|---------|-----------|----|
| | A3 A4 | B1.3 B1.4 | B2 |
| 12.13 Osłona przed lodem i deszczem (ATA 30) Tworzenie, klasyfikowanie i wykrywanie lodu; Systemy antyoblodzeniowe i odładzania: elektryczne, z wykorzystaniem ciepłego powietrza i chemiczne; Środek hydrofobowy i jego usuwanie; Ogrzewanie sond i drenów System wycieraczek | 1 | 3 | —” |

13) w dodatku II „Podstawowe standardy egzaminacyjne” wprowadza się następujące zmiany:

(i) pkt 2.3 otrzymuje brzmienie:

„2.3. Moduł tematyczny 3. Podstawowe wiadomości dotyczące elektryki:

Kategoria A: 20 pytań testowych wielokrotnego wyboru i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut.

Kategoria B1: 50 pytań testowych wielokrotnego wyboru i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 65 minut.

Kategoria B2: 50 pytań testowych wielokrotnego wyboru i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 65 minut.”;

(ii) pkt 2.17 i 2.18 otrzymują brzmienie:

„2.17. Moduł tematyczny 16. Silnik tłokowy:

Kategoria A: 50 pytań testowych wielokrotnego wyboru i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 65 minut.

Kategoria B1: 70 pytań testowych wielokrotnego wyboru i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 90 minut.

Kategoria B2: Brak.

2.18. Moduł tematyczny 17. Śmigło:

Kategoria A: 20 pytań testowych wielokrotnego wyboru i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut.

Kategoria B1: 30 pytań testowych wielokrotnego wyboru i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 40 minut.

Kategoria B2: Brak.”;

14) dodatek V otrzymuje brzmienie:

„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).
2. Właściwy organ państwa członkowskiego może wprowadzić zmiany w formularzu 19 EASA wyłącznie w celu uwzględnienia dodatkowych informacji niezbędnych w przypadkach, gdy wymogi krajowe pozwalają lub nakazują, by licencja na obsługę techniczną statku powietrznego, wydana zgodnie z załącznikiem III (część 66), była wykorzystywana z pominięciem wymogów załącznika II (część 145) do celów niehandlowych przewozów lotniczych.

| WNIOSEK O WYDANIE/ZMIANĘ/PRZEDŁUŻENIE LICENCJI NA OBSŁUGĘ TECHNICZNĄ STATKU POWIETRZNEGO (AML) OKREŚLONEJ W CZĘŚCI 66 | FORMULARZ 19 EASA | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--|--|--|--------------|----------|-----------|-------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------|--------------------------|--------------------------|----------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------|--------------------------|--------------------------|------------|--------------------------|--------------------------|------------|--------------------------|--------------------------|----------------------|--|--------------------------|-------------------|--|--------------------------|
| INFORMACJE DOTYCZĄCE WNIOSKODAWCY: Imię i nazwisko: Adres: Obywatelstwo: Data i miejsce urodzenia: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| INFORMACJE DOTYCZĄCE LICENCJI AML określonej w części 66 (w stosownych przypadkach): Numer licencji: Data wydania: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| INFORMACJE DOTYCZĄCE PRACODAWCÓW: Nazwa: Adres: Odnośnik do zatwierdzenia organizacji obsługi technicznej: Nr telefonu: Nr faksu: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| WNIOSEK DOTYCZY: (Wstawić „V” w odpowiednich polach) <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%;">Wydanie licencji AML <input type="checkbox"/></td> <td style="width: 33%;">Zmiana licencji AML <input type="checkbox"/></td> <td style="width: 33%;">Przedłużenie licencji AML <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Klasa</td> <td style="text-align: center;">A</td> <td style="text-align: center;">B1</td> </tr> <tr> <td>Samolot turbinowy</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Samolot tłokowy</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Śmigłowiec turbinowy</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Śmigłowiec tłokowy</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>W rezerwie</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>W rezerwie</td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Elektronika lotnicza</td> <td></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Statek powietrzny</td> <td></td> <td style="text-align: center;"><input type="checkbox"/></td> </tr> </table> Potwierdzenie typu (w stosownych przypadkach): | | Wydanie licencji AML <input type="checkbox"/> | Zmiana licencji AML <input type="checkbox"/> | Przedłużenie licencji AML <input type="checkbox"/> | Klasa | A | B1 | Samolot turbinowy | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Samolot tłokowy | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Śmigłowiec turbinowy | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Śmigłowiec tłokowy | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | W rezerwie | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | W rezerwie | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Elektronika lotnicza | | <input type="checkbox"/> | Statek powietrzny | | <input type="checkbox"/> |
| Wydanie licencji AML <input type="checkbox"/> | Zmiana licencji AML <input type="checkbox"/> | Przedłużenie licencji AML <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Klasa | A | B1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Samolot turbinowy | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Samolot tłokowy | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Śmigłowiec turbinowy | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Śmigłowiec tłokowy | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| W rezerwie | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| W rezerwie | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Elektronika lotnicza | | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Statek powietrzny | | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ubiegam się o wydanie/zmianę/przedłużenie 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 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 cofnięta 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. Podpis: Imię i nazwisko: Data: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | |
|--|------------------------------|
| WNIOSEK O WYDANIE/ZMIANĘ/PRZEDŁUŻENIE LICENCJI NA OBSŁUGĘ TECHNICZNĄ STATKU POWIETRZNEGO (AML) OKREŚLONEJ W CZĘŚCI 66 | FORMULARZ 19 EASA |
| | |
| Ubiegam się o zaliczenie (w stosownych przypadkach): | |
| Doświadczenia zdobytego podczas szkolenia, o którym mowa w części 147 | |
| Równoważnych egzaminów zgodnie z posiadanymi świadectwami | |
| Należy załączyć odpowiednie świadectwa. | |
| Rekomendacje (jeżeli dotyczą): 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 uzupełnił licencję AML określoną w części 66. | |
| Podpis: Imię i nazwisko: | |
| Stanowisko: Data: | |

15) wprowadza się dodatek VI w brzmieniu:

„Dodatek VI

Licencja obsługi technicznej statku powietrznego określona w załączniku III (część 66) – formularz 26 EASA

1. Na kolejnych stronach został przedstawiony przykład licencji na obsługę techniczną statku powietrznego określonej w załączniku III (część 66).
2. Dokument należy wydrukować na zaprezentowanym standardowym formularzu, w razie potrzeby można go jednak zmniejszyć, aby umożliwić wygenerowanie dokumentu z komputera. W przypadku zmniejszenia wymiarów dokumentu należy pozostawić odpowiednio dużo przestrzeni w tych miejscach, w których należy umieścić urzędowe pieczęcie/stemple. 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 może zostać wydrukowany w języku angielskim lub w języku urzędowym danego państwa członkowskiego, z tym że jeżeli posiadacz licencji pracuje poza państwem członkowskim, w którego języku urzędowym wydrukowano licencję, należy dołączyć kopię dokumentu w języku angielskim, co zapewni wzajemność dokumentu w celu wzajemnego uznawania kwalifikacji.
4. Każdemu posiadaczowi licencji należy nadać niepowtarzalny numer licencji w oparciu o krajowy identyfikator i oznaczenie alfanumeryczne.
5. Kolejność stron jest dowolna, a dokument nie musi posiadać żadnych 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 wzoru licencji na obsługę techniczną statku powietrznego przedstawionym w niniejszym rozporządzeniu.
6. Dokument może zostać przygotowany przez i) właściwy organ państwa członkowskiego lub ii) jakąkolwiek organizację obsługi technicznej uprawnioną zgodnie z załącznikiem II (część 145), o ile wyrazi na to zgodę właściwy organ oraz podlega procedurze opracowanej w ramach specyfikacji organizacji obsługi technicznej, o której mowa w pkt 145.A.70 załącznika II (część 145), przy czym w każdym przypadku dokument wystawia właściwy organ państwa członkowskiego.
7. Zmiany do istniejącej licencji na obsługę techniczną statku powietrznego może opracować i) właściwy organ państwa członkowskiego lub ii) jakąkolwiek organizacja obsługi technicznej uprawniona zgodnie z załącznikiem II (część 145), o ile wyrazi na to zgodę właściwy organ oraz z zastrzeżeniem procedury opracowanej w ramach specyfikacji organizacji obsługi technicznej, o której mowa w pkt 145.A.70 załącznika II (część 145), przy czym w każdym przypadku zmiany w dokumencie wprowadza właściwy organ państwa członkowskiego.
8. Po wydaniu licencji na obsługę techniczną statku powietrznego, osoba, której dotyczy licencja, ma obowiązek utrzymywać ją w dobrym stanie i odpowiada za zabezpieczenie jej przed wprowadzeniem do niej jakichkolwiek nieuprawnionych zapisów.
9. Wskutek nieprzestrzegania postanowień ust. 8, dokument może stracić ważność, a na posiadacza dokumentu może zostać nałożony zakaz posiadania jakiegokolwiek upoważnienia do przeprowadzania certyfikacji wydawanego na mocy pkt 145.A.35 załącznika II (część 145), a ponadto posiadacz dokumentu może zostać pociągnięty do odpowiedzialności na mocy przepisów prawa krajowego.
10. 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 nie zachodzi potrzeba wymiany tego dokumentu.
11. Załącznik do formularza 26 EASA nie jest obowiązkowy i może zostać wykorzystany jedynie w celu uwzględnienia uprawnień krajowych nieuwzględnionych w załączniku III (część 66), jeżeli uprawnienia takie zostały uwzględnione w obowiązujących krajowych przepisach prawa przed wprowadzeniem w życie przepisów załącznika III (części 66).
12. Gwoli informacji, strony licencji na obsługę techniczną statku powietrznego określonej w załączniku III (część 66) wydanej przez właściwy organ państwa członkowskiego mogą występować w dowolnej kolejności i mogą być pozbawione linii podziału.
13. Właściwy organ państwa członkowskiego może nie wydawać strony klasyfikującej typ statku powietrznego do czasu, kiedy po raz pierwszy konieczne będzie wpisanie klasyfikacji typu statku powietrznego, przy czym organ taki w razie potrzeby musi wydać więcej stron zawierających klasyfikację typu statku powietrznego, jeżeli w licencji należy wymienić więcej niż jeden typ.
14. Niezależnie od przepisów pkt 13 każdą stronę należy wydać zgodnie z zamieszczonym wzorem i zamieścić na niej informacje przewidziane dla tej strony.
15. W przypadku braku obowiązujących ograniczeń, strona określająca OGRANICZENIA wydawana jest z adnotacją »Brak ograniczeń«.
16. W przypadku korzystania z wydrukowanego formularza, wszelkie rubryki dotyczące kategorii, podkategorii lub klasyfikacji typu, które nie zawierają wpisów, oznaczane są w sposób wskazujący na brak zarezerwowania.
17. Przykład licencji na obsługę techniczną statków powietrznych określonej w załączniku III (część 66).

UNIA EUROPEJSKA (*)
[PAŃSTWO]
[NAZWA I LOGO ORGANU]

Część 66

**LICENCJA OBSŁUGI TECHNICZNEJ STATKU
 POWIETRZNEGO**

Nr [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO].66.[XXXX]

FORMULARZ 26 EASA Wydanie 2

I. Pełne imię i nazwisko posiadacza:

II. Data i miejsce urodzenia:

III. Adres posiadacza:

IV. Obywatelstwo posiadacza:

V. Podpis posiadacza:

VI. NUMER LICENCJI:

VII. WARUNKI:

Licencja ta musi zostać podpisana przez posiadacza i jest ważna z dokumentem tożsamości zawierającym zdjęcie posiadacza licencji.

Zatwierdzenie jakiegokolwiek (pod)kategorii na stronie(-ach) określającej(-ych) jedynie (POD)KATEGORIE określone w części 66 nie upoważnia posiadacza do wystawienia certyfikatu dopuszczenia do eksploatacji statku powietrznego.

Niniejsza licencja wydana z klasyfikacją typu statku powietrznego spełnia wymagania załącznika 1 ICAO.

Uprawnienia posiadacza niniejszej licencji są określone w części 66 i w odpowiednich wymaganiach zawartych w części M i części 145.

Niniejsza licencja jest ważna do dnia określonego na stronie zawierającej ograniczenia, chyba że wcześniej zostanie zawieszona lub unieważniona.

Nie można korzystać z uprawnień wynikających z niniejszej licencji, jeżeli w ciągu dwóch poprzedzających lat posiadacz nie zdobył sześciomiesięcznego doświadczenia odnoszącego się do utrzymania zgodnego z uprawnieniami przyznanymi na mocy licencji, bądź też nie spełniał warunków zawartych w przepisach dotyczących wydania odpowiednich uprawnień.

VI. NUMER LICENCJI:

VIII. (POD)KATEGORIE części 66

Ważność:

| | A | B1 | B2 | C |
|----------------------|-----|-----|-----|-----|
| Samoloty turbinowe | | | n/a | n/a |
| Samoloty tłokowe | | | n/d | n/d |
| Śmigłowce turbinowe | | | n/d | n/d |
| Śmigłowce tłokowe | | | n/d | n/d |
| Elektronika lotnicza | n/d | n/d | | n/d |
| Statek powietrzny | n/d | n/d | n/d | |
| W rezerwie | | | | |

IX. Data i podpis urzędnika wydającego:

X. . Pieczęć lub stempel instytucji wydającej:

VI. NUMER LICENCJI:

| XI. KLASYFIKACJA TYPU STATKU POWIETRZNEGO zgodnie z częścią 66 | | |
|--|-----------|----------------|
| Typy lub grupy A/C | Kategoria | Pieczęć i data |
| | | |
| VI. NUMER LICENCJI: | | |

| XII. OGRANICZENIA zgodnie z częścią 66 |
|--|
| <p>Ważna do:</p> |
| VI. NUMER LICENCJI: |

| Załącznik do FORMULARZA 26 EASA |
|---|
| XIII. UPRAWNIENIA KRAJOWE nieujęte w części 66, zgodne z [krajowa legislacja] (ważne tylko w [państwie członkowskim]) |
| |
| Pieczęć urzędowa i data |
| VI. NUMER LICENCJI: |

| |
|--|
| <p>PUSTE MIEJSCE POZOSTAWIONE CELOWO</p> |
|--|

4) w załączniku IV (część 147) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003 wprowadza się następujące zmiany:

1) po tytule „(część 147)” dodaje się spis treści w brzmieniu:

„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 urządzeń

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 utrzymania

147.A.125 Akta

147.A.130 Procedury szkolenia i systemy jakości

147.A.135 Egzaminy

147.A.140 Dokumentacja prezentująca organizację szkolącą w zakresie utrzymania

147.A.145 Uprawnienia organizacji szkolącej w zakresie utrzymania

147.A.150 Zmiany dotyczące organizacji szkolącej w zakresie utrzymania

147.A.155 Ważność

147.A.160 Ustalenia

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

SEKCJA B – PROCEDURA DOTYCZĄCA WŁAŚCIWYCH ORGANÓW

PODSEKCJA A – INFORMACJE OGÓLNE

147.B.05 Zakres

- 147.B.10 Właściwy organ
- 147.B.15 Akceptowalne środki przestrzegania
- 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 szkolącej w zakresie utrzymania
- 147.B.130 Ustalenia

PODSEKCJA C – COFNIĘCIE, ZAWIESZENIE I OGRANICZENIE ZATWIERDZENIA ORGANIZACJI SZKOŁĄCEJ W ZAKRESIE UTRZYMANIA

- 147.B.200 Cofnięcie, zawieszenie i ograniczenie zatwierdzenia organizacji szkolącej w zakresie utrzymania

Dodatek I – Czas trwania szkolenia podstawowego

Dodatek II – Zatwierdzenie organizacji szkolących w zakresie utrzymania, o których mowa w załączniku IV (część 147) – formularz 11 EASA

Dodatek III – Przykład certyfikatu szkolenia”;

- 2) pkt 147.A.15 otrzymuje brzmienie:

„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 przelożonego,
 - 5) data złożenia wniosku.”;
- 3) w pkt 147.A.105 lit. f) otrzymuje brzmienie:

„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.”;
- 4) w pkt 147.A.145 lit. e) otrzymuje brzmienie:

„e) Nie można zatwierdzić organizacji do przeprowadzania egzaminów, jeżeli nie została zatwierdzona do prowadzenia szkoleń.”;
- 5) w pkt 147.B.10 dodaje się lit. d) w brzmieniu:

„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. Odbyć szkolenie oraz szkolenie ustawiczne odpowiednio w zakresie załącznika III (część 66) oraz załącznika IV (część 147), wraz z jego definicjami i standardami.”;

6) skreśla się pkt 147.B.100.

7) skreśla się pkt 147.B.105.

8) pkt 147.B.110 otrzymuje brzmienie

„147.B.110 Procedura zatwierdzenia i zmian zatwierdzenia

a) Po otrzymaniu wniosku, właściwy organ:

1. dokonuje przeglądu dokumentacji prezentującej organizację szkolącą w zakresie utrzymania, oraz
2. stwierdza, czy organizacja przestrzega wymogów załącznika IV (część 147).

b) Wszelkie ustalenia dokumentuje się i potwierdza na piśmie skierowanym do wnioskodawcy.

c) Wszelkie nieprawidłowości eliminuje się zgodnie z pkt 147.B.130 przed wydaniem zatwierdzenia.

d) Na certyfikacie zatwierdzenia uwzględnia się numer referencyjny w sposób określony przez Agencję.”;

9) skreśla się pkt 147.B.115;

10) dodatek II otrzymuje brzmienie:

„Dodatek II

Zatwierdzenie organizacji szkolących w zakresie utrzymania, o których mowa w załączniku IV (część 147) – formularz 11 EASA

[PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE*]

Członek Unii Europejskiej **

CERTYFIKAT ZATWIERDZENIA ORGANIZACJI SZKOŁĄCEJ W ZAKRESIE UTRZYMANIA

Numer referencyjny: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO*].147.[XXXX]

Na mocy aktualnie obowiązujących rozporządzeń: rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003, z zastrzeżeniem warunków określonych poniżej, [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO*] niniejszym zaświadcza:

[NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

jako organizacji szkolącej w zakresie utrzymania określonej w sekcji A załącznika IV (część 147) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003, zatwierdzonej do prowadzenia szkoleń i egzaminów wymienionych w załączniku do niniejszego zatwierdzenia i do wydawania słuchaczom odpowiednich certyfikatów uznania z wykorzystaniem powyższych odnośników.

WARUNKI:

1. Zakres niniejszego zatwierdzenia ogranicza się do zakresu określonego w sekcji dotyczącej zakresu prac zawartej w dokumentacji prezentującej organizację szkolącą w zakresie utrzymania, o której mowa w sekcji A załącznika IV (część 147), oraz
2. Niniejsze zezwolenie wymaga zgodności z procedurami określonymi w zatwierdzonej dokumentacji prezentującej uprawnioną organizację szkolącą w zakresie utrzymania, oraz
3. Niniejsze zatwierdzenie jest ważne, jeżeli organizacja szkoląca w zakresie utrzymania przestrzega przepisów załącznika IV (część 147) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003.
4. Pod warunkiem przestrzegania wyżej wymienionych warunków, niniejsze zatwierdzenie jest ważne, chyba że wcześniej dokonano jego zrzeczenia się, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia.

Data pierwotnego wydania:

Data niniejszej zmiany:

Numer zmiany:

Podpis:

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

* lub EASA, jeżeli właściwym organem jest EASA.

** Skreślić, jeżeli państwo nie jest członkiem UE ani EASA.

PLAN ZATWIERDZENIA SZKOLEŃ/EGZAMINÓW

Numer referencyjny : [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO*].147.[XXXX]

Organizacja: [NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

| KLASA | ZASZEREGOWANIE | OGRANICZENIA | |
|----------------|----------------|--------------|-------------------------------------|
| PODSTAWOWA ** | B1 ** | TB1.1 ** | SAMOLOTY TURBINOWE ** |
| | | TB1.2 ** | SAMOLOTY TŁOKOWE ** |
| | | TB1.3 ** | ŚMIGŁOWCE TURBINOWE ** |
| | | TB1.4 ** | ŚMIGŁOWCE TŁOKOWE ** |
| | B2 ** | TB2 ** | ELEKTRONIKA LOTNICZA ** |
| A ** | | TA.1 ** | SAMOLOTY TURBINOWE ** |
| | | TA.2 ** | SAMOLOTY TŁOKOWE ** |
| | | TA.3 ** | ŚMIGŁOWCE TURBINOWE ** |
| | | TA.4 ** | ŚMIGŁOWCE TŁOKOWE ** |
| TYP/ZADANIA ** | C ** | T4 ** | [PODAĆ TYP STATKU POWIETRZNEGO] *** |
| | B1 ** | T1 ** | [PODAĆ TYP STATKU POWIETRZNEGO] *** |
| | B2 ** | T2 ** | [PODAĆ TYP STATKU POWIETRZNEGO] *** |
| | A ** | T3 ** | [PODAĆ TYP STATKU POWIETRZNEGO] *** |

Zakres niniejszego planu zatwierdzenia ogranicza się do szkoleń i egzaminów określonych w sekcji dokumentacji prezentującej organizację szkolącą dotyczącej zakresu prac.

Odnośnik do dokumentacji prezentującej organizację szkolącą:

Data pierwotnego wydania:

Data ostatniej zatwierdzonej zmiany: Nr zmiany:

Podpis:

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

* lub EASA, jeżeli właściwym organem jest EASA.

** Skreślić, jeżeli organizacja nie została uprawniona.

*** Wprowadzić odpowiednie zaszeregowanie i ograniczenia."