

32003R2042

28.11.2003

DZIENNIK URZĘDOWY UNII EUROPEJSKIEJ

L 315/1

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 2042/2003**z dnia 20 listopada 2003 r.****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 WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

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

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie podstawowe ustanawia wspólne zasadnicze wymogi w celu zapewnienia wysokiego, ujednoliconego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego i ochrony środowiska naturalnego; wymaga ono przyjęcia przez Komisję niezbędnych przepisów wykonawczych w celu zagwarantowania ich jednolitego stosowania; powołuje Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), zwaną dalej „Agencją”, która wspomaga Komisję w opracowaniu takich przepisów wykonawczych.
- (2) Obowiązujące wymagania lotnicze w zakresie obsługi technicznej, określone w załączniku II do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 ⁽²⁾, zostaną uchylone z dniem 28 września 2003 r.
- (3) Konieczne jest przyjęcie wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych w celu zapewnienia nieprzerwanej zdatności do lotu wyrobów lotniczych, części i wyposażenia objętych rozporządzeniem podstawowym.
- (4) Instytucje i personel zaangażowane w obsługę techniczną wyrobów, części i wyposażenia powinny spełniać pewne wymagania techniczne, aby zademonstrować swoje możliwości i środki wystarczające do wypełniania obowiązków i wykonywania związanych z nimi zadań; Komisja musi przyjąć środki w celu określenia warunków wydawania, przedłużania, zmieniania, zawieszania i unieważniania certyfikatów potwierdzających spełnienie takich wymagań.

- (5) Konieczność zapewnienia jednolitego stosowania wspólnych wymagań technicznych w zakresie zapewniania nieprzerwanej zdatności do lotu części lotniczych i wyposażenia wymaga, aby właściwe władze przestrzegały wspólnych procedur w celu oceny zgodności z tymi wymaganiami; Agencja powinna opracować warunki certyfikowania, aby ułatwić utrzymanie koniecznego stopnia ujednolicenia regulacji.
- (6) Branży lotniczej i administracji Państw Członkowskich należy zapewnić wystarczającą ilość czasu na dostosowanie nowych ram regulacyjnych; konieczne jest również zachowanie ważności certyfikatów wydanych przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia, zgodnie z art. 57 rozporządzenia podstawowego.
- (7) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są oparte na opinii wydanej przez Agencję ⁽³⁾ zgodnie z art. 12 ust. 2 lit. b) i art. 14 ust. 1 rozporządzenia podstawowego.
- (8) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego ⁽⁴⁾ utworzonego na podstawie art. 54 ust. 3 rozporządzenia podstawowego.

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1**Cel i zakres**

1. Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólne wymagania techniczne i procedury administracyjne w celu zapewnienia nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych, włącznie z wszystkimi podzespołami w nich montowanymi, które zarejestrowano:

- a) w Państwie Członkowskim; lub
- b) państwie trzecim i eksploatowane są przez użytkownika, nad którego działaniem nadzór zapewnia którekolwiek z Państw Członkowskich.

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

⁽²⁾ Dz.U. L 373 z 31.12.1991, str. 4; rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2871/2000 (Dz.U. L 333 z 29.12.2000, str. 47).

⁽³⁾ Opinia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego 1/2003 z dnia 1 września 2003 r.

⁽⁴⁾ Opinia Komitetu Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego z dnia 23 września 2003 r.

2. Ustęp 1 nie ma zastosowania do statków powietrznych, nad którymi nadzór pod kątem bezpieczeństwa został przekazany państwu trzeciemu, a które nie są eksploatowane przez użytkownika pochodzącego ze Wspólnoty, ani do statków powietrznych określonych w załączniku II do rozporządzenia podstawowego.

3. Przepisy niniejszego rozporządzenia dotyczące lotniczych przewozów handlowych są stosowane do licencjonowanych przewoźników lotniczych, określonych przez prawo wspólnotowe.

Artykuł 2

Definicje

W zakresie rozporządzenia podstawowego stosuje się następujące definicje:

- a) „statek powietrzny” oznacza każde urządzenie, które może utrzymać się w powietrzu w wyniku oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od powierzchni ziemi;
- b) „personel certyfikujący” oznacza personel odpowiedzialny za dopuszczenie statku lub podzespołu do eksploatacji po obsłudze technicznej;
- c) „podzespół” oznacza silnik, śmigło, część lub wyposażenie;
- d) „nieprzerwana zdatność do lotu” oznacza wszelkie procesy zapewniające, że w dowolnej chwili okresu eksploatacji statek powietrzny spełnia obowiązujące wymagania w zakresie zdatności do lotu i znajduje się w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację;
- e) „JAA” oznacza „Wspólne Władze Lotnicze”;
- f) „JAR” oznacza „Wspólne Wymagania Lotnicze”;
- g) „duży statek powietrzny” oznacza statek powietrzny zaklasyfikowany jako samolot o maksymalnej masie startowej powyżej 5 700 kg, lub śmigłowiec wielosilnikowy;
- h) „obsługa techniczna” oznacza czynność lub zespół czynności obejmujących przegląd, naprawę, kontrolę, wymianę, modyfikację statku powietrznego bądź jego podzespołu lub naprawę usterek, z wyjątkiem kontroli przed startem;
- i) „instytucja” oznacza osobę fizyczną, osobę prawną lub jej część. Taka instytucja może zostać ustanowiona w więcej niż jednej lokalizacji na terytorium Państw Członkowskich lub poza nim;
- j) „kontrola przed startem” oznacza kontrolę przeprowadzaną przed wylotem w celu zagwarantowania zdolności statku powietrznego do wykonania zamierzonego lotu.

Artykuł 3

Wymogi nieprzerwanej zdatności do lotu

1. Nieprzerwana zdatność do lotu statków powietrznych i ich podzespołów zapewniana jest zgodnie z przepisami załącznika I.

2. Instytucje i personel zaangażowane w zapewnianie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych i ich podzespołów, obejmujące obsługę techniczną, postępują zgodnie z przepisami załącznika I, a w miarę potrzeb także z przepisami art. 4 i 5.

3. W drodze odstępstwa od przepisów ust. 1, nieprzerwana zdatność do lotu statków powietrznych posiadających zezwolenie na loty zapewniana jest, bez uszczerbku dla prawa wspólnotowego, na podstawie krajowych regulacji w państwie rejestracji statku powietrznego.

Artykuł 4

Zezwolenia dla instytucji obsługi technicznej

1. Instytucje zaangażowane w obsługę techniczną dużych statków powietrznych lub statków powietrznych eksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych oraz podzespołów przeznaczonych do zainstalowania w nich otrzymują zezwolenie zgodnie z przepisami załącznika II.

2. Zezwolenia na obsługę techniczną wydawane lub uznawane przez Państwo Członkowskie zgodnie z wymaganiami i procedurami, które były ważne przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia, uważa się za zezwolenia wydane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. W tym celu, w drodze odstępstwa od przepisów pkt 145.B.50 ppkt 2 załącznika II, nieprawidłowości poziomu 2 związane z różnicami występującymi między wymaganiami JAR 145 a załącznikiem II mogą zostać anulowane w ciągu jednego roku. Certyfikaty dopuszczenia do eksploatacji i certyfikaty zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji, wydane w tym okresie przez instytucję uprawnioną zgodnie z wymaganiami JAA, uznaje się za wydane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

3. Personel uprawniony do przeprowadzania i/lub kontrolowania prób nieniszczących w zakresie zdatności do lotu konstrukcji statku powietrznego i/lub jego podzespołów, na podstawie dowolnej normy uznawanej przez Państwo Członkowskie przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia, zapewniającej równoważny poziom kwalifikacji, może w dalszym ciągu przeprowadzać takie próby lub je kontrolować.

Artykuł 5

Personel certyfikujący

1. Personel certyfikujący zostaje uprawniony zgodnie z przepisami załącznika III, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w przepisach pkt M.A.607 lit. b) i pkt M.A.803 załącznika I oraz przepisach pkt 145.A.30 lit. j) załącznika II i dodatku IV do tego załącznika.

2. Każdą licencję przyznaną na obsługę techniczną statków powietrznych, a także ewentualne ograniczenia techniczne związane z tą licencją, wydaną lub uznawaną przez Państwo Członkowskie zgodnie z wymaganiami i procedurami JAA, które były ważne w chwili wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, uważa się za wydaną zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

Artykuł 6

Wymagania dotyczące instytucji szkoleniowych

1. Instytucje zaangażowane w szkolenia personelu określonego w art. 5 otrzymują zezwolenie zgodnie z załącznikiem IV na:

- a) przeprowadzanie zatwierdzonych podstawowych kursów szkoleniowych; i/lub
- b) przeprowadzanie kursów szkoleniowych dla danego typu; i
- c) przeprowadzanie egzaminów; i
- d) wydawanie zaświadczeń o odbyciu szkolenia.

2. Zezwolenie dla instytucji prowadzących szkolenia z zakresu obsługi technicznej wydane lub uznawane przez Państwo Członkowskie zgodnie z wymaganiami i procedurami JAA, które jest ważne w chwili wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, uważa się za wydane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. W tym celu, w drodze odstępstwa od przepisów pkt 147.B.130 lit. b) załącznika IV, różnice poziomu 2 występujące między wymaganiami JAR 147 a załącznikiem IV mogą zostać anulowane w ciągu jednego roku.

Artykuł 7

Wejście w życie

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

2. W drodze odstępstwa od ust. 1 przepisy załącznika I, z wyjątkiem pkt M.A.201 lit. h) pkt 2 i pkt M.A.708 lit. c) stosuje się od dnia 28 września 2005 r.

3. W drodze odstępstwa od ust. 1 i 2, Państwa Członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu:

- a) przepisów załącznika I w odniesieniu do statków powietrznych nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych, do dnia 28 września 2008 r.;
- b) przepisów pkt I załącznika I do statków powietrznych eksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych, do dnia 28 września 2008 r.;

c) następujących przepisów załącznika II, do dnia 28 września 2006 r.:

- pkt 145.A.30 lit. e), elementy związane z czynnikiem ludzkim,
- pkt 145.A.30 lit. g) w zastosowaniu do dużych statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 5 700 kg,
- pkt 145.A.30 lit. h) pkt 1 w zastosowaniu do statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 5 700 kg,
- pkt 145.A.30 lit. j) pkt 1, dodatek IV,
- pkt 145.A.30 lit. j) pkt 2, dodatek IV;

d) następujących przepisów załącznika II, do dnia 28 września 2008 r.:

- pkt 145.A.30 lit. g) w zastosowaniu do statków powietrznych o maksymalnej masie startowej do 5 700 kg,
- pkt 145.A.30 lit. h) pkt 1 w zastosowaniu do statków powietrznych o maksymalnej masie startowej do 5 700 kg,
- pkt 145.A.30 lit. h) pkt 2;

e) przepisów załącznika III w zastosowaniu do statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 5 700 kg, do dnia 28 września 2005 r.;

f) przepisów załącznika III w zastosowaniu do statków powietrznych o maksymalnej masie startowej do 5 700 kg, do dnia 28 września 2006 r.

4. Państwa Członkowskie mogą wydawać zezwolenia w odniesieniu do przepisów załączników II i IV na czas określony, do dnia 28 września 2005 r.

5. Jeśli Państwo Członkowskie korzysta z przepisów ust. 3 lub 4, fakt ten notyfikuje Komisji i Agencji.

6. Do dnia 28 marca 2005 r. Agencja ocenia skutki wywołane przez stosowanie przepisów załącznika I do niniejszego rozporządzenia w celu przedłożenia opinii Komisji, wraz z jego ewentualnymi zmianami.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 20 listopada 2003 r.

W imieniu Komisji
Loyola DE PALACIO
Wiceprzewodnicząca

ZAŁĄCZNIK I

(Część M)

M.1

Do celów niniejszej części, za właściwy organ uważa się:

1. w kwestii nadzoru nad nieprzerwaną zdadnością do lotu poszczególnych statków powietrznych i wydawania certyfikatów — organ wyznaczony przez Państwo Członkowskie rejestracji.
2. w kwestii nadzoru nad instytucją obsługi technicznej, określonej w części M sekcja A podsekcja F,
 - i) organ wyznaczony przez Państwo Członkowskie, na terytorium którego znajduje się główna siedziba instytucji.
 - ii) Agencja, jeśli instytucja mieści się w państwie trzecim.
3. w kwestii nadzoru nad instytucją zarządzającą nieprzerwaną zdadnością do lotu, określoną w części M sekcja A podsekcja G,
 - i) organ wyznaczony przez Państwo Członkowskie, w którym znajduje się główna siedziba instytucji, o ile certyfikat przewoźnika lotniczego nie obejmuje zezwolenia.
 - ii) organ wyznaczony przez Państwo Członkowskie przewoźnika, jeśli zezwolenie stanowi część certyfikatu przewoźnika lotniczego.
 - iii) Agencja, jeśli instytucja mieści się w państwie trzecim.
4. w kwestii zatwierdzania programów obsługi technicznej,
 - i) organ wyznaczony przez Państwo Członkowskie rejestracji.
 - ii) w przypadku lotniczych przewozów handlowych, gdy Państwo Członkowskie przewoźnika nie jest Państwem Członkowskim rejestracji — organ uzgodniony między wyżej wspomnianymi dwoma państwami, przed udzieleniem zezwolenia na program obsługi technicznej.

SEKCJA A

WYMAGANIA TECHNICZNE

PODSEKCJA A

PRZEPISY OGÓLNE

M.A.101 Zakres

Niniejsza sekcja ustanawia środki, jakie mają zostać przyjęte w celu zapewnienia utrzymania zdadności do lotu, włącznie z obsługą techniczną. Określa ona ponadto warunki, jakie muszą spełnić osoby lub instytucje zaangażowane w zarządzanie nieprzerwaną zdadnością do lotu.

PODSEKCJA B

ODPOWIEDZIALNOŚĆ

M.A.201 Odpowiedzialność

- a) Właściciel odpowiada za nieprzerwaną zdadność do lotu statku powietrznego oraz zapewnia, że żaden lot się nie odbędzie, o ile:
 1. samolot nie jest utrzymywany w stanie zdadności do lotu; oraz
 2. całe wyposażenie eksploatacyjne i awaryjne nie jest prawidłowo zamontowane i zdadne do użytku lub wyraźnie zidentyfikowane jako niezdatne do użytku; oraz
 3. certyfikat zdadności do lotu nie jest ważny; oraz
 4. obsługa techniczna statku nie jest prowadzona zgodnie z zatwierdzonym programem obsługi, określonym w pkt M.A.302.

- b) W stosunku do statku powietrznego w leasingu, odpowiedzialność przenoszona jest z właściciela na korzystającego, jeżeli korzystający jest:
1. określony w dokumencie rejestracyjnym; lub
 2. wyszczególniony w umowie leasingu.
- W przypadku odniesienia w niniejszej części do „właściciela”, termin ten oznacza w zależności od zastosowania właściciela lub korzystającego.
- c) Każda osoba lub instytucja prowadząca obsługę techniczną odpowiada za wykonane zadania.
- d) Pilot dowodzący lub, w przypadku lotniczych przewozów handlowych, przewoźnik, odpowiada za pomyślne zakończenie kontroli przed startem. Kontrola ta musi zostać przeprowadzona przez pilota lub inną uprawnioną osobę. Nie musi jej jednak dokonywać uprawniona instytucja obsługi technicznej ani personel certyfikujący określony w części 66.
- e) W celu wypełnienia obowiązków nałożonych przepisami lit. a), właściciel statku powietrznego może zlecić zadania związane z zapewnieniem nieprzerwanej zdatności do lotu uprawnionej instytucji zarządzającej nieprzerwaną zdatnością do lotu, określonej w części M sekcja A podsekcja G (zwanej dalej instytucją zarządzającą nieprzerwaną zdatnością do lotu) zgodnie z dodatkiem I. Wówczas odpowiedzialność za prawidłowe wykonanie tych zadań przyjmuje instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu.
- f) W przypadku dużych samolotów, w celu wypełnienia obowiązków nałożonych przepisami lit. a), właściciel statku powietrznego zapewnia, że zadania związane z zapewnieniem nieprzerwanej zdatności do lotu są wykonywane przez uprawnioną instytucję zarządzającą nieprzerwaną zdatnością do lotu. Podpisywana jest pisemna umowa zgodnie z dodatkiem I. Wówczas odpowiedzialność za prawidłowe wykonanie tych zadań przyjmuje instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu.
- g) Obsługa techniczna dużych statków powietrznych, statków eksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych i podzespołów prowadzi uprawniona instytucja obsługi technicznej określona w części 145.
- h) W przypadku lotniczych przewozów handlowych przewoźnik odpowiada za utrzymanie nieprzerwanej zdatności do lotu statku powietrznego, który eksploatuje, oraz:
1. uzyskuje zezwolenie, stanowiące część certyfikatu przewoźnika lotniczego wydawanego przez właściwy organ, na podstawie przepisów części M sekcja A podsekcja G, dla eksploatowanego przez siebie statku powietrznego; oraz
 2. uzyskuje zezwolenie zgodnie z przepisami części 145 lub zawiera umowę z taką instytucją; oraz
 3. zapewnia przestrzeganie przepisów lit. a).
- i) Jeżeli Państwo Członkowskie żąda od przewoźnika posiadania certyfikatu w związku z jego działalnością eksploatacyjną, inną niż lotnicze przewozy handlowe, przewoźnik ten:
1. uzyskuje odpowiednie zezwolenie, na podstawie przepisów części M sekcja A podsekcja G, na zarządzanie nieprzerwaną zdatnością do lotu eksploatowanego przez siebie statku powietrznego lub zleca je takiej instytucji; oraz
 2. uzyskuje odpowiednie zezwolenie zgodnie z przepisami części M sekcja A podsekcja F lub części 145, względnie zawiera umowę z takimi instytucjami; oraz
 3. zapewnia przestrzeganie przepisów lit. a).
- j) Właściciel/przewoźnik odpowiada za zapewnienie dostępu właściwemu organowi do instytucji/statku powietrznego w celu stwierdzenia zachowania zgodności z przepisami niniejszej części.

M.A.202 Sprawozdania dotyczące zdarzeń

- a) Każda osoba lub instytucja odpowiedzialna na podstawie przepisów pkt M.A.201 składa sprawozdania Państwu rejestracji, instytucjom odpowiedzialnym za projekt typu lub dodatkowy projekt typu oraz, w miarę potrzeb, Państwu Członkowskiemu przewoźnikowi na temat wystąpienia takiego stanu statku powietrznego lub jego podzespołu, który poważnie zagraża bezpieczeństwu lotu.
- b) Sprawozdania są składane w sposób określony przez Agencję i zawierają wszelkie stosowne informacje o wystąpieniu takiego stanu, znane osobie lub instytucji.
- c) W przypadku gdy osoba lub instytucja zajmująca się obsługą statku powietrznego zawarła umowę na obsługę techniczną z właścicielem lub przewoźnikiem, składa ona sprawozdania także właścicielowi, przewoźnikowi lub instytucji zarządzającej nieprzerwaną zdatnością do lotu o każdym takim stanie dotyczącym samolotu lub jego podzespołu tego właściciela lub przewoźnika.
- d) Sprawozdania składane są w jak najkrótszym terminie, ale w każdym przypadku w ciągu 72 godzin od chwili zidentyfikowania przez osobę lub instytucję stanu, do którego sprawozdanie się odnosi.

PODSEKCJA C

NIEPRZERWANA ZDATNOŚĆ DO LOTU

M.A.301 Zadania zapewniania nieprzerwanej zdatności do lotu

Nieprzerwana zdatność do lotu statku powietrznego i zdatność do użytku wyposażenia eksploatacyjnego, jak i awaryjnego, zapewniania jest poprzez:

1. wykonanie kontroli przed startem;
2. naprawę, zgodnie z urzędowo uznaną normą, każdej usterki i uszkodzenia mających wpływ na bezpieczeństwo użytkowania, przy uwzględnieniu, w odniesieniu do wszystkich dużych statków lub statków powietrznych eksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych, wykazu minimalnego wyposażenia oraz, gdzie stosowne dla danego typu statku powietrznego, wykazu odstępstw od określonego zestawu wyposażenia;
3. wykonanie całości obsługi technicznej zgodnie z zatwierdzonym programem obsługi statku powietrznego na podstawie pkt M.A.302;
4. w odniesieniu do wszystkich dużych statków i statków eksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych, analizę zatwierzonego programu obsługi technicznej zgodnie z pkt M.A.302;
5. gdzie stosowne, realizację:
 - i) wytycznych dotyczących zdatności do lotu;
 - ii) operacyjnych wytycznych mających wpływ na nieprzerwaną zdatność do lotu;
 - iii) wymagania dotyczącego nieprzerwanej zdatności do lotu ustanowionego przez Agencję;
 - iv) środków nakazanych przez właściwy organ jako bezpośrednie przeciwdziałanie problemowi w zakresie bezpieczeństwa;
6. przeprowadzanie modyfikacji i napraw zgodnie z przepisami pkt M.A.304;
7. w przypadku nieobowiązkowych modyfikacji i/lub kontroli, w odniesieniu do dużych statków powietrznych lub statków powietrznych eksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych, ustanowienie polityki wprowadzania ich w życie;
8. w razie potrzeb przeprowadzanie obsługowych lotów kontrolnych.

M.A.302 Program obsługi technicznej

- a) Każdy statek powietrzny jest objęty obsługą techniczną zgodnie z programem obsługi technicznej zatwierdzonym przez właściwy organ, podlegającym okresowej ocenie i odpowiednio zmienianym.
- b) Program obsługi technicznej i wszelkie jego dalsze zmiany są zatwierdzane przez właściwy organ.
- c) Program obsługi technicznej musi wykazywać zgodność z:
 1. instrukcjami w zakresie nieprzerwanej zdatności do lotu wydanymi przez posiadaczy certyfikatu typu lub dodatkowego certyfikatu typu oraz innej instytucji publikującej takie dane zgodnie z przepisami części 21, lub
 2. instrukcjami wydanymi przez właściwy organ, jeżeli różnią się one od tych ujętych w pkt 1 bądź w przypadku braku szczególnych zaleceń, lub
 3. instrukcjami określonymi przez właściciela lub przewoźnika, zatwierdzonymi przez właściwy organ, jeśli różnią się one od zaleceń ujętych w pkt 1 i 2.
- d) Program obsługi technicznej zawiera informacje szczegółowe, w tym także częstotliwość, na temat całości obsługi jaka ma być przeprowadzana, włącznie ze specjalnymi zadaniami związanymi ze szczególnym rodzajem eksploatacji. Program musi obejmować program zapewniania wiarygodności w przypadku, gdy program obsługi jest oparty:
 1. na procedurze grupy kierującej obsługą techniczną; lub
 2. głównie na monitorowaniu stanów zagrożeń.
- e) W przypadku gdy nieprzerwaną zdatnością do lotu zarządza instytucja określona w części M sekcja A podsekcja G, program obsługi technicznej i jego zmiany mogą być zatwierdzane przy użyciu procedury programu obsługi technicznej ustanowionej przez taką instytucję (zwane dalej zatwierdzeniem pośrednim).

M.A.303 Wytyczne dotyczące zdatności do lotu

O ile Agencja nie ustali inaczej, wszelkie stosowane wytyczne dotyczące zdatności do lotu muszą być realizowane w ramach wymagań wspomnianych wytycznych dotyczących zdatności do lotu.

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

Uszkodzenia są oceniane, a modyfikacje i naprawy przeprowadzane, z wykorzystaniem danych zatwierdzonych przez Agencję lub, gdzie właściwe, uprawnioną instytucję projektową zgodnie z przepisami części 21.

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

- a) Po zakończeniu każdej obsługi technicznej do dokumentacji nieprzerwanej zdatności do lotu dołączany jest związany z tym certyfikat dopuszczenia do eksploatacji zgodnie pkt M.A.801. Każdorazowo dokumentację uzupełnia się jak najszybciej, w żadnym razie nie później niż w ciągu 30 dni po przeprowadzeniu czynności obsługowych.
- b) Dokumentacja nieprzerwanej zdatności do lotu statku powietrznego składa się odpowiednio z dziennika pokładowego statku powietrznego, rejestru pracy silników lub kart rejestracyjnych zespołów silnikowych, rejestru pracy śmigieł i kart rejestrujących dla wszystkich urządzeń o ograniczonej żywotności oraz rejestru technicznego przewoźnika.
- c) Do dziennika pokładowego statku powietrznego wprowadza się typ statku powietrznego i jego znak rejestracyjny, datę, odpowiednio, wraz z łącznym czasem lotu i/lub liczbą cykli lotów i/lub lądowań.
- d) Dokumentacja zdatności do lotu statku powietrznego zawiera bieżące informacje o:
 1. statusie wytycznych dotyczących zdatności do lotu i środków nakazanych przez właściwy organ jako bezpośrednie przeciwdziałanie problemowi w zakresie bezpieczeństwa;
 2. stanie modyfikacji i napraw;
 3. statusie zgodności z programem obsługi technicznej;
 4. stanie podzespołów o ograniczonej żywotności;
 5. masie i wyważeniu statku powietrznego;
 6. planowanej obsługi technicznej.
- e) W uzupełnieniu do dokumentu dopuszczenia do eksploatacji formularza 1 EASA lub równoważnego do odpowiedniego rejestru pracy silnika lub śmigła, karty rejestracyjnej zespołu silnikowego lub podzespołu o ograniczonej żywotności dołącza się następujące informacje:
 1. identyfikację podzespołu; oraz
 2. typ, numer seryjny i wpis do rejestru statku powietrznego, do którego określony podzespół jest instalowany, z odniesieniem do montażu i demontażu podzespołu; oraz
 3. odpowiednio zsumowany całkowity czas lub całkowita liczba cykli lotów i/lub lądowań, bądź dni kalendarzowe lotów przypadające na dany podzespół; oraz
 4. bieżące informacje objęte lit. d), mające zastosowanie do podzespołu.
- f) Osoba odpowiedzialna za zarządzanie zadaniami zapewnienia nieprzerwanej zdatności do lotu na podstawie części M sekcja A podsekcja B kontroluje dokumentację, jak określono w przepisach niniejszego akapitu, i na żądanie przedstawia ją właściwemu organowi.
- g) Wszystkie dane dołączane do dokumentacji nieprzerwanej zdatności do lotu muszą być zrozumiałe i dokładne. W przypadku gdy zachodzi konieczność skorygowania wprowadzonych danych, należy tego dokonać w sposób, który wyraźnie pokazuje, jakie były pierwotne dane.
- h) Właściciel lub przewoźnik zapewnia, że zostanie stworzony system do przechowywania następujących danych w określonym okresie:
 1. cała szczegółowa dokumentacja dotycząca obsługi technicznej statku powietrznego i wszystkich podzespołów o ograniczonej żywotności w nim instalowanych, przez co najmniej 24 miesiące po ostatecznym wycofaniu statku powietrznego lub podzespołu z eksploatacji; oraz
 2. całkowity czas i łączna liczba cykli lotu odbytych odpowiednio przez statek powietrzny i wszystkie podzespoły o ograniczonej żywotności przez co najmniej 12 miesięcy po wycofaniu samolotu lub podzespołu z eksploatacji; oraz
 3. czas i cykle lotów, 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. obecny status zgodności z programem obsługi technicznej, tak aby można było ustalić zgodność 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. obecny status wytycznych dotyczących zdatności do lotu, stosowanych w odniesieniu do statków powietrznych i podzespołów, przynajmniej 12 miesięcy po ostatecznym wycofaniu statku powietrznego lub podzespołu z eksploatacji; oraz
6. szczegółowe informacje dotyczące 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.

M.A.306 System technicznej rejestracji przewoźnika

- a) W przypadku lotniczych przewozów handlowych, obok wymagań ujętych w pkt M.A.305, przewoźnik wykorzystuje system technicznej rejestracji statku powietrznego obejmujący w odniesieniu do każdego ze statków powietrznych następujące informacje:
 1. informacje o każdym locie konieczne do zapewnienia trwałego bezpieczeństwa lotu; oraz
 2. bieżący certyfikat dopuszczenia statku powietrznego do eksploatacji; oraz
 3. bieżący wykaz obsługi technicznej przedstawiający status obsługi technicznej statku powietrznego w zakresie kolejnych regularnych i nieplanowanych czynności obsługowych do wykonania, pominiawszy fakt, że właściwy organ może postanowić o innym miejscu przechowywania wykazu obsługi technicznej; oraz
 4. wszystkie zaległe, zaplanowane na później naprawy usterek, które mają wpływ na eksploatację statku powietrznego; oraz
 5. wszelkie niezbędne wskazówki dotyczące warunków wsparcia obsługi technicznej.
- b) System rejestracji technicznej statku powietrznego i jego dalsze zmiany są zatwierdzane przez właściwy organ.
- c) Przewoźnik zapewnia, że techniczny rejestr statku powietrznego jest przechowywany przez okres 36 miesięcy od daty ostatniego zapisu.

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

- a) Z chwilą ostatecznego przekazania statku powietrznego przez właściciela lub przewoźnika innemu podmiotowi właściciel lub przewoźnik zapewnia także przekazanie dokumentacji nieprzerwanej zdatności do lotu, ujętej w przepisach pkt M.A.305 i, gdzie stosowne, rejestru technicznego przewoźnika określonego w pkt M.A.306.
- b) W przypadku gdy właściciel zleca zadania zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu instytucji zarządzającej, gwarantuje on przekazanie dokumentacji nieprzerwanej zdatności do lotu zgodnie z przepisami pkt M.A.305 tej instytucji.
- c) Zalecane okresy przechowywania dokumentacji mają w dalszym ciągu zastosowanie wobec nowego właściciela, przewoźnika czy instytucji zarządzającej nieprzerwaną zdatnością do lotu.

PODSEKCJA D

NORMY OBSŁUGI TECHNICZNEJ

M.A.401 Dane dotyczące obsługi technicznej

- a) Osoba lub instytucja prowadząca obsługę statku powietrznego ma dostęp do bieżących odpowiednich danych dotyczących obsługi technicznej i tylko takie dane wykorzystuje wykonując obsługę techniczną, włącznie z modyfikacjami i naprawami.
- b) Do celów niniejszej części odpowiednie dane dotyczące obsługi technicznej oznaczają:
 1. wszystkie stosowane wymagania, procedury, normy bądź informacje dostarczane przez właściwy organ,
 2. stosowane wytyczne zdatności do lotu,
 3. stosowane instrukcje odnoszące się do nieprzerwanej zdatności do lotu, wydawane przez posiadaczy certyfikatów typu, dodatkowych certyfikatów typu i każdą inną instytucję, która publikuje takie dane zgodnie z przepisami części 21.
 4. wszelkie odpowiednie dane dostarczane zgodnie z przepisami pkt 145.A.45 lit. d).
- c) Osoba lub instytucja prowadząca obsługę techniczną statku powietrznego gwarantuje, że wszystkie odpowiednie dane dotyczące obsługi technicznej są aktualne i w razie potrzeby łatwo dostępne. Osoba lub instytucja zakłada system kart lub arkuszy kontrolnych i dokładnie przenosi dane dotyczące obsługi technicznej na te karty lub arkusze, bądź tworzy dokładne odnośniki do poszczególnych zadań obsługi technicznej ujętych w takich danych.

M.A.402 Prowadzenie obsługi technicznej

- a) Całość obsługi technicznej jest prowadzona przez uprawniony personel postępujący zgodnie z metodami, technikami, normami i instrukcjami określonymi w danych dotyczących obsługi technicznej, zgodnie z pkt M.A.401. Ponadto, o ile w przepisach części 145 nie ustalono inaczej lub właściwy organ nie podjął odmiennej decyzji, prowadzone są niezależne kontrole po wykonaniu zadania obsługi technicznej szczególnie wrażliwego z punktu widzenia bezpieczeństwa.

- b) O ile w przepisach części 145 nie ustalono inaczej, całość obsługi technicznej prowadzona jest przy użyciu narzędzi, wyposażenia i materiałów określonych w danych dotyczących obsługi technicznej zgodnie z przepisami pkt M.A.401. W miarę potrzeb narzędzia i wyposażenie poddawane są kontroli i kalibracji według urzędowo uznanej normy.
- c) Teren, na którym przeprowadza się obsługę techniczną, jest właściwie zorganizowany i pozbawiony zanieczyszczeń.
- d) Całość obsługi technicznej prowadzona jest w ramach ograniczeń związanych z ochroną środowiska, określonych w danych dotyczących obsługi technicznej zgodnie z przepisami pkt M.A.401.
- e) W przypadku niepogody lub szczegółowej obsługi technicznej, wykorzystywana jest odpowiednia infrastruktura.
- f) Po zakończeniu całości obsługi technicznej należy przeprowadzić ogólną weryfikację w celu zagwarantowania, że ze statku powietrznego i podzespołu usunięto wszystkie narzędzia, wyposażenie i obce części oraz materiały, a wszystkie zdjęte osłony zostały ponownie zainstalowane.

M.A.403 Usterki statku powietrznego

- a) Każda usterka statku powietrznego mająca wpływ na bezpieczeństwo lotu jest naprawiana przed kolejnym lotem.
- b) Zgodnie z przepisami pkt M.A.801 lit. b) pkt 1, pkt M.A.801 lit. b) pkt 2 lub części 145 wyłącznie uprawniony personel certyfikujący, wykorzystując dane dotyczące obsługi technicznej ujęte w przepisach pkt M.A.401, może zdecydować, czy usterka statku powietrznego poważnie zagraża bezpieczeństwu lotu, a więc kiedy i jakie naprawy przeprowadzić przed kolejnym lotem, które zaś mogą zostać odłożone na później. Jednakże nie ma to zastosowania, gdy:
 - 1. pilot wykorzystuje wykaz zatwierdzonego minimalnego wyposażenia nakazanego przez właściwy organ; lub
 - 2. usterki statku powietrznego określa się jako możliwe do zaakceptowania przez właściwy organ.
- c) Każda usterka statku powietrznego, która nie stwarza poważnego zagrożenia dla bezpieczeństwa lotu, naprawiana jest w jak najkrótszym terminie po tym, jak została po raz pierwszy wykryta, w terminach określonych w danych dotyczących obsługi technicznej.
- d) Każda usterka nienaprawiona przed lotem jest odnotowywana odpowiednio w systemie dokumentacji obsługi technicznej statku powietrznego zgodnie z przepisami pkt M.A.305 lub systemie rejestracji technicznej przewoźnika ujętym w przepisach pkt M.A.306.

PODSEKCJA E

PODZESPOŁY

M.A.501 Montaż

- a) Nie wolno instalować podzespołów, których stan nie jest zadowalający bądź nie zostały one w odpowiedni sposób dopuszczone do eksploatacji przy użyciu formularza 1 EASA lub równoważnego, względnie nie zostały oznaczone zgodnie z przepisami części 21 podsekcja Q, chyba że ustalono inaczej w przepisach części 145 i podsekcji F.
- b) Przed montażem podzespołu w statku powietrznym osoba lub uprawniona instytucja obsługi technicznej zapewnia, że poszczególne podzespoły są kwalifikowane do instalacji w przypadku, gdy mogą być stosowane różnorodne modyfikacje i/lub odmienne zestawy wytycznych dotyczących zdolności do lotu.
- c) Znormalizowane części instalowane są w statku powietrznym lub podzespole wyłącznie wtedy, gdy dane dotyczące obsługi technicznej wyszczególniają tę określoną część. Ponadto są one instalowane tylko wtedy, gdy towarzyszy im dowód zgodności ze stosowaną normą.
- d) Materiał będący surowcem lub materiałem konsumpcyjnym może być wykorzystywany w statku powietrznym lub podzespole wyłącznie wtedy, gdy jego producent tak stwierdza w odpowiednich danych dotyczących obsługi technicznej lub gdy określono tak w przepisach części 145. Materiał taki może być używany wyłącznie wtedy, gdy spełnia wymaganą specyfikację i można odpowiednio łatwo prześledzić jego pochodzenie. Wszystkim materiałom musi towarzyszyć dokumentacja wyraźnie odnosząca się do określonego materiału i zawierająca potwierdzenie zgodności z opisem specyfikacji i dodatkowo źródło produkcji i dostawy.

M.A.502 Obsługa techniczna podzespołu

- a) Obsługa techniczna podzespołów prowadzona jest przez odpowiednie uprawnione instytucje obsługi technicznej zgodnie z przepisami podsekcji F lub części 145.
- b) Obsługa techniczna dowolnego podzespołu może być prowadzona przez personel certyfikujący zgodnie z przepisami pkt M.A.801 lit. b) pkt 2 wyłącznie wtedy, gdy takie podzespoły są zainstalowane w statku powietrznym. Niemniej jednak mogą one być tymczasowo wymontowane ze statku powietrznego na czas obsługi technicznej, jeżeli jest to wyraźnie dozwolone w podręczniku obsługi technicznej statku powietrznego, aby ułatwić do nich dostęp.

M.A.503 Podzespoły o ograniczonej żywotności

Podzespoły o ograniczonej żywotności nie mogą być montowane po upływie zatwierdzonego okresu zdatności do użytku, określonego w zatwierdzonym programie obsługi technicznej i wytycznych dotyczących zdatności do lotu.

M.A.504 Kontrola podzespołów niezdatnych do użytku

- a) Podzespół uznaje się za niezdatny do użytku w następujących okolicznościach:
1. upływ terminu zdatności do użytku określonego w programie obsługi technicznej;
 2. brak zgodności ze stosowanymi wytycznymi dotyczącymi zdatności do lotu i pozostałymi wymaganiami odnoszącymi się do nieprzerwanej zdatności do lotu zalecanymi przez Agencję;
 3. brak niezbędnych informacji do określenia stanu zdatności do lotu lub do montażu;
 4. objawy usterek lub nieprawidłowego funkcjonowania;
 5. udział w incydencie lub wypadku mogącym mieć potencjalny wpływ na zdatność do użytku.
- b) Podzespoły niezdatne do użytku są identyfikowane i magazynowane w bezpiecznym miejscu pod kontrolą uprawnionej instytucji zgodnie z przepisami pkt M.A.502 do czasu podjęcia decyzji w sprawie przyszłego statusu takiego podzespołu.
- c) Podzespoły, których kwalifikowany czas przydatności do użytku minął lub które zawierają usterki nienadające się do naprawy, są klasyfikowane jako nienaprawialne; nie jest dozwolone ponowne wprowadzanie ich do systemu zapasów, chyba że zostanie przedłużony kwalifikowany czas przydatności do użytku lub zatwierdzony został sposób naprawy zgodnie z pkt M.A.304.
- d) Każda osoba i instytucja ponosząca odpowiedzialność na podstawie przepisów części M, w przypadku podzespołów nienaprawialnych określonych w lit. c):
1. pozostawia taki podzespół w miejscu określonym w lit. b); lub
 2. przed zrzeczeniem się odpowiedzialności doprowadza do zniszczenia podzespołu w sposób, który gwarantuje, że jego odzyskanie lub naprawienie staje się nieekonomiczne.
- e) Nie naruszając przepisów lit. d), osoba lub instytucja ponosząca odpowiedzialność na podstawie przepisów części M może zrzec się odpowiedzialności za podzespoły sklasyfikowane jako nienaprawialne na rzecz instytucji szkoleniowej lub badawczej, bez potrzeby ich niszczenia.

PODSEKCYJA F**INSTYTUCJA OBSŁUGI TECHNICZNEJ****M.A.601 Zakres**

Niniejsza podsekcja ustanawia wymagania, jakie winna spełnić instytucja w celu zakwalifikowania się do otrzymania zezwolenia bądź uzyskania jego przedłużenia na obsługę techniczną statków powietrznych i podzespołów niewymienionych w pkt M.A.201 lit. f) i g).

M.A.602 Wniosek

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

M.A.603 Rozszerzenie zakresu zezwolenia

- a) Udzielenie zezwolenia jest potwierdzane wydaniem zaświadczenia (zawartego w dodatku 5) przez właściwy organ. Podręcznik uprawnionej instytucji obsługi technicznej, zgodnie z przepisami pkt M.A.604, musi określać zakres prac, które obejmuje zezwolenie.

Dodatek 4 do niniejszej części definiuje wszystkie potencjalne klasy i kategorie utworzone na podstawie przepisów części M sekcja A podsekcja F.

- b) Uprawniona instytucja obsługi technicznej może wytwarzać, zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej, ograniczony zestaw części do wykorzystania w trakcie prac prowadzonych w jej własnych obiektach określonych w podręczniku instytucji obsługi technicznej.

M.A.604 Podręcznik instytucji obsługi technicznej

- a) Organizacja obsługi technicznej dostarcza podręcznik obejmujący przynajmniej następujące informacje:
1. oświadczenie podpisane przez dyrektora jako osoby odpowiedzialnej, które potwierdza ciągłą pracę instytucji w każdym okresie zgodnie z przepisami części M i podręcznikiem; oraz
 2. zakres pracy instytucji; oraz
 3. tytuły i nazwiska osób określonych w przepisach pkt M.A.606 lit. b); oraz
 4. schemat organizacyjny przedstawiający łańcuch powiązań w zakresie ponoszenia odpowiedzialności przez osoby określone w pkt M.A.606 lit. b); oraz
 5. wykaz personelu certyfikującego; oraz
 6. ogólny opis i położenie obiektów; oraz
 7. procedury określające sposób zapewniania przez instytucję obsługi technicznej zgodności z przepisami niniejszej części; oraz
 8. procedury zmian podręcznika instytucji obsługi technicznej
- b) Podręcznik instytucji obsługi technicznej i jego zmiany są zatwierdzane przez właściwy organ.
- c) Nie naruszając przepisów lit. b), mniej znaczące zmiany w podręczniku mogą być zatwierdzane na drodze proceduralnej (zwanej dalej zatwierdzeniem pośrednim).

M.A.605 Obiekty

Instytucja gwarantuje, że:

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

M.A.606 Wymagania w stosunku do personelu

- a) Instytucja wyznacza dyrektora jako osobę odpowiedzialną, upoważnioną do zagwarantowania, że całość obsługi technicznej, jakiej wymaga klient, może zostać sfinansowana i przeprowadzona na poziomie wymaganym przepisami niniejszej części.
- b) Zostaną wyznaczone osoba lub zespół osób odpowiadających za zapewnienie, że instytucja działa zawsze zgodnie z przepisami niniejszej podsekcji. Takie osoby ponoszą ostateczną odpowiedzialność przed dyrektorem.
- c) Wszystkie osoby wymienione w lit. b) prezentują odpowiedni poziom wiedzy, wykształcenia i zdobyły stosowne doświadczenie związane z obsługą techniczną statków powietrznych i/lub podzespołów.
- d) Instytucja ma odpowiedni personel umożliwiający wykonanie prac przewidzianych w związku z umową. Wykorzystanie podwykonawców jest dozwolone w przypadkach większego natężenia prac niż wynikałoby to normalnie z umowy i tylko w odniesieniu do stanowisk, które nie obejmują wydawania certyfikatów dopuszczenia do eksploatacji.
- e) Przedstawiane i rejestrowane są kwalifikacje całego personelu zaangażowanego w obsługę techniczną.
- f) Personel wykonujący specjalistyczne zadania, takie jak spawanie, kontrole/badania nieniszczące inne niż z wykorzystaniem kontrastu barw, ma uprawnienia zgodnie z urzędowo uznaną normą.
- g) Instytucja obsługi technicznej posiada wystarczającą liczbę osób personelu certyfikującego do wydawania certyfikatów dopuszczenia statków powietrznych i podzespołów do eksploatacji zgodnie z przepisami pkt M.A.612 i pkt M.A.613. Spełniają one wymagania części 66.

M.A.607 Personel certyfikujący

- a) W uzupełnieniu do przepisów pkt M.A.606 lit. g) personel certyfikujący może wykonywać swoje obowiązki tylko wówczas, gdy instytucja zapewniła, że:
1. personel certyfikujący może zademonstrować, że w poprzednich dwóch latach zdobył co najmniej sześciomiesięczne odpowiednie doświadczenie w zakresie obsługi technicznej lub spełnia warunek odnoszący się do wydawania odpowiednich licencji; oraz
 2. personel certyfikujący ma właściwy poziom wiedzy na temat odpowiednich statków powietrznych i/lub podzespołów, które ma obsługiwać, oraz związanych z tym procedur instytucji.

- b) W następujących nieprzewidzianych przypadkach, gdy statek powietrzny zepsuł się w miejscu innym niż główna baza i nie ma dostępu do personelu certyfikującego, instytucja, z którą podpisana jest umowa na obsługę techniczną, może wystawić jednorazowe upoważnienie do certyfikacji:
1. jednemu z pracowników mającemu uprawnienia na typ statku powietrznego o podobnej technologii, konstrukcji i systemach; lub
 2. dowolnej osobie z nie krótszym niż pięcioletnim doświadczeniem w zakresie obsługi technicznej i mającej ważną licencję ICAO na obsługę techniczną przyznaną na typ statków powietrznych wymagających certyfikacji przy założeniu, że w danej lokalizacji nie ma instytucji właściwie uprawnionej na podstawie niniejszej części, a instytucja związana umową uzyskuje i przechowuje dokumenty potwierdzające doświadczenie i licencję tej osoby.

Wszystkie takie przypadki muszą zostać zgłoszone właściwemu organowi w ciągu siedmiu dni od daty wystawienia takiego upoważnienia do certyfikacji. Uprawniona instytucja obsługi technicznej, wystawiająca jednorazowe upoważnienie do certyfikacji, zapewnia, że każda tak przeprowadzona obsługa techniczna, która mieć wpływ na bezpieczeństwo lotu, jest powtórnie sprawdzana.

- c) Uprawniona instytucja obsługi technicznej rejestruje wszelkie informacje szczegółowe dotyczące personelu certyfikującego i prowadzi na bieżąco wykaz całego personelu certyfikującego.

M.A.608 Podzespoły, urządzenia i narzędzia

- a) Instytucja:
1. ma wyposażenie i narzędzia określone w danych dotyczących obsługi technicznej zgodnie z pkt M.A.609 lub sprawdzone zamienniki wymienione w podręczniku instytucji obsługi technicznej, niezbędne do wykonania bieżącej obsługi w ramach posiadanego zezwolenia; oraz
 2. przedstawia możliwości korzystania z pozostałego wyposażenia i narzędzi używanych doraźnie.
- b) Wyposażenie i urządzenia są sprawdzane i kalibrowane zgodnie z urzędowo uznaną normą. Dokumentacja związana z przeprowadzeniem takiej kalibracji i wykorzystywaną normą jest przechowywana przez instytucję.
- c) Instytucja kontroluje, klasyfikuje i odpowiednio rozdziela wszystkie gromadzone podzespoły.

M.A.609 Dane dotyczące obsługi technicznej

Wykonując obsługę techniczną obejmującą modyfikacje i naprawy, uprawniona instytucja obsługi technicznej posiada i wykorzystuje bieżące odpowiednie dane dotyczące obsługi technicznej określone w pkt M.A.401. W przypadku danych dotyczących obsługi technicznej dostarczanych przez klienta konieczne jest posiadanie takich danych w trakcie prowadzenia prac.

M.A.610 Zlecenia na prace obsługi technicznej

Przed rozpoczęciem obsługi technicznej instytucja i klient potwierdzają pisemne zlecenie w celu wyraźnego ustalenia zakresu obsługi technicznej, jaka ma być wykonana.

M.A.611 Normy obsługi technicznej

Całość obsługi technicznej jest przeprowadzana zgodnie z wymaganiami części M sekcja A podsekcja D.

M.A.612 Certyfikat dopuszczenia statku powietrznego do eksploatacji

Po zakończeniu całości wymaganej obsługi technicznej zgodnie z niniejszą podsekcją wystawiany jest certyfikat dopuszczenia statku powietrznego do eksploatacji zgodnie z pkt M.A.801.

M.A.613 Certyfikat dopuszczenia podzespołu do eksploatacji

- a) Po zakończeniu całości obsługi technicznej podzespołu zgodnie z niniejszą podsekcją wystawiany jest certyfikat dopuszczenia podzespołu do eksploatacji zgodnie z pkt M.A.802. Wystawiany jest formularz 1 EASA, z wyjątkiem podzespołów wytwarzanych zgodnie z przepisami pkt M.A.603 lit. b).
- b) Certyfikat dopuszczenia podzespołu do eksploatacji, formularz 1 EASA, może być drukowany z komputerowej bazy danych.

M.A.614 Dokumentacja obsługi technicznej

- a) Uprawniona instytucja obsługi technicznej rejestruje szczegółowo wszystkie informacje dotyczące przeprowadzanych prac. Zachowywana jest dokumentacja niezbędna do wykazania, że zostały spełnione wszystkie wymagania konieczne do wystawienia certyfikatu dopuszczenia do eksploatacji, włącznie z dokumentami podwykonawcy dotyczącymi dopuszczenia.

- b) Uprawniona instytucja obsługi technicznej dostarcza kopie wszystkich certyfikatów dopuszczenia do eksploatacji właścicielowi statku powietrznego, włącznie z kopią konkretnych, zatwierdzonych danych dotyczących modyfikacji/naprawy, wykorzystanych do przeprowadzenia naprawy/modyfikacji.
- c) Uprawniona instytucja obsługi technicznej przechowuje kopie całej dokumentacji obsługi technicznej i pozostałych danych związanych z obsługą przez trzy lata od daty dopuszczenia do eksploatacji statku powietrznego lub podzespołu statku powietrznego przez tę instytucję.
 - 1. Dokumentacja przechowywana jest w sposób, który gwarantuje jej ochronę przed zniszczeniem i kradzieżą.
 - 2. Cały sprzęt komputerowy służący do wykonywania kopii zapasowych przechowywany jest w innym miejscu niż ten zawierający dane robocze, w otoczeniu, które zapewnia utrzymywanie ich w dobrym stanie.
 - 3. W przypadku gdy uprawniona instytucja obsługi technicznej zamyka swoją działalność, cała przechowywana dokumentacja obsługi technicznej obejmująca ostatnie dwa lata jest przekazywana ostatniemu właścicielowi danego statku powietrznego lub podzespołu, bądź klientowi, względnie jest przechowywana w sposób określony przez właściwy organ.

M.A.615 Prawa instytucji

Instytucja może:

- 1. prowadzić obsługę techniczną statku powietrznego i/lub podzespołu, na które posiada zezwolenie, w miejscu określonym w zaświadczeniu o zezwoleniu i w podręczniku.
- 2. prowadzić obsługę statku powietrznego i/lub podzespołu, na które posiada zezwolenie, w dowolnym innym miejscu, pod warunkiem że taka obsługa jest niezbędna wyłącznie w celu naprawy powstałych usterek.
- 3. wydawać certyfikaty dopuszczenia do eksploatacji po zakończeniu obsługi serwisowej, zgodnie z pkt M.A.612 lub pkt M.A.613.

M.A.616 Ocena instytucjonalna

Aby zapewnić, że uprawniona instytucja obsługi technicznej nieprzerwanie spełnia wymagania niniejszej podsekcji, systematycznie organizuje ona ocenę instytucjonalną.

M.A.617 Zmiany wprowadzane w uprawnionej instytucji obsługi technicznej

W celu umożliwienia właściwemu organowi stwierdzenia zachowania stałej zgodności z przepisami niniejszej części, uprawniona instytucja obsługi technicznej powiadamia go o każdej propozycji przeprowadzenia następujących zmian, zanim takie zmiany mają miejsce:

- 1. nazwy instytucji;
- 2. siedziby instytucji;
- 3. dodatkowych siedzib instytucji;
- 4. dyrektora jako osoby odpowiedzialnej;
- 5. którejkolwiek z osób określonych w pkt M.A.606 lit. b);
- 6. obiektów, wyposażenia, narzędzi, materiałów, procedur, zakresu prac i personelu certyfikującego, które mogą mieć wpływ na udzielenie zezwolenia.

W przypadku proponowanych zmian personelu na osoby, które nie były wcześniej znane kierownictwu, zmiany te są zgłaszane przy najbliższej sposobności.

M.A.618 Zezwolenia bezterminowe

- a) Zezwolenie jest wydawane na czas nieokreślony. Zachowuje ważność pod warunkiem, że:
 - 1. instytucja przestrzega przepisów niniejszej części, zgodnie z przepisami dotyczącymi podejmowania działań wobec wykrytych nieprawidłowości określonymi w pkt M.A.619; oraz
 - 2. właściwy organ ma zapewniony dostęp do instytucji w celu stwierdzenia zachowania stałej zgodności z przepisami niniejszej części; oraz
 - 3. nie zrezygnowano ani nie cofnięto zezwolenia.
- b) Wobec zrzeczenia się zezwolenia lub jego cofnięcia zaświadczenie o zezwoleniu zwracane jest właściwemu organowi.

M.A.619 Nieprawidłowości

- a) Nieprawidłowość poziomu 1 oznacza każdą znaczącą niezgodność z wymaganiami części M, która obniża standard bezpieczeństwa i poważnie zagraża bezpieczeństwu lotu.
- b) Nieprawidłowość poziomu 2 oznacza każdą niezgodność z wymaganiami części M, która mogłaby obniżyć standard bezpieczeństwa i potencjalnie zagrazić bezpieczeństwu lotu.

- c) Po otrzymaniu powiadomienia o odkrytych nieprawidłowościach zgodnie z pkt M.B.605 posiadacz zezwolenia dla instytucji obsługi technicznej określa plan działań naprawczych i przedstawia je właściwemu organowi do akceptacji w terminie uzgodnionym z tym organem.

PODSEKCJA G

INSTYTUCJA ZARZĄDZAJĄCA NIEPRZERWANĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU

M.A.701 Zakres

Przepisy niniejszej podsekcji ustanawiają wymagania, jakie musi spełnić instytucja, aby kwalifikować się do otrzymania zezwolenia lub uzyskania jego przedłużenia na zarządzanie nieprzerwaną zdatnością do lotu statku powietrznego.

M.A.702 Wniosek

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

M.A.703 Rozszerzenie zakresu zezwolenia

- a) Udzielenie zezwolenia jest potwierdzane przez właściwy organ wydaniem zaświadczenia zawartego w dodatku VI. Warunki zatwierdzonego zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu zgodnie z pkt M.A.704 muszą określać zakres prac, które obejmuje zezwolenie.
- b) Bez względu na przepisy lit. a), w odniesieniu do lotniczych przewozów handlowych, zezwolenie stanowi część certyfikatu przewoźnika lotniczego wydanego przez właściwy organ dla danego eksploatowanego statku powietrznego.

M.A.704 Warunki zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu

- a) Instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu dostarcza warunki zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu zawierające następujące informacje:
1. oświadczenie podpisane przez dyrektora jako osobę odpowiedzialną, które potwierdza prowadzenie przez instytucję prac w każdym okresie, zgodnie z przepisami niniejszej części i warunkami; oraz
 2. zakres prac instytucji; oraz
 3. tytuł(-y) i nazwisko(-a) osoby(osób) określonej(-ych) w pkt M.A.706 lit. b) i pkt M.A.706 lit. c); oraz
 4. schemat organizacyjny przedstawiający łańcuch powiązań w zakresie ponoszenia odpowiedzialności przez osoby określone w pkt M.A.706 lit. b) i pkt M.A.706 lit. c); oraz
 5. wykaz personelu ds. oceny zdatności do lotu zgodnie z pkt M.A.707; oraz
 6. ogólny opis i lokalizację obiektów; oraz
 7. procedury określające sposób zapewniania zgodności z przepisami niniejszej części przez instytucję zarządzającą nieprzerwaną zdatnością do lotu; oraz
 8. procedury zmian warunków zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu.
- b) Warunki zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu i ich zmiany są zatwierdzane przez właściwy organ.

Bez względu na przepisy lit. b) mniej istotne zmiany w warunkach mogą być zatwierdzane za pomocą procedury zmiany opisu (zwanej dalej zatwierdzeniem pośrednim).

M.A.705 Obiekty

Instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu zapewnia personelowi określonemu w pkt M.A.706 stosowne pomieszczenia biurowe w odpowiedniej lokalizacji.

M.A.706 Wymagania w stosunku do personelu

- a) Instytucja wyznacza dyrektora jako osobę odpowiedzialną, upoważnioną do zagwarantowania, że wszystkie działania związane z zarządzaniem nieprzerwaną zdatnością do lotu mogą zostać sfinansowane i przeprowadzone zgodnie z przepisami niniejszej części.
- b) W odniesieniu do lotniczych przewozów handlowych dyrektor, jako osoba odpowiedzialna określona w lit a), jest także osobą upoważnioną do zagwarantowania, że wszystkie działania przewoźnika mogą zostać sfinansowane i przeprowadzone na poziomie wymaganym do wydania certyfikatu przewoźnika lotniczego.

- c) Zostają wyznaczone osoba lub zespół osób odpowiadających za zapewnienie, że instytucja działa zawsze zgodnie z przepisami niniejszej podsekcji. Takie osoby ponoszą ostateczną odpowiedzialność przed dyrektorem.
- d) W odniesieniu do lotniczych przewozów handlowych dyrektor jako osoba odpowiedzialna wyznacza pracownika mianowanego. Osoba ta odpowiada za zarządzanie i nadzór nad działaniami związanymi z zapewnianiem nieprzerwanej zdatości do lotu na podstawie lit. c).
- e) Pracownik mianowany określony w lit. d) nie jest zatrudniany przez uprawnioną instytucję określoną w części 145 w ramach umowy z przewoźnikiem, chyba że właściwy organ podejmie w tej sprawie indywidualną decyzję.
- f) Instytucja posiada wystarczającą liczbę osób odpowiednio wykwalifikowanego personelu do wykonania przewidzianych prac.
- g) Wszystkie osoby określone w lit. c) i d) prezentują odpowiedni poziom wiedzy i wykształcenia oraz zdobyły stosowne doświadczenie związane z zapewnianiem nieprzerwanej zdatości do lotu statków powietrznych.
- h) Rejestrowane są kwalifikacje całego personelu zaangażowanego w zarządzanie nieprzerwaną zdatością do lotu.

M.A.707 Personel ds. oceny zdatości do lotu

- a) Aby uzyskać zezwolenie na prowadzenie oceny zdatości do lotu, uprawniona instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatością do lotu posiada odpowiedni personel ds. oceny zdatości do lotu w celu wydawania certyfikatów oceny zdatości do lotu określonych w części M sekcja A podsekcja I lub zaleceń. W uzupełnieniu do wymagań pkt M.A.706 członkowie personelu:
 - 1. mają co najmniej pięć lat doświadczenia w zapewnianiu nieprzerwanej zdatości do lotu; oraz
 - 2. posiadają odpowiednią licencję określoną w części 66 bądź stopień lotnictwa lub równoważny; oraz
 - 3. posiadają formalne przeszkolenie w zakresie lotniczej obsługi technicznej; oraz
 - 4. zajmują w uprawnionej instytucji pozycje wiążące się z właściwymi obowiązkami.
- b) Personel ds. oceny zdatości do lotu nominowany przez uprawnioną instytucję działającą w zakresie zapewniania nieprzerwanej zdatości do lotu może otrzymać upoważnienie od tej instytucji wyłącznie wtedy, gdy został formalnie zaakceptowany przez właściwy organ, po zadowalającym przeprowadzeniu oceny zdatości do lotu pod nadzorem.
- c) Instytucja zapewnia, że personel ds. oceny zdatości do lotu statku powietrznego może wykazać się odpowiednim, ostatnio zdobytym doświadczeniem w zakresie zarządzania nieprzerwaną zdatością do lotu.
- d) Personel ds. oceny zdatości do lotu jest identyfikowany poprzez wymienienie wszystkich jego członków w warunkach zarządzania nieprzerwaną zdatością do lotu wraz z numerem referencyjnym uzyskanego przez nich upoważnienia w zakresie oceny zdatości do lotu.
- e) Instytucja przechowuje kartoteki całego personelu ds. oceny zdatości do lotu, obejmujące szczegółowe informacje o odpowiednich kwalifikacjach i skrócony opis zdobytego doświadczenia w zakresie zarządzania nieprzerwaną zdatością do lotu oraz szkoleń, a także kopie upoważnienia. Kartoteki są przechowywane przez okres dwóch lat od chwili opuszczenia instytucji przez personel ds. oceny zdatości do lotu.

M.A.708 Zarządzanie nieprzerwaną zdatością do lotu

- a) Zarządzanie nieprzerwaną zdatością do lotu jest prowadzone w całości zgodnie z zaleceniami części M sekcja A podsekcja C.
- b) W odniesieniu do każdego zarządzanego statku powietrznego uprawniona instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatością do lotu:
 - 1. opracowuje i kontroluje program obsługi technicznej, włącznie z odpowiednim programem zapewniania wiarygodności,
 - 2. przedstawia program obsługi technicznej statku powietrznego i jego zmiany właściwemu organowi do zatwierdzenia i dostarcza kopię programu właścicielowi statku powietrznego eksploatowanego w celach niehandlowych,
 - 3. zarządza zatwierdzaniem modyfikacji i napraw,
 - 4. zapewnia, że całość obsługi technicznej jest przeprowadzana zgodnie z zatwierdzonym programem obsługi technicznej i realizowana zgodnie z przepisami części M sekcja A podsekcja H,
 - 5. gwarantuje, że są stosowane wszystkie odpowiednie wytyczne dotyczące zdatości do lotu i operacyjne wytyczne mające wpływ na nieprzerwaną zdatość do lotu,
 - 6. zapewnia, że wszelkie usterki wykryte podczas przeprowadzania regularnej obsługi technicznej lub zgłoszone są naprawiane przez odpowiednio uprawnioną instytucję obsługi technicznej,
 - 7. zapewnia, że w każdym przypadku, gdy jest to niezbędne, statek powietrzny jest przekazywany do odpowiednio uprawnionej instytucji obsługi technicznej,

8. koordynuje wykonanie regularnej obsługi technicznej, stosowanie wytycznych dotyczących zdatości do lotu, wymianę części o ograniczonej żywotności oraz przeprowadzanie kontroli podzespołów w celu zapewnienia poprawnego wykonania prac,
 9. administruje całą dokumentacją nieprzerwanej zdatości do lotu i/lub technicznym rejestrem przewoźnika i je archiwizuje,
 10. gwarantuje, że sprawozdanie na temat masy i wyważenia odzwierciedla aktualny stan statku powietrznego.
- c) W przypadku lotniczych przewozów handlowych, jeśli przewoźnik nie ma odpowiednich uprawnień zgodnie z częścią 145, zawiera pisemną umowę na obsługę techniczną z instytucją uprawnioną zgodnie z przepisami części 145 lub innym przewoźnikiem, opisując szczegółowo funkcje wymienione w ramach pkt M.A.301 ppkt 2, M.A.301 ppkt 3, M.A.301 ppkt 5 i M.A.301 ppkt 6, zapewniając, że całość obsługi technicznej zostanie ostatecznie przeprowadzona przez uprawnioną instytucję obsługi technicznej zgodnie z przepisami części 145 i określając wsparcie funkcji zapewniania jakości wymienionych w pkt M.A.712 lit. b). Umowy dotyczące regularnej obsługi technicznej w bazie i na trasie statków powietrznych oraz obsługi technicznej silnika, wraz z wszelkimi zmianami, są zatwierdzane przez właściwy organ. Jednakże w przypadku:
1. statku powietrznego wymagającego nieplanowanej obsługi technicznej umowa może przyjąć postać indywidualnych zamówień na wykonanie prac, kierowanych do instytucji obsługi technicznej określonej w przepisach części 145;
 2. obsługi technicznej podzespołów, w tym także silnika, umowa określona w lit. c) może przyjąć postać indywidualnych zamówień na wykonanie prac, kierowanych do instytucji obsługi technicznej wymienionej w przepisach części 145.

M.A.709 Dokumentacja

Wykonując zadania zapewniania nieprzerwanej zdatości do lotu wymienione w pkt M.A.708 uprawniona instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatością do lotu przechowuje i wykorzystuje aktualne dane dotyczące obsługi technicznej określone w pkt M.A.401.

M.A.710 Ocena zdatości do lotu

- a) W celu spełnienia wymagań pkt M.A.902 w zakresie oceny zdatości do lotu statku powietrznego, uprawniona instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatością do lotu prowadzi pełną udokumentowaną ocenę 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 odkryte usterki zostały naprawione lub, gdzie stosowne, odłożone na późniejszy termin w kontrolowany sposób; oraz
 5. wszystkie odpowiednie wytyczne dotyczące zdatości do lotu zostały zastosowane i prawidłowo zarejestrowane; oraz
 6. wszystkie modyfikacje i naprawy statku powietrznego zostały zarejestrowane i zatwierdzone zgodnie z przepisami części 21; oraz
 7. wszystkie podzespoły o ograniczonej żywotności zamontowane w statku powietrznym są prawidłowo zidentyfikowane, zarejestrowane, a także nie upłynął termin ich zdatości do użytku; oraz
 8. całość obsługi technicznej została zrealizowana zgodnie z przepisami niniejszej części; oraz
 9. sprawozdanie dotyczące aktualnej masy i wyważenia nie straciło ważności i odzwierciedla wyposażenie statku; oraz
 10. stan statku powietrznego odpowiada najnowszym zmianom w projekcie jego typu zatwierdzonym przez Agencję.
- b) Personel ds. oceny zdatości do lotu uprawnionej instytucji zarządzającej nieprzerwaną zdatością do lotu przeprowadza fizyczny przegląd statku powietrznego. Do celów takiego przeglądu personelowi ds. oceny zdatości do lotu, niemającemu odpowiednich kwalifikacji zgodnie z przepisami części 66, towarzyszą pracownicy mający takie kwalifikacje.
- c) Wykonując fizyczny przegląd statku powietrznego, personel ds. oceny zdatości do lotu gwarantuje, że:
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 znaleziono żadnej usterki, która nie została potraktowana zgodnie z przepisami pkt M.A.404; oraz
 5. podczas przeglądu dokumentacji nie wykryto niezgodności między nią a stanem samolotu.
- d) W drodze odstępstwa od przepisów pkt M.A.902 lit. a) ocenę zdatości do lotu można zaplanować na maksymalnie 90 dni później bez utraty ciągłości schematu oceny zdatości do lotu, aby umożliwić wykonanie fizycznego przeglądu podczas kontroli obsługi technicznej.
- e) Certyfikat zdatości do lotu, określony w pkt M.A.902 (formularz 15b EASA), lub zalecenie są wydawane przez właściwie upoważniony personel ds. oceny zdatości do lotu zgodnie z pkt M.A.707 w imieniu uprawnionej instytucji zarządzającej zdatością do lotu, po stwierdzeniu prawidłowego przeprowadzenia oceny zdatości do lotu.

- f) Kopię certyfikatu oceny zdatności do lotu wydanego lub przedłużonego dla danego statku powietrznego przysyła się do Państwa Członkowskiego rejestracji tego statku w ciągu 10 dni.
- g) Zadania oceny zdatności do lotu nie mogą być zlecane podwykonawcom.
- h) Właściwy organ jest informowany w przypadku, gdy wyniki oceny zdatności do lotu są nieprzekonujące.

M.A.711 Prawa instytucji

- a) Instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu może:
 - 1. zarządzać nieprzerwaną zdatnością do lotu statków powietrznych eksploatowanych w lotniczych przewozach niehandlowych, wymienionych w zaświadczeniu o zezwoleniu;
 - 2. zarządzać nieprzerwaną zdatnością do lotu statkami powietrznymi eksploatowanymi w lotniczych przewozach handlowych w przypadku, gdy zostaną one wymienione w certyfikacie przewoźnika lotniczego;
 - 3. zorganizować przeprowadzenie zadania związanego z nieprzerwaną zdatnością do lotu w ramach swojego zezwolenia wspólnie z inną instytucją, która działa zgodnie z jej systemem zapewniania jakości.
- b) Ponadto uprawniona instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu może zostać upoważniona do:
 - 1. wystawiania certyfikatu oceny zdatności do lotu; lub
 - 2. wydawania zaleceń w sprawie oceny zdatności do lotu Państwu Członkowskiemu rejestracji.
- c) W celu uzyskania praw na podstawie lit. b) instytucja podlega rejestracji w jednym z Państw Członkowskich.

M.A.712 System zapewnienia jakości

- a) Aby zagwarantować, że uprawniona instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu stale spełnia wymagania niniejszej podsekcji, ustanawia ona system zapewniania jakości i powołuje dyrektora ds. jakości, który monitoruje zgodność z procedurami koniecznymi do zagwarantowania zdatności do lotu statków powietrznych, a także odpowiedniość tych procedur. Monitorowanie zgodności obejmuje system zwrotnego informowania dyrektora jako osoby odpowiedzialnej, aby w razie potrzeby zapewnić podjęcie działań naprawczych.
- b) System zapewniania jakości monitoruje działania określone w części M sekcja A podsekcja G. Zawiera on przynajmniej następujące funkcje:
 - 1. monitorowanie zgodności wszystkich działań określonych w części M sekcja A podsekcja G z zatwierdzonymi procedurami; oraz
 - 2. monitorowanie zgodności całości zlecanej obsługi technicznej z umową; oraz
 - 3. monitorowanie stałej zgodności z wymaganiami niniejszej części.
- c) Dokumentacja obejmująca wymienione działania przechowywana jest przez okres co najmniej dwóch lat.
- d) W przypadku gdy uprawniona instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu otrzymała uprawnienia zgodnie z przepisami innej części, system zapewniania jakości może zostać połączony z wymaganiami nałożonymi w innej części.
- e) W przypadku lotniczych przewozów handlowych, system zapewniania jakości określony w części M sekcja A podsekcja G stanowi zintegrowaną część systemu zapewniania jakości przewoźnika.
- f) W przypadku małej instytucji określonej w części M sekcja A podsekcja G, która nie ma praw przyznawanych na podstawie pkt M.A.711 lit. b), system zapewniania jakości może być zastąpiony regularnymi przeglądami instytucji.

M.A.713 Zmiany w instytucji zarządzającej nieprzerwaną zdatnością do lotu

W celu zagwarantowania właściwemu organowi możliwości stwierdzenia, czy zachowana jest stała zgodność z przepisami niniejszej części, uprawniona instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu powiadamia ten organ o propozycjach następujących zmian przed ich przeprowadzeniem:

- 1. nazwy instytucji,
- 2. siedziby instytucji,
- 3. dodatkowych siedzib instytucji,
- 4. dyrektora jako osoby odpowiedzialnej,
- 5. osób określonych w pkt M.A.706 lit. c),
- 6. obiektów, procedur, zakresu prac i personelu, które mogą mieć wpływ na wydanie zezwolenia.

W przypadku proponowanych zmian personelu, który nie był wcześniej znany kierownictwu, zmiany te są zgłaszane przy najbliższej sposobności.

M.A.714 Prowadzenie dokumentacji

- a) Instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdadnością do lotu rejestruje informacje szczegółowe dotyczące przeprowadzanych prac. Przechowywana jest dokumentacja wymagana zgodnie z pkt M.A.305 i, gdzie stosowne, zgodnie z pkt M.A.306.
- b) Jeśli instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdadnością do lotu ma prawa określone w pkt M.A.711 lit. b), przechowuje kopie wszystkich wydanych certyfikatów oceny zdadności do lotu i zaleceń wraz ze wszystkimi towarzyszącymi dokumentami.
- c) Instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdadnością do lotu przechowuje kopie całej dokumentacji wymienionej w lit. b) przez okres dwóch lat po ostatecznym wycofaniu statku powietrznego z eksploatacji.
- d) Dokumentacja jest przechowywana w sposób, który zapewnia jej ochronę przed zniszczeniem, zmianami i kradzieżą.
- e) Cały sprzęt komputerowy służący do wykonywania kopii zapasowych przechowywany jest w innym miejscu niż ten zawierający dane robocze, w otoczeniu, które zapewnia utrzymywanie ich w dobrym stanie.
- f) W przypadku gdy zarządzanie nieprzerwaną zdadnością 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.
- g) W przypadku gdy instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdadnością do lotu zamyka swoją działalność, całą przechowywaną dokumentację jest przekazywana właścicielowi statku powietrznego.

M.A.715 Zezwolenia bezterminowe

- a) Zezwolenie jest wystawiane na czas nieokreślony. Zachowuje swoją ważność pod warunkiem, że:
 - 1. instytucja przestrzega przepisów niniejszej części, zgodnie z przepisami dotyczącymi postępowania wobec wykrytych nieprawidłowości określonymi w pkt M.B.705; oraz
 - 2. właściwy organ ma zapewniony dostęp do instytucji w celu stwierdzenia zachowania stałej zgodności z przepisami niniejszej części; oraz
 - 3. nie zrzeczono się ani nie cofnięto zezwolenia.
- b) Wobec zrzeczenia się zezwolenia lub jego cofnięcia, zaświadczenie o zezwoleniu zwracane jest właściwemu organowi.

M.A.716 Nieprawidłowości

- a) Nieprawidłowość poziomu 1 oznacza każdą znaczącą niezgodność z wymaganiami części M, która obniża standard bezpieczeństwa i poważnie zagraża bezpieczeństwu lotu.
- b) Nieprawidłowość poziomu 2 oznacza każdą niezgodność z wymaganiami części M, która mogłaby obniżyć standard bezpieczeństwa i potencjalnie zagrazić bezpieczeństwu lotu.
- c) Po otrzymaniu powiadomienia o odkrytych nieprawidłowościach zgodnie z przepisami pkt M.B.705 posiadacz zezwolenia dla instytucji zarządzającej nieprzerwaną zdadnością do lotu określa plan działań naprawczych i przedstawia je właściwemu organowi do akceptacji w terminie uzgodnionym z tym organem.

PODSEKCYJA H**CERTYFIKAT DOPUSZCZENIA DO EKSPLOATACJI — CDE****M.A.801 Certyfikat dopuszczenia statku powietrznego do eksploatacji**

- a) Z wyjątkiem statków powietrznych dopuszczonych do eksploatacji przez instytucję określoną w części 145, wydawany jest certyfikat dopuszczenia do eksploatacji zgodnie z niniejszą podsekcją.
- b) Certyfikat dopuszczenia do eksploatacji wydawany jest przed lotem, każdorazowo po zakończeniu obsługi technicznej. Po stwierdzeniu, że całość wymaganej obsługi technicznej została prawidłowo przeprowadzona, certyfikat dopuszczenia do eksploatacji zostaje wystawiony przez:
 - 1. odpowiedni personel certyfikujący w imieniu uprawnionej instytucji obsługi technicznej określonej w części M sekcja A podsekcja F;
 - 2. z wyjątkiem kompleksowych zadań obsługi technicznej wymienionych w dodatku 7, personel certyfikujący zgodnie z wymaganiami części 66; lub
 - 3. pilota-właściciela określonego w pkt M.A.803.

- c) W przypadku dopuszczenia do eksploatacji na podstawie lit. b) pkt 2 w wykonywaniu zadań obsługi technicznej personel certyfikujący może wspomagać jedna osoba lub więcej pod jego bezpośrednią i stałą kontrolą.
- d) Certyfikat dopuszczenia do lotu obejmuje podstawowe informacje na temat przeprowadzonej obsługi technicznej, datę jej zakończenia oraz:
 - 1. dane identyfikacyjne, włącznie z numerem referencyjnym zezwolenia, uprawnionej instytucji obsługi technicznej określonej w części M sekcja A podsekcja F i personelu certyfikującego wydającego taki certyfikat; lub
 - 2. w przypadku certyfikatu dopuszczenia do eksploatacji określonego w lit. b) pkt 2, dane identyfikacyjne i, gdzie stosowne, numer licencji personelu certyfikującego, który wystawia taki certyfikat.
- e) Bez względu na przepisy lit. b), w przypadku niekompletnej obsługi technicznej, fakt taki jest rejestrowany w certyfikacie dopuszczenia do eksploatacji statku powietrznego przed wydaniem takiego certyfikatu.
- f) Certyfikat dopuszczenia do eksploatacji nie jest wydawany w przypadku istnienia jakiegokolwiek wiadomego braku zgodności, który poważnie zagraża bezpieczeństwu lotu.

M.A.802 Certyfikat dopuszczenia podzespołu do eksploatacji

- a) Certyfikat dopuszczenia do eksploatacji jest wydawany każdorazowo po zakończeniu obsługi technicznej podzespołu prowadzonej poza statkiem powietrznym.
- b) Dla Państw Członkowskich certyfikat dopuszczenia podzespołu do eksploatacji stanowi certyfikat zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji określany jako formularz 1 EASA.

M.A.803 Upoważnienie pilota-właściciela

- a) Pilot-właściciel to osoba będąca właścicielem lub współwłaścicielem statku powietrznego, który podlega obsłudze technicznej, oraz posiadająca ważną licencję pilota odpowiedniej kategorii lub na statki powietrzne odpowiedniego typu.
- b) W odniesieniu do każdego prywatnie eksploatowanego statku powietrznego o prostej konstrukcji i maksymalnej masie startowej poniżej 2 730 kg, szybowca lub balonu, pilot-właściciel może wystawić certyfikat dopuszczenia do eksploatacji po przeprowadzeniu ograniczonej obsługi technicznej pilota-właściciela przedstawionej w dodatku VIII.
- c) Ograniczona obsługa techniczna pilota-właściciela określona jest w programie obsługi technicznej statku powietrznego zgodnie z pkt M.A.302.
- d) Certyfikat dopuszczenia do eksploatacji należy wpisać do dziennika pokładowego. Musi on obejmować podstawowe szczegółowe informacje na temat przeprowadzonej obsługi technicznej, daty jej zakończenia oraz tożsamości i numeru licencji pilota-właściciela wystawiającego taki certyfikat.

PODSEKCJA I

CERTYFIKAT OCENY ZDATNOŚCI DO LOTU

M.A.901 Ocena zdatności do lotu statku powietrznego

W celu zagwarantowania ważności certyfikatu zdatności do lotu statku powietrznego należy okresowo przeprowadzać ocenę zdatności do lotu statku powietrznego i dokumentacji nieprzerwanej zdatności do lotu.

- a) Certyfikat oceny zdatności do lotu jest wydawany zgodnie z dodatkiem III (formularz 15a lub 15b EASA) na okres jednego roku po pomyślnym zakończeniu oceny zdatności do lotu.
- b) Statek powietrzny w kontrolowanym środowisku oznacza statek powietrzny stale zarządzany przez uprawnioną instytucję zarządzającą zdatnością do lotu, określoną w części M sekcja A podsekcja G, która nie zmieniała się przez ostatnie 12 miesięcy, a ponadto podlegający obsłudze uprawnionych instytucji obsługi technicznej. Obejmuje to obsługę określoną w pkt M.A.803 lit. b) prowadzoną i realizowaną zgodnie z pkt M.A.801 lit. b) pkt 2 lub pkt M.A.801 lit. b) pkt 3.
- c) Jeśli samolot jest eksploatowany w kontrolowanym środowisku, instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu statku powietrznego może, mając odpowiednie uprawnienia:
 - 1. wystawić certyfikat oceny zdatności do lotu zgodnie z pkt M.A.710; oraz
 - 2. dla wydanego przez siebie certyfikatu oceny zdatności do lotu, w przypadku gdy statek powietrzny pozostawał w kontrolowanym środowisku, przedłużyć dwukrotnie ważność certyfikatu oceny zdatności do lotu, każdorazowo na okres jednego roku. Certyfikat oceny zdatności do lotu nie jest przedłużany, jeżeli instytucja jest świadoma faktu lub ma powody sądzić, że statek powietrzny jest niesprawny.

- d) W przypadku samolotu, który nie jest eksploatowany w kontrolowanym środowisku lub jest zarządzany przez uprawnioną instytucję zarządzającą nieprzerwaną zdatnością do lotu określoną w części M sekcja A podsekcja G, która nie może przeprowadzać oceny zdatności do lotu, certyfikat oceny zdatności do lotu jest wystawiany przez właściwy organ po wydaniu pozytywnej opinii na podstawie zalecenia, przesłanego wraz z wnioskiem właściciela lub przewoźnika, wydanego przez odpowiednio uprawnioną instytucję zarządzającą nieprzerwaną zdatnością do lotu. To zalecenie opiera się na ocenie zdatności do lotu przeprowadzonej zgodnie z pkt M.A.710.
- e) W każdym przypadku gdy okoliczności wskazują na istnienie potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa, właściwy organ może postanowić o przeprowadzeniu oceny zdatności do lotu i samodzielnie wystawić certyfikat oceny zdatności do lotu. Wówczas właściciel lub przewoźnik zapewnia właściwemu organowi:
- dokumentację wymaganą przez ten organ,
 - odpowiednie pomieszczenia w stosownej lokalizacji dla jego personelu, oraz
 - w miarę potrzeb wsparcie odpowiednio uprawnionego personelu zgodnie z częścią 66.

M.A.902 Ważność certyfikatu oceny zdatności do lotu

- a) Certyfikat oceny zdatności do lotu traci ważność, gdy:
1. został zawieszony lub cofnięty; lub
 2. certyfikat zdatności do lotu został zawieszony lub cofnięty; lub
 3. statek powietrzny nie jest umieszczony w rejestrze Państwa Członkowskiego; lub
 4. certyfikat typu, na podstawie którego wydano certyfikat zdatności do lotu, jest zawieszony lub cofnięty.
- b) Statek powietrzny nie może być eksploatowany, jeżeli jego certyfikat zdatności do lotu jest nieważny lub:
1. nieprzerwana zdatność do lotu statku powietrznego lub zainstalowanego w nim podzespołu nie spełnia wymagań niniejszej części; lub
 2. statek powietrzny przestał odpowiadać projektowi typu zatwierdzonemu przez Agencję; lub
 3. statek powietrzny był eksploatowany niezgodnie z ograniczeniami ujętymi w zatwierdzonej instrukcji użytkowania w locie lub certyfikatem zdatności do lotu, bez podejmowania odpowiednich działań; lub
 4. statek powietrzny brał udział w wypadku lub incydencie, który ma wpływ na jego zdatność do lotu, po czym nie podjęto właściwych działań zmierzających do przywrócenia zdatności do lotu; lub
 5. modyfikacja lub naprawa nie została zatwierdzona zgodnie z częścią 21.
- c) Wobec zrzeczenia się certyfikatu oceny zdatności do lotu lub jego wycofania, jest on zwracany właściwym władzom.

M.A.903 Przeniesienie rejestracji w granicach terytorium UE

- a) W przypadku przeniesienia rejestracji w granicach UE, wnioskodawca:
1. informuje byłe Państwo Członkowskie o tym, w którym Państwie Członkowskim statek powietrzny zostanie zarejestrowany; a następnie
 2. występuje do nowego Państwa Członkowskiego o wystawienie aktualnego certyfikatu zdatności do lotu zgodnie z częścią 21.
- b) Bez względu na przepisy pkt M.A.902 lit. a) pkt 3 poprzedni certyfikat oceny zdatności do lotu utrzymuje ważność do upływu daty jego ważności.

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

- a) W przypadku wprowadzania do rejestru Państwa Członkowskiego statku powietrznego państwa trzeciego, wnioskodawca:
1. występuje do Państwa Członkowskiego rejestracji o wydanie nowego certyfikatu zdatności do lotu zgodnie z przepisami części 21; oraz
 2. dba o przeprowadzenie oceny zdatności do lotu przez odpowiednio uprawnioną instytucję zarządzającą nieprzerwaną zdatnością do lotu; oraz
 3. dba o przeprowadzenie całości wymaganej obsługi przez instytucję zarządzającą nieprzerwaną zdatnością do lotu.
- b) Po stwierdzeniu, że statek powietrzny spełnia odpowiednie wymagania, instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu przesyła udokumentowane zalecenie Państwu Członkowskiemu rejestracji w celu wydania certyfikatu oceny zdatności do lotu.

- c) Właściciel umożliwia dostęp do statku powietrznego kontroli prowadzonej przez Państwo Członkowskie rejestracji.
- d) Nowy certyfikat zdatności do lotu jest wydawany przez Państwo Członkowskie rejestracji, w przypadku stwierdzenia, że statek powietrzny spełnia zalecenia części 21.
- e) Państwo Członkowskie wystawia także certyfikat oceny zdatności do lotu ważny zwykle przez okres jednego roku, chyba że Państwo Członkowskie ograniczy okres ważności ze względów bezpieczeństwa.

M.A.905 Nieprawidłowości

- a) Nieprawidłowość poziomu 1 oznacza każdą znaczącą niezgodność z wymaganiami części M, która obniża standard bezpieczeństwa i poważnie zagraża bezpieczeństwu lotu.
- b) Nieprawidłowość poziomu 2 oznacza każdą niezgodność z wymaganiami części M, która mogłaby obniżyć standard bezpieczeństwa i potencjalnie zagrazić bezpieczeństwu lotu.
- c) Po otrzymaniu powiadomienia o wykrytych nieprawidłowościach zgodnie z pkt M.B.303, osoba lub instytucja odpowiedzialna zgodnie z pkt M.A.201 określa plan działań naprawczych i przedstawia je właściwemu organowi do akceptacji w terminie uzgodnionym z tym organem, włącznie z odpowiednimi działaniami naprawczymi mającymi na celu zapobieżenie ponownemu wystąpieniu takiej nieprawidłowości i jej źródłowej przyczyny.

SEKCJA B

PROCEDURA STOSOWANA PRZEZ WŁAŚCIWE WŁADZE

PODSEKCJA A

PRZEPISY OGÓLNE

M.B.101 Zakres

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

M.B.102 Właściwy organ

a) Przepisy ogólne

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

b) Zasoby

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

c) Kwalifikacje i szkolenia

Cały personel zaangażowany w działania określone w części M posiada odpowiednie kwalifikacje, wiedzę i doświadczenie oraz odbył wstępne przeszkolenie i uczestniczy w stałych szkoleniach, aby móc wykonać przydzielone zadania.

d) Procedury

Właściwy organ ustanawia procedury szczegółowo określające sposób osiągnięcia zgodności z przepisami niniejszej części.

Procedury są przeglądane i zmieniane w celu zapewnienia stałej zgodności.

M.B.103 Właściwe środki zapewniania zgodności

Agencja opracowuje właściwe środki zapewniania zgodności, które mogą być wykorzystywane przez Państwa Członkowskie w celu ustalenia zgodności z przepisami niniejszej części. Jeżeli właściwe środki zapewniania zgodności są stosowane, odnośne wymagania niniejszej części uznaje się za spełnione.

M.B.104 Prowadzenie dokumentacji

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

- b) Dokumentacja służąca prowadzeniu nadzoru przez uprawnione instytucje określone w części M obejmuje co najmniej następujące elementy:
1. wniosek instytucji o wydanie zezwolenia;
 2. zaświadczenie o zezwoleniu udzielonym instytucji, włącznie z wszelkimi zmianami;
 3. kopię programu kontroli, z wykazem dat planowanych i przeprowadzonych kontroli;
 4. dokumentację stałego nadzoru właściwego organu, obejmującą całą dokumentację kontroli;
 5. kopie całej związanej z tym korespondencji;
 6. informacje szczegółowe dotyczące wyłączeń i działań przymusowych;
 7. wszelkie raporty właściwych władz dotyczące nadzoru nad instytucją;
 8. opis instytucji lub podręcznik i ich zmiany;
 9. kopie pozostałych dokumentów bezpośrednio zatwierdzanych przez właściwy organ.
- c) Okres przechowywania dokumentacji określonej w lit. b) trwa co najmniej cztery lata.
- d) Dokumentacja dotycząca nadzoru nad każdym statkiem powietrznym zawiera co najmniej kopie:
1. certyfikatu zdatności do lotu statku powietrznego,
 2. certyfikatów oceny zdatności do lotu,
 3. zaleceń instytucji określonych w sekcji A podsekcja G,
 4. sprawozdań z oceny zdatności do lotu przeprowadzanej bezpośrednio przez Państwo Członkowskie,
 5. całej odnośnej korespondencji dotyczącej statku powietrznego,
 6. informacji szczegółowych związanych z wyłączeniami i działaniami przymusowymi,
 7. wszystkich dokumentów bezpośrednio zatwierdzanych przez właściwy organ, określonych w części M sekcja B podsekcja B.
- e) Dokumentacja określona w lit. d) jest przechowywana przez okres dwóch lat od daty ostatecznego wycofania statku powietrznego z eksploatacji.
- f) Cała dokumentacja określona w pkt M.B.104 jest udostępniana na żądanie innego Państwa Członkowskiego lub Agencji.

M.B.105 Wzajemna wymiana informacji

- a) Aby przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa lotniczego, właściwe władze uczestniczą w wymianie wszystkich niezbędnych informacji zgodnie z art. 11 rozporządzenia podstawowego.
- b) Bez uszczerbku dla kompetencji Państw Członkowskich, w przypadku potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa obejmującego kilka Państw Członkowskich, zainteresowane właściwe władze pomagają sobie wzajemnie w przeprowadzaniu niezbędnych działań nadzorczych.

PODSEKCJA B

ODPOWIEDZIALNOŚĆ

M.B.201 Odpowiedzialność

Właściwe władze określone w pkt M.1 odpowiadają za przeprowadzanie kontroli i badań w celu sprawdzenia, czy przestrzegane są wymagania niniejszej części.

PODSEKCJA C

NIEPRZERWANA ZDATNOŚĆ DO LOTU

M.B.301 Program obsługi technicznej

- a) Właściwy organ sprawdza zgodność programu obsługi technicznej z przepisami pkt M.A.302.
- b) Z wyjątkiem przypadku gdy postanowiono inaczej w pkt M.A.302 lit. e), program obsługi technicznej i jego zmiany są bezpośrednio zatwierdzane przez właściwy organ.
- c) W przypadku zatwierdzenia pośredniego, procedura programu obsługi technicznej jest zatwierdzana przez właściwy organ za pośrednictwem warunków zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu.
- d) W celu zatwierdzenia programu obsługi technicznej zgodnie z lit. b) właściwy organ otrzymuje dostęp do wszelkich danych wymaganych w przepisach pkt M.A.302 lit. c) i d).

M.B.302 Wyłączenia

Wszystkie wyłączenia przyznane zgodnie z art. 10 ust. 3 rozporządzenia podstawowego są rejestrowane i przechowywane przez właściwy organ.

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

- a) Każdy właściwy organ opracowuje program przeglądów w celu monitorowania stanu zdatności do lotu floty statków powietrznych znajdujących się w jego rejestrze.
- b) Program przeglądów obejmuje przeglądy reprezentacyjne statków powietrznych.
- c) Program jest opracowywany z uwzględnieniem liczby statków powietrznych w rejestrze, miejscowej wiedzy i poprzednich działań nadzorujących.
- d) Przegląd wyrobów koncentruje się na szeregu kluczowych elementów zagrażających zdatności do lotu i zidentyfikowaniu nieprawidłowości. Ponadto właściwy organ analizuje wszystkie nieprawidłowości i określa ich źródłowe przyczyny.
- e) Wszystkie nieprawidłowości są potwierdzane na piśmie osobie lub instytucji odpowiedzialnej zgodnie z pkt M.A.201.
- f) Właściwy organ rejestruje wszystkie nieprawidłowości, działania końcowe i zalecenia.
- g) Jeśli podczas przeglądu statku powietrznego znaleziony zostanie dowód wskazujący na niezgodność z wymaganiem części M, właściwy organ podejmuje działania zgodnie z pkt M.B.903.
- h) Jeśli źródłowa przyczyna nieprawidłowości jest tożsama z brakiem zgodności z przepisami którejkolwiek podsekcji lub innej części, ta niezgodność musi zostać potraktowana w sposób zalecany w odnośnej części.

M.B.304 Cofnięcie, zawieszenie i ograniczenie

Właściwy organ:

- a) zawiesza certyfikat oceny zdatności do lotu z racji uzasadnionego potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa; lub
- b) zawiesza lub wycofuje certyfikat oceny zdatności do lotu bądź wprowadza do niego ograniczenia na podstawie pkt M.B.303 lit. g).

PODSEKCJA D**NORMY OBSŁUGI TECHNICZNEJ**

(do opracowania stosownie do przypadku)

PODSEKCJA E**PODZESPOŁY**

(do opracowania stosownie do przypadku)

PODSEKCJA F**INSTYTUCJA OBSŁUGI TECHNICZNEJ****M.B.601 Wniosek**

W przypadku gdy obiekty obsługi technicznej są umiejscowione w więcej niż jednym Państwie Członkowskim, badanie i stały nadzór nad zezwoleniem prowadzony jest w powiązaniu z właściwymi władzami wyznaczonymi przez Państwa Członkowskie, na których terytorium znajdują się pozostałe obiekty obsługi technicznej.

M.B.602 Wstępne zezwolenie

- a) Zakładając, że wymagania pkt M.A.606 lit. a) i b) są spełnione, właściwy organ formalnie przedkłada wnioskodawcy na piśmie swoją akceptację personelu określonego w pkt M.A.606 lit. a) i b).
- b) Właściwy organ stwierdza, że procedury określone w podręczniku instytucji obsługi technicznej są zgodne z przepisami części M sekcja A podsekcja F i zapewnia, że dyrektor jako osoba odpowiedzialna podpisuje oświadczenie o przyjęciu zobowiązań.
- c) Właściwy organ sprawdza, czy instytucja spełnia wymagania części M sekcja A podsekcja F.

- d) W trakcie prowadzenia badania w związku z wydaniem zezwolenia organizuje się przynajmniej jedno spotkanie z dyrektorem, jako osobą odpowiedzialną, w celu zagwarantowania, że osoba ta pojmuje w pełni znaczenie zezwolenia i rozumie przyczynę, dla której podpisywane jest zobowiązanie instytucji do zachowania zgodności z procedurami określonymi w podręczniku.
- e) Wszystkie nieprawidłowości są pisemnie potwierdzane na rzecz instytucji składającej wniosek.
- f) Właściwy organ rejestruje wszystkie nieprawidłowości, działania końcowe (działania konieczne do anulowania nieprawidłowości) i zalecenia.
- g) W odniesieniu do wstępnego zezwolenia, przed jego wydaniem, wszystkie nieprawidłowości są korygowane przez instytucję i anulowane przez właściwy organ.

M.B.603 Wydanie zezwolenia

- a) W przypadku gdy instytucja obsługi technicznej spełnia przepisy odpowiednich punktów niniejszej części, właściwy organ wydaje wnioskodawcy zaświadczenie o zezwoleniu na formularzu 3 EASA (dodatek V), które obejmuje zakres zezwolenia.
- b) W zaświadczeniu o zezwoleniu wydanym na formularzu 3 EASA właściwy organ wskazuje warunki załączone do zezwolenia.
- c) W zaświadczeniu o zezwoleniu wydanym na formularzu 3 EASA umieszczany jest numer referencyjny w sposób określony przez Agencję.

M.B.604 Stały nadzór

- a) Właściwy organ posiada i uaktualnia program określający daty planowanych oraz przeprowadzanych kontroli dla każdej uprawnionej instytucji obsługi technicznej znajdującej się pod jego nadzorem, określonej w części M sekcji A podsekcja F.
- b) Każda instytucja jest poddawana wszechstronnej kontroli z częstotliwością nie mniejszą niż raz na 24 miesiące.
- c) Wszystkie nieprawidłowości są potwierdzane instytucji składającej wniosek na piśmie.
- d) Właściwy organ rejestruje wszelkie nieprawidłowości, działania końcowe (działania wymagane do anulowania nieprawidłowości) i zalecenia.
- e) Co najmniej raz na 24 miesiące organizowane jest spotkanie z dyrektorem, jako osobą odpowiedzialną, w celu zagwarantowania, że jest on poinformowany o istotnych kwestiach wynikających z kontroli.

M.B.605 Nieprawidłowości

- a) Jeśli podczas kontroli lub w inny sposób zostanie wykazana niezgodność z wymaganiem części M, właściwy organ podejmuje następujące działania:
 - 1. W odniesieniu do nieprawidłowości poziomu 1, właściwy organ podejmuje natychmiastowe działania w celu wycofania, ograniczenia lub zawieszenia w całości lub w części, w zależności od zakresu nieprawidłowości poziomu 1, zezwolenia dla instytucji obsługi technicznej, do chwili podjęcia przez instytucję działań naprawczych.
 - 2. W odniesieniu do nieprawidłowości poziomu 2, właściwy organ wyznacza okres na przeprowadzenie działań naprawczych stosownie do charakteru nieprawidłowości, który nie będzie dłuższy niż trzy miesiące. W pewnych okolicznościach, pod koniec tego okresu i w zależności od charakteru nieprawidłowości, właściwy organ może go przedłużyć zgodnie z planem działań naprawczych.
- b) W przypadku niewykonania działań naprawczych w wyznaczonym okresie, właściwy organ podejmuje działania w celu zawieszenia całości lub części zezwolenia.

M.B.606 Zmiany

- a) W przypadku bezpośredniego zatwierdzenia zmian w podręczniku instytucji obsługi technicznej, właściwy organ sprawdza, czy procedury w niej określone są zgodne z przepisami części M, zanim uprawniona instytucja zostanie formalnie powiadomiona o zatwierdzeniu.
- b) W przypadku pośredniego zatwierdzania zmian w podręczniku instytucji obsługi technicznej, właściwy organ zapewnia, że odpowiednio kontroluje zatwierdzanie wszelkich takich zmian.
- c) Właściwy organ może nałożyć warunki, na jakich uprawniona instytucja obsługi technicznej, określona w części M sekcja A podsekcja F, może działać podczas dokonywania takich zmian, o ile nie zdecyduje o zawieszeniu zezwolenia.

M.B.607 Cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie zezwolenia

Właściwy organ:

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

PODSEKCJA G**INSTYTUCJA ZARZĄDZAJĄCA NIEPRZERWANĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU****M.B.701 Wniosek**

- a) W odniesieniu do lotniczych przewozów handlowych składane są do zatwierdzenia przez właściwy organ, wraz ze wstępnym wnioskiem o wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego i, stosownie do przypadku, wszelkich wnioskowanych zmian, następujące dokumenty dotyczące każdego typu eksploatowanego statku powietrznego:
 - 1. warunki zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu;
 - 2. programy obsługi technicznej statków powietrznych przewoźnika;
 - 3. techniczny rejestr statku powietrznego;
 - 4. gdzie stosowne, techniczna specyfikacja umów o obsługę techniczną zawartych między przewoźnikiem a uprawnioną instytucją obsługi technicznej, określoną w części 145.
- b) W przypadku gdy obiekty są położone w więcej niż jednym Państwie Członkowskim badanie i stały nadzór nad zezwoleniem prowadzone są w powiązaniu z właściwymi władzami wyznaczonymi przez Państwa Członkowskie, na których terytorium są umiejscowione pozostałe obiekty.

M.B.702 Zezwolenie wstępne

- a) Zakładając, że wymagania pkt M.A.706 lit. a), c) i d) oraz pkt M.A.707 są spełnione, właściwy organ formalnie przedkłada wnioskodawcy na piśmie swoją akceptację personelu określonego w pkt M.A.706 lit. a), c) i d) oraz pkt M.A.707.
- b) Właściwy organ stwierdza, czy procedury określone w warunkach zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu są zgodne z przepisami części M sekcja A podsekcja G i zapewnia, że dyrektor, jako osoba odpowiedzialna, podpisuje oświadczenie o przyjęciu zobowiązań.
- c) Właściwy organ sprawdza, czy instytucja spełnia wymagania części M sekcja A podsekcja G.
- d) Przynajmniej raz w trakcie prowadzenia badań dotyczących wydania zezwolenia organizowane jest spotkanie z dyrektorem, jako osobą odpowiedzialną, w celu zagwarantowania, że w pełni pojmuje on znaczenie zezwolenia i rozumie przyczynę, dla której podpisywane jest zobowiązanie do przestrzegania przez instytucję procedur określonych w warunkach zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu.
- e) Wszystkie nieprawidłowości są potwierdzane instytucji składającej wniosek na piśmie.
- f) Właściwy organ rejestruje wszystkie nieprawidłowości, działania końcowe (działania konieczne do anulowania nieprawidłowości) oraz zalecenia.
- g) W odniesieniu do wstępnego zezwolenia, przed jego wydaniem, wszystkie nieprawidłowości są korygowane przez instytucję i anulowane przez właściwy organ.

M.B.703 Wydanie zezwolenia

- a) W przypadku gdy instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu spełnia przepisy części M sekcja A podsekcja G, właściwy organ wydaje wnioskodawcy zaświadczenie o zezwoleniu na formularzu 14 EASA (dodatek VI), które obejmuje zakres zezwolenia.
- b) W zaświadczeniu o zezwoleniu wydanym na formularzu 14 EASA właściwy organ wskazuje okres ważności zezwolenia.
- c) W zaświadczeniu o zezwoleniu wydanym na formularzu 14 EASA umieszczany jest numer referencyjny w sposób określony przez Agencję.
- d) W przypadku lotniczych przewozów handlowych informacje ujęte na formularzu 14 EASA są włączane do certyfikatu przewoźnika powietrznego.

M.B.704 Stały nadzór

- a) Właściwy organ posiada i uaktualnia program określający daty planowanych oraz przeprowadzanych kontroli dla każdej uprawnionej instytucji zapewniającej nieprzerwaną zdatność do lotu, znajdującej się pod jego nadzorem, określonej w części M sekcja A podsekcja G.
- b) Każda instytucja jest poddawana wszechstronnej kontroli z częstotliwością nie mniejszą niż raz na 24 miesiące.
- c) Odpowiednia reprezentatywna grupa statków powietrznych, zarządzanych przez uprawnioną instytucję, określoną w części M sekcja B podsekcja G, jest poddawana przeglądowi raz na 24 miesiące. O wielkości grupy reprezentatywnej decyduje właściwy organ w oparciu o wyniki wcześniejszych kontroli i poprzednich przeglądów wyrobów.
- d) Wszystkie nieprawidłowości są potwierdzane instytucji składającej wniosek na piśmie.
- e) Właściwy organ rejestruje wszelkie nieprawidłowości, działania końcowe (działania konieczne do anulowania nieprawidłowości) i zalecenia.
- f) Co najmniej raz na 24 miesiące jest organizowane spotkanie z dyrektorem, jako osobą odpowiedzialną, w celu zapewnienia, że jest on informowany o istotnych kwestiach wynikających z kontroli.

M.B.705 Nieprawidłowości

- a) Jeśli podczas kontroli lub w inny sposób zostanie wykazana niezgodność z wymaganiami części M, właściwy organ podejmuje następujące działania:
 - 1. W odniesieniu do nieprawidłowości poziomu 1, właściwy organ podejmuje natychmiastowe działania w celu wycofania, ograniczenia lub zawieszenia w całości lub w części, w zależności od zakresu nieprawidłowości poziomu 1, zezwolenia dla instytucji zarządzającej nieprzerwaną zdatnością do lotu, do chwili pomyślnego podjęcia przez instytucję działań naprawczych.
 - 2. W odniesieniu do nieprawidłowości poziomu 2, właściwy organ wyznacza okres na przeprowadzenie działań naprawczych stosownie do charakteru nieprawidłowości, który nie jest dłuższy niż trzy miesiące. W pewnych okolicznościach, pod koniec tego okresu i w zależności od charakteru nieprawidłowości, właściwy organ może go przedłużyć zgodnie z zadowalającym planem działań naprawczych.
- b) W przypadku niewykonania działań naprawczych w wyznaczonym okresie, właściwy organ podejmuje działania w celu zawieszenia całości lub części zezwolenia.

M.B.706 Zmiany

- a) W przypadku bezpośredniego zatwierdzenia zmian w warunkach zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu, właściwy organ sprawdza, czy procedury w nim określone są zgodne z przepisami części M, zanim uprawniona instytucja zostanie formalnie powiadomiona o ich zatwierdzeniu.
- b) W przypadku pośredniego zatwierdzania zmian w warunkach zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu, właściwy organ zapewnia, że odpowiednio kontroluje zatwierdzanie wszelkich takich zmian.
- c) Właściwy organ może nałożyć warunki, na jakich uprawniona instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu, określona w części M sekcja A podsekcja G, może działać podczas dokonywania takich zmian.

M.B.707 Cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie zezwolenia

Właściwy organ:

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

PODSEKCJA H**CERTYFIKAT DOPUSZCZENIA DO EKSPLOATACJI — CDE**

(do opracowania stosownie do przypadku)

PODSEKCJA I

CERTYFIKAT OCENY ZDATNOŚCI DO LOTU

M.B.901 Ocena zaleceń

Po otrzymaniu wniosku i towarzyszącego zalecenia związanego z certyfikatem oceny zdatności do lotu zgodnie z pkt M.A.902 lit. d):

1. Odpowiednio uprawniony personel właściwych władz sprawdza, czy deklaracja zgodności zawarta w zaleceniu wskazuje na przeprowadzenie wszechstronnej oceny zdatności do lotu określonej w pkt M.A.710.
2. Właściwy organ przeprowadza badanie i może zażądać dalszych informacji na poparcie oceny zalecenia.

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

- a) Jeśli właściwy organ podejmuje decyzje o przeprowadzeniu oceny zdatności do lotu i wydaniu certyfikatu oceny zdatności do lotu na formularzu 15a EASA (dodatek III), przeprowadza on ocenę zdatności do lotu zgodnie z zaleceniami pkt M.A.710.
- b) Właściwy organ posiada odpowiedni personel ds. oceny zdatności do lotu w celu przeprowadzania ocen zdatności do lotu. Członkowie personelu:
 1. mają co najmniej pięć lat doświadczenia w zapewnianiu nieprzerwanej zdatności do lotu; oraz
 2. posiadają odpowiednią licencję określoną w części 66, bądź stopień lotnictwa lub równoważny; oraz
 3. posiadają formalne przeszkolenie w zakresie technicznej obsługi lotniczej; oraz
 4. zajmują pozycje wiążące się z właściwymi obowiązkami.
- c) Właściwy organ przechowuje kartoteki całego personelu ds. oceny zdatności do lotu, obejmujące szczegółowe informacje o odpowiednich kwalifikacjach i skrócony opis zdobytego doświadczenia w zakresie zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu oraz szkoleń.
- d) Właściwy organ ma dostęp do odpowiednich danych określonych w pkt M.A.305, M.A.306 i M.A.401 podczas przeprowadzania oceny zdatności do lotu.

M.B.903 Nieprawidłowości

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

1. w odniesieniu do nieprawidłowości poziomu 1, właściwy organ żąda podjęcia odpowiednich działań naprawczych przed kolejnym lotem i podejmuje natychmiastowe działania w celu wycofania zawieszenia certyfikatu oceny zdatności do lotu;
2. w odniesieniu do nieprawidłowości poziomu 2, działania naprawcze wymagane przez właściwy organ są dostosowane do charakteru nieprawidłowości.

Dodatek I

Umowa w sprawie zapewniania nieprzerwanej zdatności do lotu

1. W przypadku zawarcia umowy między właścicielem a uprawnioną instytucją zajmującą się zapewnianiem nieprzerwanej zdatności do lotu, określoną w części M sekcja A podsekcja G zgodnie z pkt M.A.201 w zakresie wykonania zadań zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu, na żądanie właściwego organu właściciel przesyła kopię umowy, po jego podpisaniu przez obydwie strony, do właściwego organu Państwa Członkowskiego rejestracji.
2. Umowa jest opracowywana z uwzględnieniem wymagań części M i określa obowiązki jego sygnatariuszy w odniesieniu do zapewniania nieprzerwanej ciągłości zdatności do lotu statku powietrznego.
3. Obejmuje ono co najmniej:
 - wpis do rejestru statku powietrznego,
 - typ statku powietrznego,
 - numer seryjny statku powietrznego,
 - nazwisko właściciela statku powietrznego lub zarejestrowanego korzystającego bądź szczegółowe dane firmy wraz z adresem,

szczełowe dane, włącznie z adresem, uprawnionej instytucji zajmującej się zapewnianiem nieprzerwanej zdatności do lotu, określonej w części M sekcja A podsekcja G.

4. Umowa stwierdza, co następuje:

„Właściciel powierza uprawnionej instytucji zarządzanie nieprzerwaną zdatnością do lotu statku powietrznego, opracowanie programu obsługi technicznej, który zostanie zatwierdzony przez władze ds. zdatności do lotu Państwa Członkowskiego, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany, oraz organizację obsługi technicznej statku powietrznego, zgodnie ze wspomnianym programem obsługi technicznej, w uprawnionej do tego instytucji.

Zgodnie z niniejszą umową jego sygnatariusze zobowiązują się do przestrzegania odnośnych obowiązków niniejszej umowy.

Właściciel oświadcza, że, zgodnie z jego najgłębszym przekonaniem, wszystkie informacje przekazane i te, które zostaną przekazane uprawnionej instytucji, dotyczące nieprzerwanej zdatności do lotu statku powietrznego, są ścisłe, zaś statek powietrzny nie będzie poddawany przeróbkom bez uprzedniego zatwierdzenia uprawnionej instytucji.

W przypadku nieprzestrzegania przepisów niniejszej umowy przez któregokolwiek z sygnatariuszy porozumienie jest nieważne. W takim przypadku właściciel przejmuje pełną odpowiedzialność za wszystkie zadania związane z nieprzerwaną zdatnością do lotu statku powietrznego i zobowiązuje się do poinformowania o tym właściwych władz Państwa Członkowskiego rejestracji w ciągu dwóch tygodni.”

5. W przypadku zawarcia umowy między właścicielem a uprawnioną instytucją zajmującą się zapewnianiem nieprzerwanej zdatności do lotu, określoną w części M sekcja A podsekcja G, zgodnie z pkt M.A.201, obowiązki są dzielone między strony w następujący sposób:

5.1. Obowiązki uprawnionej instytucji:

1. zapewnienie, że dany typ statku powietrznego wchodzi w zakres jego zezwolenia;
2. przestrzeganie warunków służących zachowaniu nieprzerwanej zdatności do lotu statku powietrznego, wymienionych poniżej:
 - opracowanie programu obsługi technicznej dla statku powietrznego, obejmującego opracowany program zapewniania wiarygodności,
 - zorganizowanie procesu zatwierdzenia programu obsługi technicznej statku powietrznego,
 - po jego zatwierdzeniu przesłanie kopii programu obsługi technicznej statku powietrznego właścicielowi,
 - zorganizowanie inspekcji pomostowej z wykorzystaniem poprzedniego programu obsługi technicznej statku,
 - zorganizowanie prowadzenia całości obsługi technicznej przez uprawnioną instytucję obsługi technicznej,
 - podjęcie kroków w celu zastosowania wszystkich odpowiednich wytycznych dotyczących zdatności do lotu,
 - zorganizowanie dokonania napraw wszystkich usterek wykrytych podczas regularnej obsługi lub zgłoszonych przez właściciela przez uprawnioną instytucję obsługi technicznej,
 - koordynowanie wykonania regularnej obsługi, stosowania wytycznych dotyczących zdatności do lotu, wymiany części o ograniczonej żywotności, oraz wymagań kontroli podzespołów,
 - każdorazowe informowanie właściciela o przekazaniu statku powietrznego do uprawnionej instytucji obsługi technicznej,
 - zarządzanie całą dokumentacją techniczną,
 - archiwizowanie całości dokumentacji technicznej;
3. zorganizowanie procesu zatwierdzenia wszelkich modyfikacji statku powietrznego, zgodnie z częścią 21, przed ich wprowadzeniem w życie;
4. zorganizowanie procesu zatwierdzenia wszelkich napraw samolotu, zgodnie z częścią 21, przed ich przeprowadzeniem;

5. informowanie władz ds. zdolności do lotu Państwa Członkowskiego rejestracji w każdym przypadku, gdy statek powietrzny nie został przekazany do uprawnionej instytucji obsługi technicznej przez właściciela, jak wymaga tego uprawniona instytucja;
6. informowanie władz ds. zdolności do lotu Państwa Członkowskiego rejestracji w każdym przypadku, gdy niniejsza umowa nie jest przestrzegana;
7. w miarę potrzeb przeprowadzanie oceny zdolności do lotu statku powietrznego i wystawianie certyfikatu zdolności do lotu lub wydawanie zalecenia Państwu Członkowskiemu rejestracji;
8. sporządzanie sprawozdań na temat wszelkich zdarzeń nakazanych stosownymi regulacjami;
9. informowanie władz Państwa Członkowskiego w każdym przypadku gdy niniejsza umowa została wypowiedziana przez którąkolwiek ze stron.

5.2. Obowiązki właściciela:

1. posiadanie ogólnej wiedzy na temat zatwierdzonego programu obsługi technicznej;
 2. posiadanie ogólnej wiedzy na temat przepisów części M;
 3. przekazywanie statku powietrznego do uprawnionej instytucji obsługi technicznej uzgodnionej z uprawnioną instytucją w planowanym terminie wyznaczonym na wniosek uprawnionej instytucji;
 4. wykonywanie modyfikacji wyłącznie po konsultacji z uprawnioną instytucją;
 5. informowanie uprawnionej instytucji o wszystkich czynnościach obsługi technicznej przeprowadzonych na wyjątkowych zasadach bez wiedzy i kontroli uprawnionej organizacji;
 6. zgłaszanie, za pośrednictwem dziennika pokładowego, uprawnionej instytucji wszystkich usterek wykrytych podczas eksploatacji;
 7. informowanie władz Państwa Członkowskiego rejestracji w każdym przypadku gdy niniejsza umowa została wypowiedziana przez którąkolwiek ze stron;
 8. każdorazowe informowanie władz Państwa Członkowskiego rejestracji i uprawnioną instytucję o sprzedaży samolotu;
 9. sporządzanie sprawozdań o wszelkich zdarzeniach, nakazanych przez odpowiednie regulacje.
-

Dodatek II

Formularz 1 EASA

Wykorzystanie formularza 1 EASA do celów obsługi technicznej

1. PRZEPISY OGÓLNE

Certyfikat jest zgodny z załączonym formularzem, w tym także numery pól muszą być umieszczone w każdym polu dokładnie tak, jak we wzorze. Rozmiar każdego pola może przy tym ulec zmianie w celu dostosowania go do indywidualnego zastosowania, jednak w takim stopniu, aby w dalszym ciągu certyfikat był rozpoznawalny. Tak długo, jak certyfikat jest rozpoznawany i czytelny, całkowita wielkość certyfikatu może być znacząco zwiększana lub zmniejszana. W przypadku wątpliwości należy zasięgać informacji we własnym Państwie Członkowskim.

Wszystkie druki muszą być wyraźne i czytelne, aby można było je z łatwością przeczytać.

Certyfikat jest sporządzany na gotowym druku lub przygotowywany przy użyciu komputera, w każdym przypadku jednak drukowane linie i znaki muszą być wyraźne i czytelne. Gotowe druki mogą zawierać tekst zgodnie z załączonym wzorem, nie jest jednak dozwolone umieszczanie żadnych innych stwierdzeń.

Uznawany jest język angielski i odpowiednio język lub języki danego Państwa Członkowskiego.

Do celów wywozu certyfikat może być wypełniony w języku angielskim, w przeciwnym wypadku można użyć urzędowego języka bądź języków danego Państwa Członkowskiego.

Szczegółowe dane umieszczane na certyfikacie mogą być wpisywane maszynowo/komputerowo lub odręcznie drukowanymi literami i muszą być czytelne.

Skróty należy ograniczyć do minimum.

Miejsce pozostałe na drugiej stronie certyfikatu może być wykorzystane przez wystawcę na dodatkowe informacje, nie mogą one jednak zawierać żadnych stwierdzeń należących do treści certyfikatu.

Każdemu elementowi musi towarzyszyć jego oryginalny certyfikat, a między certyfikatem i elementami musi być ustalona współzależność. Kopię certyfikatu przechowuje instytucja, która wyprodukowała lub prowadziła obsługę techniczną elementu. W przypadku gdy formularz certyfikatu i dane zostały wydrukowane całkowicie przy użyciu komputera, z zastrzeżeniem uzyskania zgody Państwa Członkowskiego, dozwolone jest przechowywanie formularza i danych w zabezpieczonej bazie danych.

W przypadku gdy pojedynczy certyfikat został wykorzystany do dopuszczenia do eksploatacji szeregu elementów, które następnie zostały od siebie oddzielone, na przykład przez dystrybutora części, wówczas do takich elementów należy dołączyć kopię oryginału certyfikatu, a oryginał certyfikatu musi być przechowywany przez instytucję, która otrzymała partię elementów. Brak oryginalnego certyfikatu może unieważnić status dopuszczenia elementów do eksploatacji.

UWAGA: Nie ma ograniczenia co do ilości kopii certyfikatu wysyłanych klientowi lub przechowywanych przez wystawcę.

Certyfikat towarzyszący elementowi może być dołączony w kopercie dla zwiększenia jego trwałości.

2. WYPEŁNIANIE CERTYFIKATU DOPUSZCZENIA DO EKSPLOATACJI PRZEZ WYSTAWCĘ

Z wyjątkiem przypadków, w których postanowiono inaczej, aby certyfikat zachował ważność, wszystkie pola muszą być wypełnione.

Pole 1 Nazwa instytucji i kraj należący do Państw Członkowskich, który zatwierdził wydanie certyfikatu. Ta informacja może być umieszczona jako gotowy nadruk.

Pole 2 Gotowy nadruk „Certyfikat zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji/formularz 1 EASA”.

Pole 3 W tym polu znajduje się wydrukowany wcześniej unikalny numer służący do celów kontrolnych i identyfikacyjnych, z wyjątkiem przypadków komputerowego drukowania dokumentu, gdy unikalny numer nie musi być uprzednio wydrukowany, jeżeli numer jest generowany przez program.

Pole 4 Pełna nazwa i adres wraz z adresem pocztowym, jeżeli adresy się różnią, uprawnionej instytucji dopuszczającej do eksploatacji elementy objęte niniejszym certyfikatem. Te dane mogą być umieszczone jako gotowy nadruk. Dozwolone są logo itd., jeżeli mieszczą się one w danym polu.

Pole 5 Ma na celu dokonanie odniesienia do zamówienia na wykonanie prac/umowy/faktury czy innego wewnętrznego procesu instytucji, aby można było stworzyć system szybkiej identyfikacji.

Pole 6 Pole to jest przewidziane dla wygody instytucji wystawiającej certyfikat i umożliwia w prosty sposób wstawienie odsyłacza do pola 13 „Uwagi” poprzez wykorzystanie numerów elementów. Jego wypełnianie nie jest obowiązkowe.

W przypadku gdy szereg elementów ma zostać dopuszczonych do eksploatacji za pomocą jednego certyfikatu, dozwolone jest wykorzystanie oddzielnego wykazu zawierającego dwukierunkowe odsyłacze między certyfikatem a wykazem.

Pole 7 Wpisywane są nazwa i/lub opis elementu. W pierwszej kolejności należy korzystać z oznaczeń ilustrowanego katalogu części (IKC).

Pole 8 Wprowadzić numer części. W pierwszej kolejności należy korzystać z oznaczeń numerów IKC.

Pole 9 Wykorzystywane jest do wskazania wyrobów zatwierdzonego typu, w których elementy dopuszczone do eksploatacji są kwalifikowane do montażu. Wypełnienie pola jest dobrowolne, jednak jeśli zostanie użyte, dozwolone są następujące zapisy:

- a) Określony model lub seria statku powietrznego, silnika, śmigła lub pomocniczego zespołu silnikowego bądź odniesienie do łatwo dostępnego katalogu lub podręcznika, które zawierają takie informacje, na przykład: „Cessna 150”.
- b) „Różne”, jeżeli wiadomo, że element jest kwalifikowany do instalacji w więcej niż jednym modelu wyrobu zatwierdzonego typu, chyba że wystawca chce ograniczyć jego montaż do określonego modelu, wówczas musi to zadeklarować.
- c) „Nieznana”, jeśli kwalifikacja elementu jest nieznana — kategoria jest wykorzystywana przede wszystkim przez instytucje obsługi technicznej.

UWAGA: Jakakolwiek informacja pojawiająca się w polu 9 nie upoważnia organu do instalacji elementu w określonym statku powietrznym, silniku, śmigle czy pomocniczym zespole silnikowym. Użytkownik/installator potwierdza, że dany element kwalifikuje się do montażu za pomocą dokumentów takich jak katalog części, biuletyny eksploatacyjne, itd.

Pole 10 Wprowadzić ilość elementów, które są dopuszczane do eksploatacji.

Pole 11 Wprowadzić odpowiednio numer seryjny pozycji lub partii, jeśli ani jedno ani drugie nie ma zastosowania, wprowadzić „nie dotyczy”.

Pole 12 Następujące wyrażenia ujęte w cudzysłów, i ich definicje, wskazują na status elementu, który jest dopuszczany do eksploatacji. W polu tym wstawia się jedno z wyrażen lub ich kombinacje:

1. PO PRZEGLĄDZIE

Regeneracja używanego elementu po kontroli i badaniu przez wymianę zgodnie z zatwierdzoną normą (*) w celu przedłużenia eksploatacji.

2. SKONTROLOWANY/SPRAWDZONY

Badanie elementu w celu ustalenia jego zgodności z zatwierdzoną normą (*).

3. ZMODYFIKOWANY

Przeróbka elementu zgodnie z zatwierdzoną normą (*).

4. NAPRAWIONY

Przywrócenie elementu do stanu zdadności do użytku zgodnie z zatwierdzoną normą (*).

5. PO BIEŻNIKOWANIU

Regeneracja używanej opony zgodnie z zatwierdzoną normą (*).

6. PONOWNIE ZMONTOWANE

Ponowny montaż elementu zgodnie z zatwierdzoną normą (*).

Przykład: śmigło po przewiezieniu.

UWAGA: Niniejszy przepis może być wykorzystywany wyłącznie w odniesieniu do elementów, które pierwotnie były montowane przez producenta zgodnie z wymaganiami produkcyjnymi takimi jak, choć nie tylko, wymagania części 21.

(*) Zatwierdzona norma oznacza normę produkcyjną/projektową/obsługi technicznej/jakości zatwierdzoną przez właściwy organ

Powyższe stwierdzenia są poparte odniesieniem dokonany w polu 13 do zatwierdzonych danych/podręcznika/specyfikacji wykorzystywanych podczas obsługi technicznej.

Pole 13 Uzupełnienie tego pola jest obowiązkowe poprzez podanie bezpośredniej informacji lub przez odniesienie do uzupełniającej dokumentacji, która identyfikuje poszczególne dane lub ograniczenia odnoszące się elementów dopuszczanych do eksploatacji, konieczne użytkownikowi/installatorowi do ostatecznego określania zdadności do lotu elementu. Informacja formułowana jest jasno i wyczerpująco, przekazywana w formie i w sposób dostosowany do celu, w jakim taka decyzja jest podejmowana.

Należy dokładnie określić, do jakiego elementu odnosi się dane stwierdzenie.

Jeżeli nie ma uwag, należy wpisać „Brak”.

Poniżej znajduje się kilka przykładów, jakie mogą być użyte:

- Identyfikacja i wydanie dokumentacji wykorzystywanej jako zatwierdzona norma.
- Wykonano wytyczne dotyczące zdatości do lotu i/lub stwierdzono wykonanie wytycznych dotyczących zdatości do lotu, odpowiednio.
- Przeprowadzono naprawy i/lub stwierdzono wykonanie napraw, odpowiednio.
- Przeprowadzono modyfikacje i/lub stwierdzono wykonanie modyfikacji, odpowiednio.
- Zainstalowano części zamienne i/lub stwierdzono zainstalowanie części zamiennych, odpowiednio.
- Historia części o ograniczonej żywotności.
- Odstępstwa od zamówienia klienta na wykonanie prac.
- Odniesienie do zezwolenia określonego w części M sekcja A podsekcja F.
- Zidentyfikowanie innego przepisu spoza części 145 lub części M podsekcja F.
- Deklaracja dopuszczenia do eksploatacji w celu spełnienia zagranicznych wymagań obsługi technicznej.
- Deklaracja dopuszczenia do eksploatacji w celu spełnienia warunków międzynarodowych umów w sprawie obsługi technicznej takich, choć nie tylko, jak „Canadian Technical Arrangement Maintenance” i „USA Bilateral Aviation Safety Agreement — Maintenance Implementation Procedure”.

Pola 14, 15, 16, 17 i 18: Nie muszą być wykorzystywane w przypadku wykonywania zadań obsługi technicznej przez uprawnione instytucje obsługi technicznej określone w części M sekcja A podsekcja F. Pola te są przede wszystkim zastrzeżone dla dopuszczania/certyfikowania nowo wytworzonych elementów zgodnie z przepisami części 21 i krajowymi regulacjami lotniczymi, obowiązującymi zanim przepisy części 21 w pełni weszły w życie.

Pole 19 Zawiera deklarację dopuszczenia do eksploatacji, wymaganą wobec całości obsługi technicznej wykonywanej przez uprawnione instytucje obsługi technicznej określone w części M sekcja A podsekcja F. W przypadku gdy zrealizowano obsługę nieokreśloną w przepisach części M, w polu 13 wyszczególnia się określoną regulację krajową. W każdym przypadku należy zaznaczyć odpowiednie miejsce w celu uzyskania zatwierdzenia dopuszczenia do eksploatacji.

Stwierdzenie zawarte w certyfikacie „z wyjątkiem przypadków, gdy określono inaczej w polu 13” jest przeznaczone do wykorzystania w następujących sytuacjach;

- a) Przypadek gdy obsługa techniczna nie mogła być zakończona.
- b) Przypadek gdy obsługa techniczna odbiegała od normy wymaganej w przepisach części M.
- c) Przypadek gdy obsługa techniczna została przeprowadzona zgodnie z wymaganiami nieuwjętymi w części M.

Pole 13 określa, który z tych przypadków lub ich kombinacja wystąpiła.

Pole 20 Przeznaczone jest na podpis personelu certyfikującego, upoważnionego przez uprawnioną instytucję obsługi technicznej określoną w części M sekcja A podsekcja F. Podpis ten może być drukowany komputerowo, jednak Państwo Członkowskie musi być przekonane, że wyłącznie sygnatariusz może obsługiwać komputer i nie jest możliwe złożenie podpisu na pustym formularzu sporządzonym przy pomocy komputera.

Pole 21 Numer referencyjny nadany przez Państwo Członkowskie uprawnionej instytucji obsługi technicznej, określonej w części M sekcja A podsekcja F.

Pole 22 Zawiera wydrukowane nazwisko sygnatariusza, którego podpis widnieje w polu 20 i numer referencyjny jego osobistego upoważnienia.

Pole 23 Data podpisania dopuszczenia do eksploatacji opisanego w polu 19 (d/m/r). Miesiąc jest pisany słownie np. sty, luty, mar itd. Dopuszczenie do eksploatacji jest podpisywane „po zakończeniu obsługi technicznej”.

Należy zauważyć, że na odwrocie niniejszego certyfikatu znajdują się oświadczenia o odpowiedzialności użytkownika. Oświadczenia te mogą być przesunięte na pierwszą stronę certyfikatu poza linię końcową, poprzez skrócenie formularza.

1. Właściwy organ zatwierdzający/Kraj		2. CERTYFIKAT ZEZWOLENIA NA DOPUSZCZENIE DO EKSPLOATACJI FORMULARZ 1 EASA				3. Nr identyfikacyjny formularza	
4. Nazwa i adres uprawnionej instytucji:						5. Zamówienie na wykonanie prac/ Umowa/Faktura	
6. Element	7. Opis	8. Nr części	9. Kwalifikacja*	10. Ilość	11. Nr seryjny/ nr partii	12. Status/ Wyko- nanie prace	
13. Uwagi							
14. Zaświadcza się, że elementy określone powyżej zostały wyprodukowane zgodnie z: ☐ zatwierdzonymi danymi projektowymi i znajdują się w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację ☐ niezatwierdzonymi danymi projektowymi określonymi w polu 13.				19. ☐ Dopuszczenie do eksploatacji zgodnie z pkt 145.A.50 ☐ Zgodnie z innym przepisem określonym w polu 13 Zaświadcza się, że o ile nie określono inaczej w polu 13, prace wymienione w polu 12 i opisane w polu 13, zostały przeprowadzone zgodnie z przepisami części 145 i w odniesieniu do tych prac uznaje się, że elementy te mogą być dopuszczone do eksploatacji.			
15. Podpis osoby upoważnionej		16. Numer zezwolenia/ upoważnienia		20. Podpis osoby upoważnionej		21. Nr ref. certyfikatu/zezwolenia	
17. Nazwisko		18. Data (d/m/r)		22. Nazwisko		23. Data (d/m/r)	

Certyfikat zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji

Formularz 1 EASA

ODPOWIEDZIALNOŚCI UŻYTKOWNIKA/INSTALATORA:

UWAGA:

1. Należy przyjąć do wiadomości, że samo istnienie dokumentu automatycznie nie stanowi upoważnienia do montażu części/podzespołu/zespołu.
2. W przypadku gdy użytkownik/instalator pracuje zgodnie z krajowymi regulacjami wydanymi przez organ ds. zdolności do lotu inny niż określony w polu 1, użytkownik/instalator musi zagwarantować, aby jego organ ds. zdolności do lotu zaakceptował części/podzespoły/zespoły zatwierdzone przez organ zdolności do lotu określony w polu 1.
3. Deklaracje 14 i 19 nie stanowią certyfikatu montażu. We wszystkich przypadkach dokumentacja obsługi technicznej statku powietrznego zawiera certyfikat montażu wydany zgodnie z krajowymi regulacjami przez użytkownika/instalatora, zanim statek będzie mógł być eksploatowany.

Dodatek III

Certyfikat oceny zdolności do lotu

Zatwierdzające Państwo Członkowskie Członek Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego	CERTYFIKAT OCENY ZDATNOŚCI DO LOTU	NR REF. COZL: AA-G1-000
Na podstawie obowiązującego do tej pory rozporządzenia (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady, [NAZWA FIRMY] – JAKO INSTYTUCJA OKREŚLONA W PRZEPISACH CZĘŚCI M SEKCJA A PODSEKCJA G NR REFERENCYJNY: MS-G1-000 przeprowadziła ocenę zdolności do lotu, zgodnie z pkt M.A.710, następującego statku powietrznego: Producent statku powietrznego: Oznaczenie producenta: Wpis do rejestru statku powietrznego: Numer seryjny statku powietrznego: Podczas przeprowadzania oceny statek powietrzny uznano za zdolny do lotu. Data wydania:..... Data wygaśnięcia:..... Podpisał: Nr upoważnienia:.....		

1-sze przedłużenie ważności: Przez ubiegły rok statek powietrzny był eksploatowany w kontrolowanym środowisku zgodnie z pkt M.A.901. W chwili wydania certyfikatu jest uznany za zdolny do lotu.

Data wydania: Data wygaśnięcia:

Podpis: Nr upoważnienia:

2-gie przedłużenie ważności: Przez ubiegły rok statek powietrzny był eksploatowany w kontrolowanym środowisku zgodnie z M.A.901. W chwili wydania certyfikatu jest uznany za zdolny do lotu.

Data wydania: Data wygaśnięcia:

Podpis: Nr upoważnienia:

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE

członek
Międzynarodowej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego**CERTYFIKAT OCENY ZDATNOŚCI DO LOTU**

NR REFERENCYJNY COZL

Na podstawie obowiązującego do tej pory rozporządzenia (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady Państwo Członkowskie niniejszym zaświadcza, że następujący statek powietrzny:

Producent statku powietrznego:

Oznaczenie producenta:

Wpis do rejestru statku powietrznego:

Numer seryjny statku powietrznego:

w chwili wydania certyfikatu jest uznany za zdatny do lotu.

Data wydania: Data wygaśnięcia:

Podpis: Nr upoważnienia:

Dodatek IV

Kategorie zezwolenia

SYSTEM KLAS I KATEGORII ZEZWOLENIA DLA INSTYTUCJI

1. Z wyjątkiem przypadków gdy postanowiono inaczej w odniesieniu do najmniejszych instytucji w pkt 11, tabela 1 przedstawia pełen zakres zezwoleń, które mogą być udzielone na podstawie przepisów części M sekcja A podsekcja F na znormalizowanym formularzu. 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 1 od uprawnionej instytucji obsługi technicznej, określonej w części M sekcja A podsekcja F, wymaga się, na podstawie przepisów podsekcji F, wskazania zakresu prac w opisie instytucji obsługi technicznej. Patrz także pkt 10.
3. W ramach klas i kategorii zezwolenia udzielonego przez Państwo Członkowskie, zakres prac określony w instrukcji instytucji obsługi technicznej określa dokładne ograniczenia zezwolenia. Dlatego istotne 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, określona w części M sekcja A podsekcja F, może prowadzić obsługę techniczną statku powietrznego, a także jego podzespołów (w tym silnika/pomocniczych zespołów silnikowych), jednak wyłącznie wtedy, gdy takie podzespoły są zainstalowane w statku powietrznym. Wyjątkiem są przypadki ich czasowego wymontowania w celu wykonania obsługi, o ile taki demontaż jest wyraźnie dozwolony w podręczniku obsługi technicznej statku powietrznego w celu ułatwienia wykonania obsługi z zastrzeżeniem procedury kontrolnej ujętej w opisie instytucji obsługi technicznej akceptowanego przez Państwo Członkowskie. Sekcja ograniczeń określa zakres takiej obsługi, wskazując w ten sposób na zakres zezwolenia.
5. Zaszeregowanie w kategorii klasy B oznacza, że uprawniona instytucja obsługi technicznej, określona w części M sekcja A podsekcja F, może prowadzić obsługę techniczną niezamontowanego silnika/pomocniczego zespołu silnikowego, a także podzespołów silnika/pomocniczego zespołu silnikowego, jednak wyłącznie wtedy, gdy takie podzespoły są zainstalowane w silniku/pomocniczym zespole silnikowym. Wyjątkiem są przypadki, gdy takie podzespoły mogą być tymczasowo wymontowane w celu wykonania obsługi, o ile taki demontaż jest wyraźnie dozwolony w podręczniku silnika/pomocniczego zespołu silnikowego w celu ułatwienia wykonania obsługi technicznej. Sekcja ograniczeń określa zakres takiej obsługi technicznej, wskazując w ten sposób na zakres pozwolenia. Uprawniona instytucja obsługi technicznej, określona w części M sekcja A podsekcja F, zaszeregowana w kategorii klasy B, może także wykonywać obsługę techniczną zamontowanego silnika w trakcie obsługi technicznej „w bazie” lub „na trasie”, z zastrzeżeniem procedury kontrolnej ujętej w opisie instytucji obsługi technicznej. Zakres prac zawarty w opisie instytucji obsługi technicznej odzwierciedla takie czynności w przypadku uzyskania pozwolenia od Państwa Członkowskiego.
6. Zaszeregowanie w kategorii klasy C oznacza, że uprawniona instytucja obsługi technicznej, określona w części M sekcja A podsekcja F, 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 ograniczeń określa zakres takiej obsługi technicznej poprzez wskazanie zakresu zezwolenia. Uprawniona instytucja obsługi technicznej, określona w części M sekcja A podsekcja F, zaszeregowana w kategorii klasy C, może również wykonywać obsługę techniczną zamontowanego podzespołu podczas obsługi technicznej w bazie lub na trasie, bądź w obiekcie obsługi technicznej silnika/pomocniczego zespołu silnikowego, z zastrzeżeniem procedury kontrolnej ujętej w opisie instytucji obsługi technicznej. Zakres prac zawarty w opisie instytucji obsługi technicznej odzwierciedla takie czynności w przypadku uzyskania pozwolenia od Państwa Członkowskiego.
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, określonej w podsekcji F, która wykonuje badania nieniszczące, jako zadanie szczególne, na rzecz innej instytucji. Uprawniona instytucja obsługi technicznej określona w części M sekcja A podsekcja F, zaszeregowana do 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. Sekcja „ograniczeń” ma na celu zapewnienie Państwu Członkowskiemu maksymalnej elastyczności w dostosowywaniu zezwoleń do poszczególnych instytucji. Tabela 1 określa potencjalne rodzaje ograniczeń i chociaż prace obsługi technicznej są wymienione na końcu w każdej klasie 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, względnie ich producenta. Przykładem mogą być montaż i obsługa techniczna systemów elektroniki lotniczej.
9. Tabela 1 odnosi się do serii, typu i grupy w sekcji ograniczeń klasy A i B. Seria oznacza serię określonego typu, taką jak Cessna 150 lub Cessna 172, bądź seria kontynentalna O-200 itd. Typ oznacza określony typ lub model, taki jak typ Cessna 172RG. Może być podana dowolna liczba serii lub typów. Grupa oznacza jednosilnikowe tłokowe statki powietrzne Cessna lub silniki tłokowe bez doładowania Lycoming itd.

10. W przypadku wykorzystywania szczegółowego wykazu uprawnień, który może ulegać częstym zmianom, zmiany takie są dokonywane zgodnie z procedurą przyjętą przez Państwo Członkowskie, ujętą w opisie instytucji obsługi technicznej. Procedura dotyczy zagadnień związanych z osobami odpowiedzialnymi za kontrolę zmian wykazu uprawnień i działań, jakie należy podjąć w celu dokonania zmiany. Takie działania obejmują zapewnianie zgodności z przepisami podsekcji F w odniesieniu do wyrobów i usług dodawanych do wykazu.
11. Zezwolenie dla uprawnionej instytucji obsługi technicznej, określonej w części M sekcja A podsekcja F, która zatrudnia tylko jedną osobę do planowania i wykonywania całości obsługi technicznej, może obejmować jedynie ograniczony zakres kategorii. Poniżej wymienione są maksymalne dopuszczalne granice:

KLASA STATKI POWIETRZNE	KATEGORIA A2 SAMOLOTY	Z SILNIKIEM TŁOKOWYM DO 5 700 KG
KLASA STATKI POWIETRZNE	KATEGORIA A3 ŚMIGŁOWCE JEDNOSILNIKOWE	Z SILNIKIEM TŁOKOWYM DO 3 175 KG
KLASA STATKI POWIETRZNE	KATEGORIA A4 STATKI POWIETRZNE INNE NIŻ KATEGORII A1, A2 I A3	BEZ OGRANICZEŃ
KLASA SILNIKI	KATEGORIA B2 TŁOKI	PONIŻEJ 450 HP
KLASA KATEGORIE PODZESPOŁÓW INNE NIŻ CAŁE SILNIKI LUB ZESPOŁY SILNIKOWE	C1 DO C20	ZGODNIE Z WYKAZEM UPRAWNIEŃ
KLASA SPECJALISTYCZNA	D1 BADANIA NIENISZCZĄCE	NALEŻY OKREŚLIĆ METODY BADAŃ NIENISZCZĄCYCH

Należy zauważyć, że zakres pozwolenia dla takiej instytucji może zostać jeszcze bardziej ograniczony przez właściwe władze w zależności od możliwości poszczególnych organizacji.

Tabela 1

KLASA	KATEGORIA	OGRANICZENIA
STATKI POWIETRZNE	Samoloty kategorii A2 do 5 700 kg	Określa producenta, grupę, serię lub typ samolotu i/lub zadania obsługi technicznej
	Śmigłowce jednosilnikowe kategorii A3	Określa producenta, grupę, serię lub typ śmigłowca i/lub zadania obsługi technicznej
	Statki powietrzne kategorii A4 inne niż kategorii A1, A2 i A3	Określa serię lub typ statku powietrznego i/lub zadania obsługi technicznej
SILNIKI	B1 Turbinowe	Określa serię lub typ silnika i/lub zadania obsługi serwisowej
	B2 Tłokowe	Określa producenta, grupę, serię lub typ silnika i/lub zadania obsługi technicznej
	B3 Pomocniczy zespół silnikowy	Określa producenta, serię lub typ silnika i/lub zadania obsługi technicznej

PODZESPOŁY INNE NIŻ CAŁE SILNIKI I POMOCNICZE ZESPOŁY SILNIKOWE	C1 Klimatyzacja i sprężanie powietrza	Określa typ lub producenta statku powietrznego, względnie producenta podzespołów bądź określony podzespół i/lub odniesienie do wykazu uprawnień w opisie, i/lub zadania obsługi technicznej
	C2 Automatyczny pilot	
	C3 Komunikacja i nawigacja	
	C4 Drzwi-włazy	
	C5 Zasilanie elektryczne	
	C6 Wyposażenie	
	C7 Silnik — Pomocniczy zespół silników	
	C8 Układ sterowania	
	C9 Układ paliwowy — Płatowiec	
	C10 Śmigłowiec — Wirniki	
	C11 Śmigłowiec — Układ przekładniowy	
	C12 Układ hydrauliczny	
	C13 Przyrządy pokładowe	
	C14 Podwozie	
	C15 Układ tlenowy	
	C16 Śmigła	
	C17 Układ pneumatyczny	
	C18 Ochrona przeciwbłędzeniowa/ przeciwdeszczowa/ przeciwpożarowa	
	C19 Oszklenie	
	C20 Konstrukcja	
USŁUGI SPECJALISTYCZNE	D1 Badania nieniszczące	Określa poszczególne metody badań nieniszczących

Dodatek V

Zaświadczenie o zezwoleniu dla instytucji obsługi technicznej, określonej w części M sekcja A podsekcja F

Strona 1 z

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE

członek
Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego

ZAŚWIADCZENIE O ZEZWOLENIU

NR REFERENCYJNY

Na podstawie obowiązującego do tej pory rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003, zgodnie z warunkami określonymi poniżej, Państwo Członkowskie zaświadcza, że

INSTYTUCJA OBSŁUGI TECHNICZNEJ [NAZWA FIRMY]

jako instytucja obsługi technicznej określona w części M sekcja A podsekcja F posiada zezwolenie na prowadzenie obsługi technicznej wyrobów wymienionych w wykazie kategorii załączonym do zezwolenia i wystawianie stosownych certyfikatów dopuszczenia do eksploatacji, z wykorzystaniem wyżej wymienionego numeru referencyjnego.

WARUNKI:

1. Zakres niniejszego zezwolenia jest ograniczony do zakresu określonego w sekcji dotyczącej zezwolenia zawartej w podręczniku uprawnionej instytucji obsługi technicznej.
2. Niniejsze zezwolenie wymaga zachowania zgodności z procedurami określonymi w podręczniku uprawnionej instytucji obsługi technicznej.
3. Niniejsze zezwolenie jest ważne tak długo, jak długo uprawniona instytucja obsługi technicznej działa zgodnie z przepisami części M.
4. Z zastrzeżeniem przestrzegania wyżej wymienionych warunków, niniejsze zezwolenie zachowuje ważność do chwili jego zrzeczenia się, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia

Data wydania: Podpis:.....

Data sporządzenia wykazu kategorii załączonego do zezwolenia:W imieniu właściwego organu

Strona 2 z

WYKAZ KATEGORII DO ZEZWOLENIA

Nazwa instytucji:

INSTYTUCJA OBSŁUGI TECHNICZNEJ [NAZWA FIRMY]

Nr referencyjny:

KLASA	KATEGORIA	OGRANICZENIA
STATKI POWIETRZNE	A2: samoloty	Seria DHC-6 Twin Otter
	A3: Śmigłowce jednosilnikowe	Robinson R44
SILNIKI	B1: Turbinowe	Seria PT6A
PODZESPOŁY INNE NIŻ CAŁE SILNIKI LUB POMOCNICZE ZESPOŁY SILNIKOWE	C1: Klimatyzacja i sprężanie powietrza	DHC-6
	C2: Automatyczny pilot	Sperry
	C5: Zasilanie elektryczne	DHC-6
	C6: Wyposażenie	Awaryjne DHC-6
	C7: Silnik – pomocniczy zespół silnikowy	Kontrola paliwa PT6A
	C16: Śmigła	O stałym skoku i DHC-6
USŁUGI SPECJALISTYCZNE	D1: Badania nieniszczące	Wszystkie rodzaje

Niniejszy wykaz kategorii do zezwolenia jest ograniczony do zakresu wyrobów i czynności przedstawionego w sekcji dotyczącej zezwolenia, zawartej w podręczniku uprawnionej instytucji obsługi technicznej, określonej w części M sekcja A podsekcja F.

Nr referencyjny:.....

Data wydania:.....

Podpis:.....

W imieniu Państwa Członkowskiego

Dodatek VI

Zaświadczenie o zezwoleniu dla instytucji zarządzającej nieprzerwaną zdatnością do lotu, określonej w części M sekcja A podsekcja G

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE

członek
Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego

ZAŚWIADCZENIE O ZEZWOLENIU

NR REFERENCYJNY

Na podstawie obowiązującego do tej pory rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 i zgodnie z warunkami określonymi poniżej, Państwo Członkowskie niniejszym zaświadcza, że

INSTYTUCJA ZARZĄDZAJĄCA NIEPRZERWANĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU [NAZWA FIRMY]

jako instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu, określona w przepisach części M sekcja A podsekcja G, posiada zezwolenie na zarządzanie nieprzerwaną zdatnością do lotu następujących statków powietrznych i na wydawanie zaleceń lub certyfikatów oceny zdatności do lotu po przeprowadzeniu oceny zdatności do lotu, wyszczególnionej w pkt M.A.710, i ustaleniu następujących warunków:

Typ statku powietrznego	Nr referencyjny zatwierdzonego programu obsługi technicznej	Zatwierdzona ocena zdatności do lotu	Instytucje działające w ramach systemów zapewniania jakości
	, zmieniony	Tak	
	, zmieniony	Tak	
	, zmieniony	Tak	
	, zmieniony	Tak	
	, zmieniony	Nie	
	, zmieniony	Nie	
	, zmieniony	Nie	
	, zmieniony	Nie	
	, zmieniony	Tak	
	, zmieniony	Nie	

Formularz 14 EASA**WARUNKI:**

1. Zakres niniejszego zezwolenia jest ograniczony do zakresu ujętego w sekcji dotyczącej zezwolenia zatwierdzonych warunków zarządzania nieprzerwaną zdolnością do lotu określonych w części M sekcja A podsekcja G, oraz
2. Niniejsze zezwolenie wymaga zapewnienia zgodności z procedurami określonymi w opisie uprawnionej instytucji zarządzającej nieprzerwaną zdolnością do lotu, oraz
3. Niniejsze zezwolenie zachowuje ważność tak długo, jak długo uprawniona instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdolnością do lotu działa zgodnie z przepisami części M
4. Z zastrzeżeniem przestrzegania wyżej wymienionych warunków, niniejsze zezwolenie zachowuje ważność 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 i dodaje się następujące uzupełniające warunki:

5. Niniejsze zezwolenie nie upoważnia do eksploatacji typów statków powietrznych wymienionych powyżej. Upoważnieniem do eksploatacji statków powietrznych jest certyfikat przewoźnika lotniczego.
6. Zakres niniejszego zezwolenia ogranicza się do statków powietrznych zarejestrowanych w certyfikacie przewoźnika lotniczego.
7. Niniejsze rozporządzenie zachowuje ważność tak długo, jak długo przewoźnik działa zgodnie z przepisami części M sekcja A podsekcja G, a odpowiedni program obsługi technicznej statku powietrznego, wykaz minimalnego wyposażenia i dzienniki pokładowe statków powietrznych pozostają zatwierdzone.
8. Z zastrzeżeniem przestrzegania wyżej wymienionych warunków, niniejsze zezwolenie zachowuje ważność do chwili jego zawieszenia lub cofnięcia.
9. W przypadku gdy instytucja obsługi technicznej jest inną instytucją niż przewoźnik, niniejsze zezwolenie zachowuje ważność z zastrzeżeniem wypełniania przez taką instytucję lub instytucje odpowiednich zobowiązań umownych.
10. Wygaśnięcie, zawieszenie lub cofnięcie certyfikatu przewoźnika lotniczego automatycznie powoduje unieważnienie niniejszego zezwolenia.

Data wydania: Podpis

Data zmiany: W imieniu właściwego organu.....

Dodatek VII

Zadania kompleksowej obsługi technicznej

Następujące elementy składają się na zadania kompleksowej obsługi technicznej określonej w pkt M.A.801 lit. b) pkt 2

1. Modyfikacja, wymiana lub naprawa przez nitowanie, klejenie, laminowanie lub spawanie dowolnej z następujących części płatowca statku powietrznego:
 - a) dźwigar skrzynkowy;
 - b) podłużnica skrzydła lub element pasa dźwigara kratowego;
 - c) dźwigar;
 - d) pas dźwigara;
 - e) element kratownicy;
 - f) żebro usztywniające dźwigara;
 - g) element stępki lub krawędzi bocznej kadłuba łodzi latającej lub pływaka;
 - h) element sprężysty z blachy falistej na powierzchni skrzydła lub ogona;
 - i) główne żebro skrzydła;
 - j) zastrzał wspierający skrzydło lub ogon;
 - k) łożo silnika;
 - l) podłużnica lub wręga kadłuba;
 - m) pręt kratownicy bocznej lub poziomej bądź wręgi wzmocnionej;
 - n) mocowanie lub wspornik fotela;
 - o) wymiana prowadnic foteli;
 - p) rozpórka lub zastrzał podwozia;
 - q) oś;
 - r) koło; oraz
 - s) płozy lub podstawa płóz, z wyjątkiem wymiany pokrycia o niskim współczynniku tarcia.
2. Modyfikacja lub naprawa którejkolwiek z następujących części:
 - a) powłoka statku powietrznego lub powłoka pływaka statku powietrznego, jeżeli prace wymagają użycia stojaka, łoża montażowego lub uchwytu;
 - b) powłoka statku powietrznego, poddawana zwiększonemu ciśnieniu, jeżeli uszkodzenia powłoki są większe niż 15 cm (6 cali) w dowolnym kierunku;
 - c) nośna część systemu sterowania, włącznie z drążkiem sterowym, pedałem, wałem, kwadrantem, dźwignią kątową, rurą reakcyjną, rogiem sterującym oraz kutą lub odlaną węzłówką, ale z wyłączeniem
 - i) wykuwania złącza reperacyjnego lub łącznika kabli; oraz
 - ii) wymiany końcówki rury symetrycznej mocowanej za pomocą nitów; oraz
 - d) pozostałe elementy konstrukcji, niewymienione w pkt 1, które producent określił jako konstrukcję nośną w podręczniku obsługi technicznej, podręczniku napraw konstrukcyjnych lub instrukcji dotyczących zapewniania zdolności do lotu.

Dodatek VIII

Ograniczona obsługa techniczna pilota-właściciela

Następujące elementy wchodzą w skład ograniczonej obsługi technicznej pilota, określonej w pkt M.A.803, zakładając że nie obejmuje ona kompleksowych zadań obsługi technicznej i jest wykonywana zgodnie z pkt M.A.402:

1. Demontaż i montaż kół.
2. Wymiana elastycznych węży amortyzatorów w podwoziu.
3. Obsługa amortyzatorów w podwoziu przez uzupełnienie oleju, dopompowanie lub obydwie te czynności.
4. Obsługa łożysk kół podwozia, taka jak czyszczenie i smarowanie.
5. Wymiana wadliwych przewodów lub klinów zabezpieczających.
6. Smarowanie niewymagające demontażu innego niż usunięcie elementów nienależących do konstrukcji, takich jak nakładki, osłony i owiewki.
7. Wykonywanie prostych łat z tkaniny niewymagające łączenia żebra lub usuwania części konstrukcyjnych bądź powierzchni sterujących. W przypadku balonów wykonywanie napraw tkaniny (w sposób określony i zgodnie z instrukcją producentów balonów) niewymagających naprawy taśmy nośnej lub jej wymiany.
8. Uzupełnienie poziomu płynów hydraulicznych w zbiorniku hydraulicznym.
9. Ponowne dekoracyjne pokrycie kadłuba, koszy balonów, powierzchni skrzydeł i ogona (z wyjątkiem powierzchni stateczników), owiewek, osłon, podwozia, kabiny lub wnętrza kokpitu w przypadku, gdy nie jest konieczne usunięcie lub demontowanie konstrukcji nośnych lub systemu eksploatacyjnego.
10. Stosowanie środków konserwujących lub ochronnych w przypadku, gdy nie jest wymagany demontaż konstrukcji nośnych lub systemu eksploatacyjnego, a powlekanie takimi środkami nie jest zabronione lub sprzeczne z dobrymi praktykami.
11. Naprawa tapicerki i dekoracyjnego wyposażenia kabiny, kokpitu lub wnętrza kosza balonu, jeżeli nie wiąże się to z demontażem konstrukcji nośnych lub systemu eksploatacyjnego bądź zakłócaniem systemu eksploatacyjnego czy też gdy nie ma to wpływu na nośną konstrukcję statku powietrznego.
12. Dokonywanie drobnych, prostych napraw owiewek, nienależących do konstrukcji nakładek, osłon oraz niewielkich łat, a także umocnień, nie zmieniając jednak konturów, tak aby nie zakłócać prawidłowego obiegu powietrza.
13. Wymiana bocznego oszklenia, jeżeli czynność ta nie zaburza konstrukcji ani działania żadnego z systemów eksploatacyjnych, takich jak układ sterujący, urządzenia elektryczne, itd.
14. Wymiana pasów bezpieczeństwa.
15. Wymiana foteli lub ich części na części zatwierdzone do użytku w samolotach, niewymagające demontażu struktur nośnych lub systemu eksploatacyjnego.
16. Rozwiązywanie problemów i naprawa przerwanych obwodów w instalacji elektrycznej reflektorów do lądowania.
17. Wymiana żarówek, reflektorów i soczewek światła do lądowania i światła pozycyjnych.
18. Wymiana kół i płóz niewymagających obliczeń wagi i wyważenia.
19. Wymiana osłon niewymagająca usuwania śmigła lub odłączania układu sterującego.
20. Wymiana lub czyszczenie świec zapłonowych oraz wyregulowanie szczeliny iskrowej.
21. Wymiana wszelkich przewodów giętkich, z wyjątkiem przewodów hydraulicznych.
22. Demontaż i instalacja gotowych przewodów paliwowych.
23. Czyszczenie lub wymiana filtrów paliwa i oleju lub elementów filtrów.
24. Wymiana i obsługa akumulatorów.
25. Czyszczenie palnika pilotującego i głównych dysz balonu zgodnie z instrukcjami producentów balonów.
26. Wymiana lub dostosowanie nienależących do konstrukcji elementów złącznych związanych z eksploatacją.
27. Wymiana kosza i palników balonu w przypadku, gdy kosz lub palnik są elementami wymiennymi zgodnie z danymi zawartymi w certyfikacie typu balonu, zaś kosze i palniki są szczególnie przeznaczone do szybkiego demontażu i instalacji.

28. Montaż urządzeń przeciwdziałających nieprawidłowemu zapłonowi w celu zmniejszenia średnicy wlewu zbiornika paliwa, zakładając że określone urządzenie zostało ujęte w danych zawartych w certyfikacie typu statku powietrznego przez producenta tego statku, a producent dostarczył instrukcję montażu urządzenia i nie wymaga ono demontażu istniejącego wlotu zbiornika paliwa.
 29. Demontaż, sprawdzenie i wymiana czujników magnetycznych.
 30. Demontaż i wymiana odrębnych urządzeń nawigacyjnych i komunikacyjnych montowanych na tablicy przyrządów, wykorzystujących złączki montowane w podstawce, które powodują podłączenie urządzenia po jego zamontowaniu w panelu (z wyjątkiem systemów automatycznego pilotażu, transponderów i mikrofalowych urządzeń radiolokacyjnych do pomiaru odległości). Zatwierdzone urządzenie musi być przeznaczone do łatwego, wielokrotnego montażu i wymiany, nie może wymagać użycia specjalistycznej aparatury badawczej. Konieczne jest także dostarczenie właściwej instrukcji. Przed użyciem urządzenia należy przeprowadzić próbę eksploatacyjną.
 31. Uaktualnienie odrębnych baz danych oprogramowania nawigacyjnego systemu kontroli ruchu lotniczego, instalowanego na tablicy przyrządów (z wyjątkiem danych systemów automatycznego pilotażu, transponderów i mikrofalowych urządzeń radiolokacyjnych do pomiaru odległości) przy założeniu, że nie jest wymagany demontaż i zostały dostarczone odpowiednie instrukcje. Przed użyciem urządzenia należy przeprowadzić próbę eksploatacyjną.
 32. Wymiana powierzchni skrzydeł, ogona i sterownic, które są przeznaczone do montażu bezpośrednio przed startem i demontażu po każdym locie.
 33. Wymiana łopatek głównego wirnika, przeznaczonych do demontażu, w przypadku gdy niewymagane są specjalistyczne narzędzia.
-

ZAŁĄCZNIK II

(Część 145)

145.1 Przepisy ogólne

Do celów niniejszej części za właściwy organ uważa się:

1. organ wyznaczony przez jedno z Państw Członkowskich, w odniesieniu do organizacji, których główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w tym Państwie Członkowskim; lub
2. Agencja, w odniesieniu do organizacji, których główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się w państwie trzecim.

SEKCJA A

145.A.10 Zakres

Niniejsza sekcja ustanawia wymogi, które muszą być spełnione przez organizację w celu wydania lub przedłużenia zezwoleń na obsługę statków powietrznych i części statków powietrznych.

145.A.15 Wniosek

Wniosek o wydanie lub zmianę zezwolenia jest sporządzany przez właściwy organ w formie i według procedury ustanowionej przez ten organ.

145.A.20 Warunki zezwolenia

Organizacja określa zakres prac, które są przedmiotem zezwolenia (dodatek II do niniejszej części zawiera tabelę ze wszystkimi kategoriami i klasyfikacjami).

145.A.25 Wymagania dotyczące pomieszczeń

Organizacja zapewnia, że:

- a) Pomieszczenia są dostosowane do wszystkich planowanych prac, gwarantując w szczególności ochronę przed czynnikami pogodowymi. Wyspecjalizowane warsztaty i hale są właściwie wydzielone w celu ograniczenia ryzyka zanieczyszczenia środowiska i obszaru pracy.
 1. Do celów podstawowej obsługi statków powietrznych hangary dla statków powietrznych są dostępne i wystarczająco duże, aby zmieścić statek powietrzny, który jest poddawany planowanej obsłudze podstawowej;
 2. Do celów konserwacji części warsztaty zajmujące się konserwacją części są wystarczająco duże, aby zmieścić części poddawane planowanej konserwacji.
- b) Biura są dostępne dla osób zarządzających planowanymi pracami określonymi w lit. a) oraz dla personelu certyfikującego w celu umożliwienia im wykonywania wyznaczonych zadań w sposób pozwalający zachować właściwe normy obsługi statków powietrznych.
- c) Środowisko pracy, włącznie z hangarami dla statków powietrznych, warsztatami zajmującymi się konserwacją części oraz biurami, jest dostosowane do wykonywanych zadań, w szczególności do przestrzegania wymogów specjalnych. O ile nie zostaną określone inne wymogi w zakresie zapewnienia szczególnego środowiska związanego z konkretnymi zadaniami, środowisko pracy nie może szkodzić efektywności pracy personelu:
 1. Należy utrzymać temperaturę umożliwiającą personelowi wykonywanie wymaganych zadań bez niepożądanych trudności.
 2. Kurz i jakiegokolwiek inne zanieczyszczenia powietrza należy zachować w minimalnych granicach, nie należy dopuścić, aby osiągnęły poziom wywołujący widoczne zanieczyszczenie powierzchni statków powietrznych lub części statków powietrznych w miejscu pracy. Jeżeli kurz lub inne zanieczyszczenia wywołują widoczne zanieczyszczenie powierzchni, wszystkie wrażliwe systemy należy szczerlnie zabezpieczyć do czasu przywrócenia zadowalających warunków.
 3. Oświetlenie umożliwia wykonanie zadania związanego z inspekcją i obsługą w efektywny sposób.
 4. Hałas nie może przeszkadzać personelowi w wykonywaniu zadań związanych z inspekcją. W pomieszczeniach, w których kontrola źródła hałasu nie jest możliwa do wykonania, personel posiada sprzęt niezbędny do zapobiegania nadmiernemu hałasowi przeszkadzającemu w wykonywaniu zadań związanych z inspekcją.
 5. Jeżeli szczególne zadanie związane z obsługą wymaga wprowadzenia szczególnych warunków w zakresie środowiska pracy, które różnią się od warunków wymienionych powyżej, wówczas warunki takie muszą być przestrzegane. Warunki szczególne są określone w danych dotyczących obsługi.

6. Środowisko pracy obsługi liniowej pozwala na przeprowadzenie szczególnych zadań związanych z obsługą lub inspekcją bez niepożądanych utrudnień. Dlatego jeżeli środowisko pracy pogarsza się do niedopuszczalnego poziomu w odniesieniu do temperatury, wilgotności, gradu, lodu, śniegu, wiatru, światła, kurzu lub innych zanieczyszczeń powietrza, szczególne zadania związane z obsługą lub inspekcją należy zawiesić do czasu przywrócenia zadowalających warunków.
- d) Należy zapewnić bezpieczne pomieszczenia i urządzenia do składowania części, sprzętu, narzędzi i materiałów. Warunki składowania zapewniają oddzielenie sprawnych części i materiałów statków powietrznych od części, materiałów, sprzętu i narzędzi nienadających się do eksploatacji. Warunki składowania są zgodne z instrukcjami producenta w celu zapobieżenia zniszczeniu lub uszkodzeniu składowanych przedmiotów. Dostęp do pomieszczeń i urządzeń do składowania jest ograniczony i dotyczy tylko upoważnionego personelu.

145.A.30 Wymogi dotyczące personelu

- a) Organizacja wyznacza osobę zarządzającą, mającą kompetencje korporacyjne i odpowiedzialną za zapewnienie finansowania i wykonania wszystkich czynności związanych z obsługą wymaganych przez klienta zgodnie z normą wymaganą w niniejszej części. Osoba zarządzająca:
 1. Zapewnia, że dostępne są wszystkie niezbędne zasoby do wykonania czynności związanych z obsługą zgodnie z pkt 145.A.65 lit. b) w celu utrzymania zezwolenia przyznanego organizacji.
 2. Posiada i wspiera politykę bezpieczeństwa i jakości określoną w pkt 145.A.65 lit. a).
 3. Zna w stopniu podstawowym niniejszą część.
- b) Organizacja mianuje osobę lub grupę osób, których obowiązki obejmują zapewnienie przez organizację wypełnienia wymogów niniejszej części. Taka(-ie) osoba(-y) jest(są) ostatecznie odpowiedzialna(-e) przed osobą zarządzającą.
 1. Mianowana(-e) osoba(-y) reprezentuje(-ą) strukturę zarządzającą obsługą w organizacji oraz jest(są) odpowiedzialna(-e) za pełnienie funkcji określonych w niniejszej części.
 2. Tożsamość mianowanej(-ych) osoby(osób) jest podawana, a ich mianowanie przedkładane w formie i w sposób, które zostały ustanowione przez właściwy organ.
 3. Mianowana(-e) osoba(-y) jest(są) w stanie wykazać się odpowiednią wiedzą, wykształceniem oraz zadowalającym doświadczeniem związanymi z obsługą statków powietrznych lub ich części oraz wykazać się wiedzą z zakresu prac przedstawionych w niniejszej części.
 4. Procedury wskazują w sposób przejrzysty, kto zastępuje poszczególne osoby w przypadku ich długiej nieobecności.
- c) Osoba zarządzająca, na mocy lit. a), wyznacza osobę odpowiedzialną za monitorowanie systemu jakości, włącznie ze związaniem z nim systemem zwrotnym wymagany na mocy pkt 145.A.65 lit. c). Wyznaczona osoba ma bezpośredni kontakt z osobą zarządzającą w celu upewnienia się, że osoba zarządzająca jest odpowiednio informowana o kwestiach związanych z jakością i zgodnością.
- d) Organizacja posiada plan roboczo godzin w zakresie obsługi wykazujący, że posiada ona wystarczający personel do planowania, wykonania, nadzoru, inspekcji i monitorowania jakości zgodnie z zezwoleniem. Ponadto organizacja posiada procedurę dokonania ponownej oceny pracy, która ma być wykonywana przy mniejszej rzeczywistej dyspozycyjności personelu w stosunku do stopnia udziału personelu w danym okresie lub na danej zmianie.
- e) Organizacja ustanawia i kontroluje kompetencje personelu zaangażowanego w jakiejkolwiek czynności związane z obsługą, zarządzaniem i/lub kontrolą jakości zgodnie z procedurą i normą uzgodnioną przez właściwy organ. Oprócz ekspertyzy niezbędnej do wykonywania określonej funkcji, kompetencje muszą obejmować praktyczną znajomość kwestii związanych z czynnikami ludzkimi oraz wydajnością ludzką dostosowanymi do funkcji tych osób w organizacji. „Czynniki ludzkie” oznaczają zasady, które mają zastosowanie do projektowania, certyfikacji, szkoleń, działań i obsługi w dziedzinie lotnictwa oraz zmierzają do bezpiecznego związku między elementami ludzkimi i innymi elementami poprzez odpowiednie uwzględnienie działań ludzkich. „Wydajność ludzka” oznacza możliwości i ograniczenia ludzkie, które mają wpływ na bezpieczeństwo i efektywność działań w dziedzinie lotnictwa.
- f) Organizacja zapewnia, że personel, który przeprowadza niedestrukcyjny test utrzymania ciągłej zdolności do lotu struktur statku powietrznego i/lub części statku powietrznego, ma odpowiednie kwalifikacje do przeprowadzania testów niedestrukcyjnych zgodnie z normami europejskimi lub normami równoważnymi uznanymi przez Agencję. Personel, który wykonuje jakiejkolwiek inne zadania specjalne, ma odpowiednie kwalifikacje zgodnie z oficjalnie uznanymi normami. W drodze odstępstwa od niniejszej litery, personel określony w lit. g) i lit. h) pkt 1 i 2, zakwalifikowany do kategorii B1 w części 66, może przeprowadzać i/lub kontrolować wnikliwy wzrokowy test kontrastu kolorów.

- g) Każda organizacja zajmująca się obsługą statków powietrznych, o ile lit. j) nie stanowi inaczej, posiada, w przypadku obsługi liniowej statków powietrznych, personel mający odpowiednie kwalifikacje odpowiadające kategoriom B1 i B2 zgodnie z częścią 66 i pkt 145.A.35.

Ponadto organizacja może również wykorzystywać odpowiednio przeszkolony do wykonywania zadań personel certyfikujący, należący do kategorii A zgodnie z częścią 66 i pkt 145.A.35, do przeprowadzania drobnych czynności związanych z zaprogramowaną obsługą liniową oraz prostej naprawy usterek. Dostępność personelu certyfikującego kategorii A nie zastępuje zapotrzebowania na personel certyfikujący kategorii B1 i B2 z części 66 wspierający personel certyfikujący kategorii A. Jednakże personel kategorii B1 i B2 z części 66 nie musi być stale obecny w porcie międzylądowania podczas drobnych czynności związanych z obsługą lub prostych napraw usterek.

- h) Każda organizacja zajmująca się obsługą statków powietrznych, o ile lit. j) nie stanowi inaczej:
1. posiada, w przypadku podstawowej obsługi dużych statków powietrznych, odpowiednio wykwalifikowany personel certyfikujący należący do kategorii C zgodnie z częścią 66 i pkt 145.A.35. Ponadto organizacja posiada odpowiednio wykwalifikowany personel należący do kategorii B1 i B2 w wystarczającej liczbie, zgodnie z częścią 66 i pkt 145.A.35, w celu wspomagania personelu certyfikującego kategorii C.
 - i) Personel pomocniczy kategorii B1 i B2 upewnia się, że odpowiednie zadania lub inspekcje były przeprowadzane według wymaganych norm przed wydaniem certyfikatu dopuszczenia do eksploatacji przez personel certyfikujący kategorii C.
 - ii) Organizacja zachowuje rejestr wszystkich członków personelu pomocniczego kategorii B1 i B2.
 - iii) Personel certyfikujący kategorii C upewnia się, że została zachowana zgodność z ppkt i) i zostały wykonane wszystkie prace wymagane przez klienta w czasie szczególnej kontroli obsługi podstawowej lub w odniesieniu do ogółu zadań, oraz ocenia skutki każdej niewykonanej pracy w celu nakazania jej wykonania lub uzgodnienia z podmiotem eksploatującym statek powietrzny przełożenia jej na inny termin lub do czasu następnej szczególnej kontroli.
 2. posiada, w przypadku podstawowej obsługi statków powietrznych innych niż duże statki powietrzne:
 - i) odpowiednio wykwalifikowany personel certyfikujący w zakresie statków powietrznych, należący do kategorii B1 i B2 zgodnie z częścią 66 i pkt 145.A.35; lub
 - ii) odpowiednio wykwalifikowany personel certyfikujący w zakresie statków powietrznych, należący do kategorii C wspomagany przez personel pomocniczy kategorii B1 i B2 zgodnie z ust. 1.
- i) Personel certyfikujący w zakresie części odpowiada wymogom części 66.
- j) W drodze odstępstwa od lit. g) i h), organizacja może wykorzystać personel certyfikujący, którego kwalifikacje są zgodne z następującymi przepisami:
1. W przypadku organizacji usytuowanych poza terytorium Wspólnoty, kwalifikacje personelu certyfikującego mogą być zgodne z krajowymi uregulowaniami w zakresie lotnictwa w państwie, w którym są zarejestrowane pomieszczenia organizacji, zgodnie z warunkami określonymi w dodatku IV do niniejszej części.
 2. W przypadku obsługi liniowej przeprowadzanej w porcie międzylądowania organizacji usytuowanej poza terytorium Wspólnoty, kwalifikacje personelu certyfikującego mogą być zgodne z krajowymi uregulowaniami w zakresie lotnictwa w państwie, w którym znajduje się port śródlądowania, zgodnie z warunkami określonymi w dodatku IV do niniejszej części.
 3. W przypadku powtarzającej się dyrektywy zdatności do lotu przed lotem, która stanowi w szczególności, że członkowie załogi statków powietrznych mogą wykonać dyrektywę zdatności do lotu, organizacja może wydawać ograniczone zezwolenia na certyfikację dla kapitana statku powietrznego i/lub mechanika pokładowego na podstawie licencji posiadanych przez członków załogi statku powietrznego. Jednakże organizacja sprawdza, czy zostało przeprowadzone wystarczające szkolenie praktyczne w celu upewnienia się, że kapitan statku powietrznego lub mechanik pokładowy mogą wykonać dyrektywę zdatności do lotu zgodnie z wymaganymi normami.
 4. W przypadku statku powietrznego eksploatowanego poza miejscem wsparcia, organizacja może wydawać ograniczone zezwolenia na certyfikację dla kapitana i/lub mechanika pokładowego na podstawie licencji posiadanych przez członków załogi statku powietrznego pod warunkiem stwierdzenia, że przeprowadzone zostało wystarczające szkolenie praktyczne w celu zapewnienia, że kapitan lub mechanik pokładowy mogą wykonać wymienione zadanie według wymaganej normy. Przepisy niniejszego ustępu są szczegółowo określone w specyfikacji procedury.
 5. W następujących nieprzewidzianych przypadkach, kiedy statek powietrzny jest uziemiony w miejscu innym niż główna baza, gdzie nie jest dostępny odpowiedni personel certyfikujący, organizacja, która jest umownym wykonawcą czynności związanych z obsługą, może wydawać jednorazowe zezwolenia na certyfikację:
 - i) jednemu ze swoich pracowników posiadających równoważne zezwolenie w odniesieniu do statków powietrznych o podobnej technologii, konstrukcji lub systemach; lub

- ii) jakiegokolwiek osobie posiadającej nie mniej niż pięć lat doświadczenia w czynnościach związanych z obsługą oraz ważną licencję obsługi statków powietrznych ICAO odpowiadającą rodzajowi statku powietrznego wymagającego certyfikacji, pod warunkiem że w miejscu tym nie znajduje się żadna organizacja należycie zatwierdzona na mocy niniejszej części, a związana umową organizacja otrzymuje i zachowuje dokumenty potwierdzające doświadczenia i licencję takiej osoby.

O wszystkich przypadkach wymienionych w niniejszym akapicie należy powiadomić właściwy organ w terminie siedmiu dni od wydania zezwolenia na certyfikację. Organizacja wydająca jednorazowe zezwolenie upewnia się, że wszystkie czynności związane z obsługą, które mogą wpłynąć na bezpieczeństwo lotu, są ponownie sprawdzane przez odpowiednio zatwierdzoną organizację.

145.A.35 Personel certyfikujący oraz personel pomocniczy kategorii B1 i B2

- a) Oprócz właściwych wymogów określonych w pkt 145.A.30 lit. g) i h), organizacja zapewnia, że personel certyfikujący i personel pomocniczy kategorii B1 i B2 posiadają właściwą znajomość odpowiednich obsługiwanych statków powietrznych i/lub części statku powietrznego wraz ze związanymi z nimi procedurami organizacji. W przypadku personelu certyfikującego wymogi te muszą być spełnione przed (ponownym) wydaniem zezwolenia na certyfikację.

„Personel pomocniczy kategorii B1 i B2” oznacza personel kategorii B1 i B2 w środowisku obsługi podstawowej, który nie musi obowiązkowo posiadać wszystkich prerogatyw związanych z certyfikacją. „Odpowiedni statek powietrzny i/lub części statku powietrznego” oznaczają statek powietrzny lub części statku powietrznego określone w poszczególnych zezwoleniach na certyfikację. „Zezwolenie na certyfikację” oznacza zezwolenie wydane personelowi certyfikującemu przez organizację oraz precyzujące fakt, że personel może podpisywać certyfikaty lub dopuszczenie do eksploatacji w ramach ograniczeń ustanowionych w zezwoleniu, w imieniu zatwierdzonej organizacji.

- b) Z wyjątkiem przypadków wymienionych w pkt 145.A.30 lit. j), organizacja może wydawać zezwolenia na certyfikację wyłącznie personelowi certyfikującemu należącemu do podstawowych kategorii lub podkategorii oraz posiadającemu wszelkie kwalifikacje typu wymienione w licencji obsługi statku powietrznego, określonej w części 66, pod warunkiem że licencja pozostaje ważna przez cały okres ważności zezwolenia, a personel certyfikujący spełnia wymogi części 66.
- c) Organizacja zapewnia, że wszyscy członkowie personelu certyfikującego oraz personelu pomocniczego kategorii B1 i B2 rzeczywiście wykonywali czynności związane z odpowiednią obsługą statku powietrznego lub konserwacją części przez co najmniej sześć miesięcy w ciągu dwóch kolejnych lat. Do celów niniejszej litery „rzeczywiste wykonywanie czynności związane z obsługą statku powietrznego lub konserwacją części” oznacza pracę w środowisku obsługi statku powietrznego lub w środowisku konserwacji części oraz wykorzystywanie prerogatyw związanych z zezwoleniem na certyfikację i/lub rzeczywiste wykonywanie czynności związanych z obsługą co najmniej kilku systemów różnych rodzajów statków powietrznych wymienionych w poszczególnych zezwoleniach na certyfikację.
- d) Organizacja zapewnia, że wszyscy członkowie personelu certyfikującego oraz personelu pomocniczego kategorii B1 i B2 są w wystarczającym stopniu objęci szkoleniem ustawicznym przez okres dwóch lat w celu zapewnienia, że personel ma aktualną wiedzę z zakresu odpowiednich technologii, procedur organizacji oraz kwestii związanych z czynnikiem ludzkim.
- e) Organizacja ustanawia program szkolenia ustawicznego dla personelu certyfikującego oraz personelu pomocniczego kategorii B1 i B2, włącznie z procedurą zapewniającą zgodność z odpowiednimi pkt 145.A.35 przy wydawaniu zezwoleń na certyfikację personelowi certyfikującemu na mocy niniejszej części oraz procedurą zapewniającą zgodność z częścią 66.
- f) Z wyjątkiem zaistnienia nieprzewidzianych przypadków z pkt 145.A.30 lit. j) ppkt 5, organizacja dokonuje oceny wszystkich potencjalnych członków personelu certyfikującego w odniesieniu do ich kompetencji, kwalifikacji oraz zdolności wykonywania potencjalnych obowiązków związanych z certyfikacją zgodnie z procedurą określoną w specyfikacji przed (ponownym) wydaniem zezwolenia na certyfikację na mocy niniejszej części.
- g) W przypadku gdy warunki określone w lit. a), b), d), f) oraz, gdzie stosowne, lit. c) zostały spełnione przez personel certyfikujący, organizacja wydaje zezwolenie na certyfikację, które wyraźnie określa zakres i ograniczenia tego zezwolenia. Przedłużenie zezwolenia na certyfikację zależy od zachowania zgodności z lit. a), b), d) oraz, gdzie stosowne, lit. c).
- h) Zezwolenie na certyfikację musi zostać sporządzone w formie, która wskazuje jego zakres personelowi certyfikującemu oraz każdej upoważnionej osobie, która może zażądać sprawdzenia zezwolenia. W przypadku użycia kodów w celu określenia zakresu organizacja musi szybko udostępnić objaśnienia kodów. „Upoważniona osoba” oznacza urzędników właściwych organów, Agencję i Państwo Członkowskie, które są odpowiedzialne za nadzór statku powietrznego lub części podlegających obsłudze.
- i) Osoba odpowiedzialna za system jakości pozostaje również odpowiedzialna za wydawanie w imieniu organizacji zezwoleń na certyfikację personelowi certyfikującemu. Osoba ta może mianować inne osoby do wydawania lub uchylania zezwoleń na certyfikację zgodnie z procedurą określoną w specyfikacji.

- j) Organizacja zachowuje akta wszystkich członków personelu certyfikującego oraz personelu pomocniczego kategorii B1 i B2.

Akta członków personelu zawierają:

1. szczegóły dotyczące licencji na obsługę wszystkich statków powietrznych posiadanych na mocy części 66;
2. informacje na temat wszystkich ukończonych szkoleń;
3. gdzie stosowne, zakres wydanego zezwolenia na certyfikację; oraz
4. dane szczegółowe członków personelu posiadających ograniczone lub jednorazowe zezwolenie na certyfikację.

Organizacja przechowuje akta członków personelu certyfikującego lub personelu pomocniczego kategorii B1 lub B2 przez co najmniej dwa lata po zakończeniu pracy w organizacji lub natychmiast po wycofaniu zezwolenia. Ponadto, na żądanie, organizacja zajmująca się obsługą wydaje członkom personelu certyfikującego kopie ich akt w momencie opuszczania organizacji.

Zgodnie z powyższym personel certyfikujący ma dostęp do swoich akt osobowych na wniosek.

- k) Organizacja wydaje członkom personelu certyfikującego kopie ich zezwolenia na certyfikację w formie papierowej lub elektronicznej.
- l) Personel certyfikujący okazuje zezwolenie na certyfikację każdej upoważnionej osobie w ciągu 24 godzin.
- m) Dolna granica wiekowa dla personelu certyfikującego i personelu pomocniczego kategorii B1 i B2 wynosi 21 lat.

145.A.40 Sprzęt, narzędzia i materiały

- a) Organizacja posiada i wykorzystuje wszystkie niezbędne narzędzia, materiały i sprzęt do wykonywania zatwierdzonego zakresu prac.
1. W przypadku gdy producent określa specyficzne narzędzie lub specyficzny sprzęt, organizacja używa tego narzędzia lub sprzętu o ile użycie innego narzędzia lub sprzętu nie jest dozwolone przez właściwy organ za pośrednictwem procedur określonych w specyfikacji.
 2. Sprzęt i narzędzia muszą być ciągle dostępne, z wyjątkiem przypadków narzędzi lub sprzętu, które są używane tak rzadko, że ich ciągła dostępność nie jest konieczna. Takie przypadki są określane w procedurze specyfikacji.
 3. Organizacja zatwierdzona do wykonywania podstawowej obsługi posiada wystarczające instrumenty dostępu do statku powietrznego oraz platformy inspekcji/dokowania umożliwiające właściwą inspekcję.
- b) Organizacja zapewnia, że narzędzia, sprzęt, a w szczególności sprzęt do przeprowadzania testów, stosownie do przypadku, są poddawane kontroli oraz kalibrowane zgodnie z oficjalnie uznaną normą, z częstotliwością zapewniającą właściwe funkcjonowanie i precyzję. Zapisy kalibracji i identyfikacji zastosowanej normy są przechowywane przez organizację.

145.A.42 Zatwierdzanie części statku powietrznego

- a) Wszystkie części są klasyfikowane i odpowiednio segregowane według następujących kategorii:
1. Części, których stan jest zadowalający, dopuszczone do eksploatacji na podstawie formularza 1 EASA lub formularza równoważnego oraz oznaczone zgodnie z częścią 21 podsekcja Q.
 2. Części nienadające się eksploatacji, które wymagają konserwacji zgodnie z niniejszą sekcją.
 3. Części, których odzyskanie nie jest możliwe, sklasyfikowane zgodnie z pkt 145.A.42 lit. d).
 4. Części standardowe używane w statku powietrznym, silniku, śmigle lub innej części statku powietrznego, jeżeli są wymienione w ilustrowanym katalogu części wydanym przez producenta i/lub danych dotyczących obsługi.
 5. Surowce i materiały zużywalne używane przy wykonywaniu czynności związanych z obsługą, jeżeli organizacja uzna, że surowce i materiały odpowiadają w sposób zadowalający wymaganym specyfikacjom oraz można je odpowiednio zidentyfikować. Do wszystkich surowców i materiałów musi być dołączona dokumentacja wyraźnie odnosząca się do poszczególnych surowców i materiałów oraz zawierająca deklarację zgodności ze specyfikacjami i informację na temat pochodzenia producenta i dostawcy.
- b) Przed zainstalowaniem części organizacja zapewnia, że dana część będzie mogła być zastosowana w przypadku wprowadzenia różnych zmian i/lub norm w zakresie dyrektywy zdatności do lotu.
- c) Organizacja może produkować ograniczoną gamę części używanych w trakcie wykonywanych prac przy wykorzystaniu własnych urządzeń, pod warunkiem zastosowania procedur identycznych z procedurami określonymi w specyfikacji.

- d) Części, których certyfikowany okres użytkowania wygaś lub które zawierają usterkę niemożliwą do naprawienia, są klasyfikowane jako części, których odzyskanie nie jest możliwe, i nie mogą zostać ponownie wprowadzone do systemu dostaw części, o ile certyfikowany okres użytkowania nie został przedłużony lub nie zostało zatwierdzone rozwiązanie pozwalające na ich naprawę zgodnie z częścią 21.

145.A.45 Dane dotyczące obsługi

- a) Organizacja posiada i wykorzystuje wszystkie mające zastosowanie aktualne dane dotyczące obsługi przy wykonywaniu czynności związanych z obsługą, włącznie ze zmianami i naprawami. „Mające zastosowanie” oznacza odpowiednie dla każdego statku powietrznego, części lub procesu określonych w programie klasyfikacji rodzajów zezwoleń organizacji oraz w każdym wykazie upoważnień z nim związanym.

W przypadku danych dotyczących obsługi dostarczonych przez podmiot eksploatujący statek powietrzny lub klienta, organizacja przechowuje takie dane w trakcie wykonywania prac, z wyjątkiem konieczności dostosowania się do pkt 145.A.55 lit. c).

- b) Do celów niniejszej części mające zastosowanie dane dotyczące obsługi obejmują:
1. Wszystkie mające zastosowanie wymogi, procedury, przepisy operacyjne lub informacje wydane przez organ odpowiedzialny za nadzór statku powietrznego lub części;
 2. Wszystkie mające zastosowanie dyrektywy w zakresie zdatości do lotu wydane przez organ odpowiedzialny za nadzór statku powietrznego lub części;
 3. Instrukcje utrzymania zdatości do lotu, wydane przez posiadaczy certyfikatów typu, posiadaczy dodatkowych certyfikatów typu, jakkolwiek inną organizację, która jest wyznaczona do publikacji takich danych na podstawie części 21, oraz, w przypadku statku powietrznego lub części statku powietrznego z państw trzecich, dane dotyczące zdatości do lotu narzucone przez organ odpowiedzialny za nadzór statku powietrznego lub części;
 4. Wszystkie mające zastosowanie normy, obejmujące między innymi obecne praktyki w zakresie obsługi uznane przez Agencję za dobre normy obsługi;
 5. Wszystkie mające zastosowanie dane, wydane zgodnie z lit. d).
- c) Organizacja ustanawia procedury zapewniające odnotowanie i zgłoszenie autorowi wszelkich nieprecyzyjnych, niekompletnych lub niejasnych procedur, praktyk, informacji lub instrukcji w zakresie obsługi zawartych w danych dotyczących obsługi, używanych przez personel zajmujący się obsługą.
- d) Organizacja może wyłącznie dokonać zmian instrukcji dotyczących obsługi zgodnie z procedurą określoną w specyfikacji organizacji obsługi. Jeżeli chodzi o zmiany, organizacja wykaże, że ich skutkiem są równoważne lub ulepszone normy oraz poinformuje o nich posiadacza certyfikatu typu. Do celów niniejszej litery, instrukcje dotyczące obsługi oznaczają instrukcje na temat sposobu wykonywania poszczególnych zadań związanych z obsługą: nie obejmują one projektowania technicznego napraw i zmian.
- e) Organizacja dostarcza system kart lub formularzy prac wspólnych, który może być używany we wszystkich jednostkach organizacji. Ponadto organizacja dokonuje dokładnej transkrypcji danych dotyczących obsługi zawartych w lit. b) i d) do kart lub na formularze pracy lub zamieszcza precyzyjne odniesienie do poszczególnych zadań związanych z obsługą, zawartych w danych dotyczących obsługi. Karty lub formularze pracy mogą być sporządzane przy pomocy komputera oraz przechowywane w elektronicznej bazie danych pod warunkiem zapewnienia stosownych środków zabezpieczających przed niedozwolonym wprowadzaniem zmian oraz wykonania kopii zapasowej elektronicznej bazy danych, która jest uaktualniana w ciągu 24 godzin od każdego wpisu wprowadzanego do głównej elektronicznej bazy danych. Kompleksowe zadania związane z obsługą są zapisywane w kartach lub na formularzach pracy i dzielone na wyraźne etapy w celu zapewnienia zapisu całości wykonanych zadań związanych z obsługą.
- Jeżeli organizacja świadczy podmiotowi eksploatującemu statek powietrzny usługi związane z obsługą statku powietrznego, który wymaga używania własnego systemu kart lub formularzy pracy, takie karty lub formularze mogą być używane. W tym przypadku organizacja ustanawia procedurę zapewniającą poprawne wypełnianie kart lub formularzy pracy przez podmiot eksploatujący statek powietrzny.
- f) Organizacja zapewnia, że wszystkie mające zastosowanie dane są niezwłocznie udostępniane do użycia, jeżeli są niezbędne członkom personelu zajmującego się obsługą.
- g) Organizacja ustanawia procedurę w celu zapewnienia, że dane dotyczące obsługi, które kontroluje, są uaktualniane. W przypadku danych dotyczących obsługi, kontrolowanych i dostarczanych przez podmiot eksploatujący statek powietrzny/klienta, organizacja jest w stanie wykazać, że ma pisemne potwierdzenie od podmiotu eksploatującego statek powietrzny/klienta o aktualności danych dotyczących obsługi lub zlecenie prac określające zmiany statusu danych dotyczących obsługi, które mają być używane, albo może wykazać, że figuruje one w wykazie zmian danych dotyczących obsługi prowadzonym przez podmiot eksploatujący statek powietrzny/klienta.

145.A.47 Planowanie produkcji

- a) Organizacja posiada system dostosowany do wielkości i trudności prac umożliwiający zaplanowanie dyspozycyjności całego niezbędnego personelu, wszystkich narzędzi, sprzętu, materiałów, danych dotyczących obsługi i pomieszczeń w celu zapewnienia bezpiecznego wykonania prac związanych z obsługą.
- b) Przy planowaniu zadań związanych z obsługą i ustalaniu zmian należy uwzględnić granice wydajności ludzkiej.
- c) Jeżeli wymagane jest zapewnienie kontynuacji lub zakończenia zadań związanych z obsługą ze względu na zmianę ekipy lub zakończenie zmiany, należy zapewnić przepływ istotnych informacji między personelem wychodzącym i przychodzącym.

145.A.50 Certyfikacja obsługi

- a) Certyfikat dopuszczenia do eksploatacji jest wystawiany przez właściwie upoważniony personel certyfikujący w imieniu organizacji, po dokonaniu weryfikacji właściwego wykonania przez organizację wszystkich zleconych czynności związanych z obsługą zgodnie z procedurami określonymi w pkt 145.A.70, przy uwzględnieniu dostępności i użycia danych dotyczących obsługi określonych w pkt 145.A.45, oraz po stwierdzeniu braku znanych niezgodności, które poważnie zagrażają bezpieczeństwu lotu.
- b) Certyfikat dopuszczenia do eksploatacji jest wydawany przed lotem i po zakończeniu wszelkich czynności związanych z obsługą.
- c) Nowe usterki lub niekompletne zlecenia prac związanych z obsługą odkryte w trakcie wykonywania czynności związanych z obsługą wspomnianą powyżej należy podać do wiadomości podmiotu eksploatującego statek powietrzny, w szczególności w celu uzyskania zezwolenia na przeprowadzenie napraw takich usterek lub uzupełnienia brakujących elementów zlecenia prac związanych z obsługą. W przypadku gdy podmiot eksploatujący statek powietrzny odmawia wykonania prac związanych z obsługą na mocy niniejszej litery, stosuje się lit. e).
- d) Certyfikat dopuszczenia do eksploatacji jest wydawany po zakończeniu wszystkich czynności związanych z konserwacją części statku powietrznego. Znak certyfikatu upoważniającego do dopuszczenia do eksploatacji lub zatwierdzenia zdolności do lotu, za który uznaje się formularz 1 EASA w dodatku I do niniejszej części, stanowi certyfikat dopuszczenia części do eksploatacji. Jeżeli organizacja zajmuje się konserwacją części na własny użytek, formularz 1 EASA może okazać się zbędny, w zależności od wewnętrznych procedur organizacji w zakresie dopuszczania do eksploatacji określonych w specyfikacji.
- e) W drodze odstępstwa od lit. a), jeżeli organizacja nie jest w stanie wykonać zleconych czynności związanych z obsługą, może wydać certyfikat dopuszczenia do eksploatacji ograniczony do zatwierdzonego statku powietrznego. Organizacja zamieszcza informację na temat tego faktu w certyfikacie dopuszczającym statek do eksploatacji przed wydaniem tego certyfikatu.
- f) W drodze odstępstwa od lit. a) i pkt 145.A.42, jeżeli statek powietrzny jest uziemiony w miejscu innym niż główny port międzylądowania lub główna baza obsługi ze względu na brak dostępności części mającej właściwy certyfikat dopuszczenia do eksploatacji, możliwe jest czasowe zastosowanie części bez właściwego certyfikatu dopuszczenia do eksploatacji na maksymalny czas 30 godzin lotu lub do czasu powrotu statku powietrznego do głównego portu międzylądowania lub głównej bazy obsługi, w zależności od tego, która z okoliczności nastąpi szybciej, pod warunkiem że podmiot eksploatujący statek na to zezwala, a część ma odpowiedni certyfikat dopuszczenia do eksploatacji, jednak zgodnie ze wszystkimi stosowanymi wymogami operacyjnymi i wymogami w zakresie obsługi. Części należy usunąć przed upływem narzuconego terminu, o ile w międzyczasie nie otrzymano właściwego certyfikatu na mocy lit. a) i pkt 145.A.42.

145.A.55 Zapis czynności związanych z obsługą

- a) Organizacja dokonuje zapisu wszystkich szczegółów dotyczących przeprowadzanych prac w zakresie obsługi. Organizacja zachowuje co najmniej zapisy niezbędne do przedstawienia dowodu, że wszystkie wymogi zostały wypełnione w odniesieniu do wydania certyfikatu dopuszczenia do eksploatacji, włącznie z dokumentami wyjściowymi podwykonawców.
- b) Organizacja dostarcza kopię każdego certyfikatu dopuszczenia do eksploatacji podmiotowi eksploatującemu statek powietrzny, wraz z kopią każdej zatwierdzonej specyficznej naprawy lub zmiany, która została przeprowadzona.
- c) Organizacja zachowuje kopie wszystkich szczegółowych zapisów czynności związanych z obsługą lub podobnych danych dotyczących obsługi przez dwa lata od daty dopuszczenia do eksploatacji statku powietrznego lub części, których prace te dotyczyły.
 - 1. Zapisy dokonane na mocy niniejszego ustępu są przechowywane w bezpiecznym miejscu zapewniającym ochronę przed pożarem, powodzią lub kradzieżą.

2. Komputerowe kopie zapisowe dysków, kaset, itd. są składowane w miejscu innym niż miejsce przechowywania dysków i kaset roboczych, itd., w środowisku, które zapewnia ich zachowanie w dobrym stanie.
3. Jeżeli organizacja zatwierdzona na mocy niniejszej części kończy swoją działalność, wszystkie zachowane zapisy czynności związanych z obsługą, obejmujące ostatnie dwa lata, przekazuje się nowemu posiadaczowi lub klientowi odpowiedniego statku powietrznego lub części zgodnie z instrukcjami właściwego organu.

145.A.60 Sprawozdanie ze zdarzeń

- a) Organizacja powiadamia właściwy organ, państwo rejestracji lub organizację odpowiedzialną za projekt statku powietrznego lub części o każdym stanie statku powietrznego lub części stwierdzonym przez organizację, który wywołał lub może wywołać stan poważnie zagrażający bezpieczeństwu lotu.
- b) Organizacja ustanawia wewnętrzny system powiadamiania o zdarzeniach zgodnie ze szczegółowymi wskazówkami specyfikacji, który umożliwia gromadzenie i ocenę takich informacji, włącznie z oceną i wyborem zdarzeń, które podlegają powiadomieniu na mocy lit. a). Procedura ta pozwala na stwierdzenie negatywnych tendencji, a także opisuje działania naprawcze podjęte lub podejmowane przez organizację w celu zasygnalizowania usterek i zawarcia oceny wszystkich znanych, istotnych informacji dotyczących takich zdarzeń oraz, w miarę potrzeby, określa metodę obiegu informacji.
- c) Organizacja sporządza sprawozdania w formie i w sposób, które zostały ustanowione przez Agencję oraz zapewnia, że zawierają one wszystkie istotne informacje na temat znanych organizacji informacji na temat stanu i wyników oceny.
- d) Jeżeli organizacja jest związana umową z podmiotem handlowym eksploatującym statek powietrzny w celu wykonywania czynności związanych z obsługą, organizacja powiadamia również przedsiębiorstwo eksploatujące statek powietrzny o każdym stanie wpływającym na statek powietrzny lub część statku powietrznego przedsiębiorstwa.
- e) Organizacja przygotowuje i przedstawia sprawozdania jak najszybciej, a w każdym wypadku w ciągu 72 godzin po stwierdzeniu przez nią stanu, który jest przedmiotem sprawozdania.

145.A.65 Polityka bezpieczeństwa i jakości, procedury obsługi i systemu jakości

- a) Organizacja ustanawia politykę bezpieczeństwa i jakości, która ma zostać włączona do specyfikacji na mocy pkt 145.A.70.
- b) Organizacja ustanawia procedury uzgodnione przez właściwy organ uwzględniając czynniki ludzkie oraz wydajność ludzką w celu zapewnienia dobrych praktyk obsługi oraz zgodności z niniejszą częścią, która musi zawierać wyraźne zlecenie lub umowę o wykonanie prac, w taki sposób, aby statek powietrzny i części statku powietrznego mogły zostać dopuszczone do eksploatacji zgodnie z pkt 145.A.50.
 1. Procedury obsługi na mocy niniejszego ustępu mają zastosowanie do pkt 145.A.25–145.A.95.
 2. Procedury obsługi, które organizacja ustanowiła lub ustanowi na mocy niniejszego ustępu, obejmują wszystkie aspekty przeprowadzania działań związanych z obsługą, włącznie ze zleceniem i kontrolą specjalnych usług oraz ustanawiają normy, w oparciu o które organizacja pracuje.
 3. Jeżeli chodzi o liniową i podstawową obsługę statków powietrznych, organizacja ustanawia procedury mające na celu minimalizację ryzyka powielania błędów oraz wykrycia błędów w systemach krytycznych, oraz zapewnienia, że nikt nie musi wykonywać i sprawdzać zadań związanych z obsługą, zakładających wykonanie czynności demontażu lub łączenia wielu części tego samego typu, pasujących do więcej niż jednego systemu w tym samym statku powietrznym, podczas przeprowadzania poszczególnych kontroli obsługi. Jednakże jeżeli wyłącznie jedna osoba jest dyspozycyjna, aby wykonać te zadania, należy uzupełnić karty lub formularze pracy organizacji przez dodanie etapu ponownej inspekcji pracy przeprowadzanej przez tę osobę po wykonaniu wszystkich identycznych zadań.
 4. Procedury obsługi są ustanawiane w celu zapewnienia, że usterki są poddawane ocenie, a zmiany i naprawy przeprowadzane przy użyciu danych zatwierdzonych przez Agencję lub zatwierdzoną organizację projektową z części 21, w zależności od przypadku.
- c) Organizacja ustanawia system jakości obejmujący:
 1. niezależne kontrole w celu monitorowania zgodności z wymaganymi normami w zakresie statków powietrznych lub części statków powietrznych oraz dostosowanie procedur w celu zapewnienia, że odwołują się one do dobrych praktyk obsługi oraz zdadności do lotu statków powietrznych lub sprawności części statków powietrznych. W najmniejszych organizacjach niezależna kontrola, która stanowi część systemu jakości, może zostać zlecona innej organizacji zatwierdzonej na mocy niniejszej części lub osobie mającej właściwą wiedzę techniczną i potwierdzone zadowalające doświadczenie w przeprowadzaniu kontroli; oraz

2. system sprawozdań zwrotnych dotyczących jakości przedstawianych osobie lub grupie osób określonych w pkt 145.A.30 lit. b) i ostatecznie osobie zarządzającej, która zapewnia podjęcie właściwych i terminowych działań naprawczych w odpowiedzi na sprawozdania wynikające z niezależnych kontroli ustanowionych w ust. 1.

145.A.70 Specyfikacja organizacji obsługi

- a) „Specyfikacja organizacji obsługi” oznacza dokument lub dokumenty, które zawierają informacje na temat zakresu prac wymagających zezwolenia oraz wskazujących na sposób, w jaki organizacja zamierza zachować zgodność z niniejszą częścią. Organizacja przekazuje właściwemu organowi specyfikację organizacji obsługi, zawierającą następujące informacje:
 1. deklarację podpisywaną przez osobę zarządzającą potwierdzającą, że specyfikacja organizacji obsługi i wszystkie podobne specyfikacje, określające wypełnianie przez organizację wymogów niniejszej części, są stale przestrzegane. Jeżeli osoba zarządzająca nie jest dyrektorem naczelnym organizacji, dyrektor naczelny kontrasygnuje deklarację;
 2. politykę bezpieczeństwa i jakości organizacji zgodnie z pkt 145.A.65;
 3. tytuł(-y) i nazwisko(-a) osób mianowanych na mocy pkt 145.A.30 lit. b);
 4. zadania i obowiązki osób mianowanych na mocy pkt 145.A.30 lit. b), włącznie z kwestiami, które mogą bezpośrednio poruszać z właściwym organem w imieniu organizacji;
 5. schemat organizacji wskazujący na łańcuchy odpowiedzialności między osobami mianowanymi na mocy pkt 145.A.30 lit. b);
 6. listę członków personelu certyfikującego oraz personelu pomocniczego kategorii B1 i B2;
 7. ogólny opis zasobów ludzkich;
 8. ogólny opis urządzeń znajdujących się w każdym miejscu wymienionym w certyfikacie zatwierdzenia organizacji;
 9. specyfikację zakresu pracy organizacji w ramach zezwolenia;
 10. procedurę powiadamiania z pkt 145.A.85 dotyczącą zmian organizacji;
 11. procedurę zmiany specyfikacji organizacji obsługi;
 12. procedury i system jakości ustanowione przez organizację na mocy pkt 145.A.25–145.A.90;
 13. w razie potrzeby, wykaz handlowych podmiotów eksploatujących statki powietrzne, którym organizacja świadczy usługi w zakresie obsługi statku powietrznego;
 14. w razie potrzeby, wykaz organizacji będących podwykonawcami, określonych w pkt 145.A.75 lit. b);
 15. w razie potrzeby, wykaz portów międzylądowania, określonych w pkt 145.A.75 lit. d);
 16. w razie potrzeby, wykaz organizacji związanych umową.
- b) Specyfikacja podlega zmianom niezbędnym do zachowania aktualnego opisu organizacji. Specyfikacja oraz kolejne zmiany są zatwierdzane przez właściwy organ.
- c) Nie naruszając lit. b), drobne zmiany w specyfikacji mogą zostać zatwierdzone zgodnie z procedurą zawartą w specyfikacji (zwaną dalej procedurą pośrednią).

145.A.75 Prerogatywy organizacji

Zgodnie ze specyfikacją organizacja jest uprawniona do wykonywania następujących zadań:

- a) obsługa wszelkich statków powietrznych i części, na obsługę których otrzymała zezwolenie w miejscu określonym w certyfikacie zezwolenia oraz w specyfikacji;
- b) wykonywanie czynności związanych z obsługą wszelkich statków powietrznych lub części, do wykonywania których została zatwierdzona w ramach innej organizacji, która podlega systemowi jakości organizacji. Odnosi się to do prac wykonywanych przez organizację, która sama nie ma odpowiedniego zezwolenia na wykonywanie czynności związanych z obsługą na mocy niniejszej części, a której działania ograniczają się do prac dozwolonych na mocy procedur z pkt 145.A.65 lit. b). Zakres tych prac nie obejmuje kontroli podstawowej obsługi statku powietrznego lub części, lub kontroli pełnego prowadzenia warsztatu lub generalnego przeglądu silnika lub zespołu silnikowego;
- c) obsługa wszelkich statków powietrznych lub części, na obsługę których otrzymała zezwolenie, w każdym miejscu, pod warunkiem że potrzeba takiej obsługi wynika z niezdatności do lotu statku powietrznego lub z konieczności wykonania okazyjnych czynności w zakresie obsługi liniowej, zgodnie z warunkami określonymi w specyfikacji;

- d) obsługa wszelkich statków powietrznych i/lub części, na obsługę których otrzymała zezwolenie w miejscu określonym jako miejsce przeprowadzania obsługi liniowej, w którym możliwe jest wykonanie prostych czynności związanych z obsługą i tylko wówczas, gdy specyfikacja organizacji zezwala na takie działania i zawiera wykaz takich miejsc;
- e) wydawanie certyfikatów dopuszczenia do eksploatacji w związku z wykonaniem czynności związanych z obsługą zgodnie z pkt 145.A.50.

145.A.80 Ograniczenia organizacji

Organizacja zapewnia obsługę statku powietrznego lub części, na obsługę których otrzymała zezwolenie, wyłącznie jeżeli posiada personel certyfikujący i dostęp do wszystkich niezbędnych pomieszczeń, sprzętu, narzędzi, materiałów i danych dotyczących obsługi.

145.A.85 Zmiany w organizacji

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

1. nazwa organizacji;
2. główna lokalizacja organizacji;
3. inne lokalizacje organizacji;
4. osoba zarządzająca;
5. wszelkie osoby mianowane na mocy pkt 145.A.30 lit. b);
6. pomieszczenia, sprzęt, narzędzia, materiały, procedury, zakres pracy lub personel certyfikujący, które mogą mieć wpływ na zatwierdzenie.

145.A.90 Ciągłość ważności

- a) Zezwolenia są wydawane na czas nieokreślony. Pozostają ważne, pod warunkiem że:
 1. organizacja stale przestrzega wymogów niniejszej części, zgodnie z przepisami dotyczącymi wykorzystywania ustaleń określonych w pkt 145.B.40; oraz
 2. właściwy organ ma dostęp do organizacji w celu ustalenia przestrzegania wymogów niniejszej części; oraz
 3. certyfikat nie podlega zwrotowi bądź wycofaniu.
- b) Po zwrocie lub wycofaniu zezwolenie przekazuje się właściwemu organowi.

145.A.95 Wyniki badania

- a) Wyniki badania na poziomie 1 odpowiadają znaczącym niezgodnościom z wymogami części 145, które prowadzą do obniżenia norm bezpieczeństwa i poważnie zagrażają bezpieczeństwu lotu.
- b) Wyniki badania na poziomie 2 odpowiadają wszelkim niezgodnościom z wymogami części 145, które mogłyby prowadzić do obniżenia norm bezpieczeństwa i zagrazić bezpieczeństwu lotu.
- c) Po otrzymaniu informacji na temat wyników badania zgodnie z pkt 145.B.50, podmiot mający zezwolenie na obsługę przyznane organizacji określa naprawczy plan działań i zapewnia właściwy organ, że działania naprawcze są przeprowadzane w wystarczającym stopniu w terminie ustalonym z organem.

SEKCJA B

PROCEDURA W ODNIESIENIU DO WŁAŚCIWYCH ORGANÓW

145.B.01 Zakres

Niniejsza sekcja ustanawia procedury administracyjne, które muszą być stosowane przez właściwy organ przy wykonywaniu swoich zadań i obowiązków z części 145, dotyczących wydawania, przedłużania, zmiany, zawieszania lub wycofywania zezwoleń na obsługę przyznawanych organizacjom.

145.B.10 Właściwy organ

1. Przepisy ogólne

Państwo Członkowskie wyznacza właściwy organ wraz z przyznanymi mu obowiązkami w zakresie wydawania, przedłużania, zmiany, zawieszania lub wycofywania zezwoleń na obsługę. Właściwy organ ustanawia udokumentowane procedury oraz strukturę organizacyjną.

2. Środki

Liczba pracowników musi być dopasowana do konieczności dostosowania się do wymogów określonych w niniejszej sekcji.

3. Kwalifikacja i szkolenie

Wszyscy pracownicy zaangażowani w zezwolenia z części 145 muszą:

- a) posiadać odpowiednie kwalifikacje oraz niezbędną wiedzę, doświadczenie i odbyć szkolenia konieczne do wykonywania przydzielonych im zadań.
- b) w razie potrzeby, odbyć szkolenia/uczestniczyć w szkoleniu ustawicznym w zakresie części 145, włącznie z jej definicjami i normami.

4. Procedury

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

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

145.B.15 Organizacje posiadające lokalizacje w wielu Państwach Członkowskich

Jeżeli pomieszczenia do przeprowadzania obsługi znajdują się w wielu Państwach Członkowskich, badanie i stały nadzór zezwolenia są przeprowadzane wspólnie z właściwymi organami Państw Członkowskich, na których terytorium znajdują się inne pomieszczenia do przeprowadzania obsługi.

145.B.17 Dopuszczalne środki zgodności

Agencja opracowuje dopuszczalne środki, które mogą być stosowane przez Państwa Członkowskie w celu zapewnienia zgodności z niniejszą częścią. Jeżeli dopuszczalne środki zgodności są właściwe, odpowiednie wymogi niniejszej części mogą zostać uznane za wypełnione.

145.B.20 Zezwolenie wstępne

1. Pod warunkiem wypełnienia wymogów z pkt 145.A.30 lit. a) i b), właściwy organ oficjalnie przekazuje wnioskodawcy pisemne zatwierdzenie personelu określonego w pkt 145.A.30 lit. a) i b).
2. Właściwy organ sprawdza, czy procedury określone w specyfikacji organizacji obsługi są zgodne z częścią 145, a deklaracja zobowiązania została podpisana przez osobę zarządzającą.
3. Właściwy organ sprawdza, czy organizacja wypełnia wymogi części 145.
4. Spotkanie z osobą zarządzającą jest wyznaczane co najmniej raz w trakcie badania zezwolenia w celu upewnienia się, że w pełni rozumie ona znaczenie zezwolenia oraz powód podpisania zobowiązania w ramach specyfikacji organizacji do zapewnienia zgodności z procedurami określonymi w specyfikacji.
5. Wszystkie wyniki badania muszą zostać potwierdzone w formie pisemnej i przekazane organizacji.
6. Właściwy organ dokonuje zapisu wszystkich wyników badania, czynności zamknięcia (czynności niezbędnych do zamknięcia wyników badania) oraz zaleceń.
7. W odniesieniu do zezwolenia wstępnego wszystkie wyniki badania muszą zostać skorygowane przed wydaniem zezwolenia.

145.B.25 Wydanie zezwolenia

1. Właściwy organ oficjalnie zatwierdza specyfikację i wydaje wnioskodawcy certyfikat zezwolenia na formularzu 3, który zawiera klasyfikację zezwolenia. Właściwy organ wydaje certyfikat wyłącznie jeżeli organizacja wypełnia wymogi części 145.
2. Właściwy organ określa warunki zezwolenia w certyfikacie zezwolenia na formularzu 3.
3. Numer referencyjny jest umieszczany na certyfikacie zezwolenia na formularzu 3 w sposób określony przez Agencję.

145.B.30 Przedłużanie zezwolenia

Przedłużanie zezwolenia jest monitorowane zgodnie z procesem wydawania „zezwolenia wstępnego” stosowanym na mocy pkt 145.B.20. Ponadto:

1. Właściwy organ przechowuje i uaktualnia program zawierający wykaz zatwierdzonych organizacji przeprowadzających obsługę pod swoim nadzorem, daty wizyt kontrolnych i daty odbycia tych wizyt.

2. Każda organizacja musi zostać skontrolowana pod względem wypełniania wymogów części 145 w odstępach czasu nieprzekraczających 24 miesięcy.
3. Spotkanie z osobą zarządzającą jest wyznaczane co najmniej raz na 24 miesiące w celu upewnienia się, że jest informowana o istotnych kwestiach wynikających z kontroli.

145.B.35 Zmiany

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

Właściwy organ dostosowuje się do stosowanych elementów zawartych w ustępach dotyczących procesu wstępnego w odniesieniu do wszelkich zmian w organizacji.

2. Właściwy organ może narzucić warunki, zgodnie z którymi organizacja może działać w trakcie zmian, o ile nie ustalili, że zezwolenie powinno zostać zawieszone.

145.B.40 Zmiany specyfikacji organizacji obsługi

1. W przypadku bezpośredniego zatwierdzenia zmian specyfikacji właściwy organ sprawdza, czy procedury określone w specyfikacji są zgodne z częścią 145 przed oficjalnym powiadomieniem organizacji o zatwierdzeniu.
2. W przypadku pośredniego zatwierdzenia zmian specyfikacji, właściwy organ zapewnia, że odpowiednio kontroluje zatwierdzenie wszystkich zmian specyfikacji.

145.B.45 Wycofanie, zawieszenie i ograniczenie zezwolenia

Właściwy organ:

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

145.B.50 Wyniki badania

- a) Jeżeli podczas kontroli lub innych działań zostaną znalezione dowody wykazujące brak zgodności z wymogami części 145, właściwy organ podejmuje następujące działania:
 1. W odniesieniu do wyników badania na poziomie 1 właściwy organ niezwłocznie podejmuje działania zmierzające do pełnego lub częściowego wycofania, ograniczenia lub zawieszenia zezwolenia na obsługę przyznanego organizacji w zależności od zakresu wyników badania z poziomu 1, do czasu przeprowadzenia pomyślnych działań naprawczych przez organizację.
 2. W odniesieniu do wyników badania na poziomie 2 okres na przeprowadzenie działań naprawczych wyznaczonych przez właściwy organ musi być dostosowany do charakteru wyników badania, lecz w każdym przypadku nie może przekraczać trzech miesięcy. W niektórych okolicznościach oraz z uwagi na charakter wyników badań właściwy organ może przedłużyć trzymiesięczny okres pod warunkiem przedstawienia zadowalającego planu działań naprawczych zatwierdzonego przez właściwy organ.
- b) Właściwy organ podejmuje działania zmierzające do częściowego lub pełnego zawieszenia zezwolenia w przypadku nieprzestrzegania okresu przyznanego przez właściwy organ.

145.B.55 Przechowywanie zapisów

1. Właściwy organ ustanawia system przechowywania zapisów przy zastosowaniu minimalnych kryteriów przechowywania, które umożliwiają właściwe śledzenie procesu wydawania, przedłużania, zmiany, zawieszania, wycofywania każdego zezwolenia dla organizacji.
2. Zapisy obejmują co najmniej:
 - a) wniosek o zezwolenie dla organizacji, włącznie z jej przedłużeniem.
 - b) program stałego nadzoru właściwego organu włącznie ze wszystkimi zapisami dotyczącymi kontroli.
 - c) certyfikat zezwolenia dla organizacji włącznie ze wszystkimi zmianami.
 - d) kopię programu kontroli odnotowującego daty kontroli oraz daty przeprowadzenia kontroli.

- e) kopię całej oficjalnej korespondencji włącznie z formularzem 4 lub równoważnym dokumentem.
 - f) dane szczegółowe na temat działania(działań) w zakresie zwolnienia i stosowania.
 - g) wszelkie inne formularze sprawozdań z kontroli właściwego organu.
 - h) specyfikacje organizacji obsługi.
3. Minimalny okres przechowywania powyższych danych wynosi cztery lata.
 4. Właściwy organ może wybrać użycie systemu papierowego lub komputerowego lub wszelkie połączenia dwóch systemów pod warunkiem zapewnienia właściwej kontroli.

145.B.60 Zwolnienie

Wszelkie zwolnienia przyznane zgodnie z art. 10 ust. 3 rozporządzenia podstawowego są zapisywane i przechowywane przez właściwy organ.

Dodatek I

Używanie formularza 1 EASA do obsługi technicznej**1. POSTANOWIENIA OGÓLNE**

Certyfikat ma być zgodny z załączonym formatem wraz z numerami pól, czyli każde pole musi być umieszczone tak, jak we wzorze. Rozmiar każdego pola może być jednakże dowolny tak, aby odpowiadał potrzebom indywidualnego zgłoszenia, jednak nie do takich rozmiarów, które czyniłyby certyfikat nierozpoznawalnym. Całkowite wymiary certyfikatu mogą być znacznie powiększane lub zmniejszane, o ile certyfikat pozostaje rozpoznawalny i czytelny. W razie wątpliwości należy zasięgnąć opinii swojego Państwa Członkowskiego.

Pismo ma być wyraźne i czytelne, aby umożliwić łatwe odczytanie certyfikatu.

Certyfikat może być albo wydrukowany wcześniej, albo wygenerowany komputerowo, lecz w każdym przypadku druk linii i znaków musi być wyraźny i czytelny. Sformułowania w formularzu uprzednio wydrukowanym muszą być zgodne z załączonym modelem, lecz nie są dozwolone żadne inne sformułowania certyfikatu.

Dopuszczalne są język angielski lub, gdzie właściwe, języki) danego Państwa Członkowskiego.

Certyfikat można wypełnić w języku angielskim, jeżeli certyfikat jest używany dla celów wywozu, w przeciwnym razie można go wypełnić w języku(-ach) urzędowym(-ych) danego Państwa Członkowskiego.

Szczegóły wprowadzane do certyfikatu mogą być pisane maszynowo/komputerowo lub ręcznie przy użyciu drukowanych liter i mają umożliwiać łatwe odczytanie.

Skróty muszą być ograniczone do minimum.

Obszar na odwrotnej stronie certyfikatu może zostać użyty przez wydającego do umieszczenia dodatkowych informacji, lecz nie może zawierać żadnych oświadczeń istotnych dla certyfikatu.

Oryginał certyfikatu musi towarzyszyć urządzeniom, a także musi istnieć ustalony związek między certyfikatem a urządzeniami. Kopię certyfikatu musi przechowywać podmiot, który urządzenie wyprodukował lub dokonywał obsługi technicznej. Jeżeli format certyfikatu i dane są w całości wygenerowane komputerowo, pod warunkiem udzielenia zgody przez Państwo Członkowskie, dopuszczalne jest przechowywanie formatu certyfikatu oraz danych w bezpiecznej bazie danych.

Jeżeli użyto jednego certyfikatu dla dopuszczenia kilku urządzeń, a urządzenia te zostały następnie oddzielone od siebie, na przykład poprzez rozdzielacz części, wtedy takim urządzeniom musi towarzyszyć kopia oryginalnego certyfikatu i oryginał certyfikatu musi być przechowywany przez podmiot, który otrzymał część urządzeń. Niezachowanie oryginału certyfikatu może unieważnić status dopuszczenia urządzeń.

UWAGA: Nie ma ograniczeń liczby kopii certyfikatu wysłanych do klienta lub przechowywanych przez wydającego.

Certyfikat towarzyszący urządzeniu może być dołączony do urządzenia poprzez umieszczenie go w kopercie dla zapewnienia trwałości.

2. WYPEŁNIENIE CERTYFIKATU DOPUSZCZENIA PRZEZ WYDAJĄCEGO

O ile nie wskazano inaczej, aby dokument stał się ważnym certyfikatem, w każdym polu musi znajdować się wpis.

Pole 1 Nazwa Państwa Członkowskiego, za którego zgodą certyfikat został wydany. Dane mogą być wydrukowane wcześniej.

Pole 2 Wcześniej wydrukowany napis „Autoryzowany certyfikat dopuszczenia/formularz 1 EASA”.

Pole 3 W tym polu znajduje się wydrukowany wcześniej niepowtarzalny numer niezbędny do celów kontroli i identyfikowalności certyfikatu, z wyjątkiem dokumentu wygenerowanego komputerowo, w którym niepowtarzalny numer nie musi być wydrukowany wcześniej, jeżeli komputer został tak zaprogramowany, aby wygenerować numer.

Pole 4 Pełna nazwa i adres oraz adres korespondencyjny, jeżeli jest inny od podanego adresu, uznanej organizacji dopuszczającej urządzenia objęte certyfikatem. Dane mogą być wydrukowane wcześniej. Dozwolone są logo i inne podobne elementy, jeżeli zmieszczą się w tym polu.

Pole 5 Celem tego pola jest odniesienie do zlecenia/umowy/faktury lub jakiegokolwiek innego wewnętrznego procesu organizacyjnego tak, aby było możliwe ustanowienie systemu szybkiej identyfikowalności.

Pole 6 Pole to zostało zamieszczone dla wygody organizacji wydającej certyfikat, aby umożliwić łatwe odniesienie do pola 13 „Uwagi” poprzez użycie numerów urządzeń. Jego wypełnienie nie jest obowiązkowe.

Jeżeli certyfikat ma dopuszczać kilka urządzeń, dopuszczalne jest użycie osobnego wykazu odnoszącego się do certyfikatu.

Pole 7 Należy podać nazwę lub opis urządzeń. Pierwszeństwo ma użycie oznaczeń Ilustrowanego Katalogu Części Zamiennych.

Pole 8 Podać numer części. Pierwszeństwo ma użycie oznaczeń Ilustrowanego Katalogu Części Zamiennych.

Pole 9 Używane w celu wskazania wyrobów uznanych według typu, dla których dopuszczane urządzenia kwalifikują się do instalacji. Wypełnienie tego pola jest nieobowiązkowe, lecz jeżeli jest wypełniane, dopuszczalne są następujące wpisy:

- a) Model specyficznego lub seryjnego statku powietrznego, silnika, śmigła, pomocniczego zespołu silnikowego, lub odniesienie do łatwo dostępnego katalogu lub podręcznika, który zawiera takie informacje, na przykład: „A300”.
- b) „Różne”, jeżeli wiadomo, że kwalifikuje się do instalacji na więcej niż jednym modelu wyrobów uznanych według typu, chyba że wydający życzy sobie ograniczyć użycie do instalacji na określonym modelu; wtedy wyrazić to stwierdza.
- c) „Nieznane”, jeżeli kwalifikowalność jest nieznana; kategoria ta jest przeznaczona do użytku głównie przez organizacje obsługi technicznej.

UWAGA: Żadna informacja podana w polu 9 nie stanowi zezwolenia na montowanie urządzenia do konkretnego statku powietrznego, silnika, śmigła lub pomocniczego zespołu silnikowego. Użytkownik/instalator potwierdza za pomocą dokumentów takich jak Katalog Części Zamiennych, Biuletyny Obsługi itd., że urządzenie kwalifikuje się do danej instalacji.

Pole 10 Podać liczbę dopuszczanych urządzeń.

Pole 11 Podać numer seryjny urządzenia i/lub numer zestawu, gdzie właściwe; jeżeli nie można podać, napisać „nie dotyczy”.

Pole 12 Następujące słowa w cudzysłowie, wraz z definicjami, określają status dopuszczanego urządzenia. W polu należy umieścić jedno lub kilka tych słów:

1. PO PRZEGLĄDZIE

Odnowienie używanego urządzenia poprzez badanie, testowanie i wymianę zgodnie z uznaną normą (*) w celu przedłużenia okresu eksploatacji.

2. SKONTROLOWANY/PRZEBADANY

Badanie urządzenia w celu ustalenia zgodności z uznaną normą (*).

3. ZMODYFIKOWANY

Zmiana w urządzeniu zgodnie z uznaną normą (*).

4. NAPRAWIONY

Przywrócenie urządzenia do stanu zdolnego do użytku zgodnie z uznaną normą (*).

5. BIEŻNIKOWANY

Odnowienie używanej opony zgodnie z uznaną normą (*).

6. PONOWNIE ZMONTOWANY

Ponowne zmontowanie urządzenia zgodnie z uznaną normą (*).

Przykład: Śmigło po transporcie.

UWAGA: Ta klauzula może być użyta wyłącznie w stosunku do urządzeń, które były oryginalnie całkowicie zmontowane przez producenta zgodnie z wymogami produkcyjnymi takimi, jak na przykład zawarte w części 21.

(*) Zatwierdzona norma oznacza normę produkcyjną/projektową/obsługi technicznej/jakości zatwierdzoną przez właściwy organ.

Powyższe deklaracje wspiera odniesienie w polu 13 do uznanych danych/podręcznika/specyfikacji używanych podczas obsługi technicznej.

Pole 13 Konieczne jest wpisanie informacji w tym polu bądź bezpośrednio, bądź poprzez odniesienie do dokumentacji wspierającej, określającej szczególne dane lub ograniczenia odnoszące się do dopuszczanych urządzeń niezbędne użytkownikowi/installatorowi do stwierdzenia ostatecznej zdatności urządzenia do lotu. Informacja ma być jasna, pełna oraz dostarczona w takiej formie i w taki sposób, który jest odpowiedni do celów dokonania takiego stwierdzenia.

Należy jasno określić, do którego urządzenia odnosi się każda informacja.

Jeżeli nie ma takich informacji, wpisać „żadna”.

Przykłady informacji, które można podać:

- Tożsamość oraz wydanie dokumentacji obsługi technicznej używanej jako uznana norma.
- Wykonano/stwierdzono wykonanie dyrektywy zdatności do lotu, jak właściwe.
- Wykonano/stwierdzono wykonanie napraw, jak właściwe.
- Wykonano/stwierdzono wykonanie zmian, jak właściwe.
- Zainstalowano/stwierdzono zainstalowanie części zamiennych, jak właściwe.
- Historia części zamiennych o ograniczonej trwałości.
- Odstępstwa od zlecenia klienta.
- Określenie innych przepisów, jeżeli nie jest to część 145.
- Wydanie deklaracji w celu zaspokojenia zagranicznych wymagań obsługi technicznej.
- Wydanie deklaracji w celu spełnienia warunków międzynarodowych umów serwisowych takich jak, lecz nie wyłącznie, Canadian Technical Arrangement Maintenance oraz USA Bilateral Aviation Safety Agreement — Maintenance Implementation Procedure.

UWAGA: Ostatnie dwie deklaracje dopuszczają możliwość podwójnego dopuszczenia zarówno zgodnie z częścią 145, jak i zagranicznymi wymogami obsługi technicznej, albo pojedynczego dopuszczenia poprzez uznaną organizację obsługi technicznej z części 145 zgodnie z zagranicznymi wymogami obsługi technicznej. Należy jednakże zwrócić uwagę na zaznaczenie odpowiedniej(-ch) rubryki(rubryk) w polu 19 celem nadania ważności dopuszczeniu. Należy także zauważyć, że podwójne dopuszczenie wymaga uznawania/zaakceptowania uznanych danych przez zarówno Państwo Członkowskie, jak i właściwe państwo trzecie, a pojedyncze dopuszczenie wymaga uznawania/zaakceptowania uznanych danych tylko przez właściwe państwo trzecie.

Pola 14, 15, 16, 17 oraz 18: Nie mogą być używane dla działań z zakresu obsługi technicznej podejmowanych przez uznane organizacje obsługi technicznej z części 145. Pola te są zarezerwowane dla dopuszczania/certyfikacji nowo wyprodukowanych urządzeń zgodnie z częścią 21 oraz krajowymi przepisami lotniczymi obowiązującymi przed pełnym wejściem w życie części 21.

Pole 19 Zawiera wymaganą deklarację dopuszczenia do eksploatacji dla obsługi technicznej dokonywanej przez organizację obsługi technicznej z części 145. Jeżeli dopuszcza się obsługę techniczną nieobjętą częścią 145, pole 13 określa szczegółowe przepisy krajowe. W każdym przypadku należy zaznaczyć odpowiednią rubrykę celem nadania ważności dopuszczeniu.

Deklaracja „chyba że stwierdzono inaczej w polu 13” odnosić się ma do następujących sytuacji:

- a) Sytuacja, w której nie można było zakończyć obsługi technicznej.
- b) Sytuacja, w której obsługa techniczna różniła się od standardu wymaganego przez część 145.
- c) Sytuacja, w której obsługę techniczną wykonano zgodnie z wymogami innymi niż część 145.

Którąkolwiek sytuacja lub ich połączenie mają zostać określone w polu 13.

Pole 20 Miejsce na podpis personelu certyfikującego upoważnionego przez organizację obsługi technicznej z części 145. Podpis ten może być wydrukowany przez komputer, pod warunkiem że Państwo Członkowskie zostało zapewnione, że wyłącznie osoba podpisująca może zarządzać komputerem oraz że nie jest możliwe wydrukowanie podpisu na czystym formularzu wygenerowanym przez komputer.

Pole 21 Numer referencyjny uznanej organizacji obsługi technicznej z części 145 nadany przez Państwo Członkowskie.

Pole 22 Wydrukowane nazwisko osoby podpisującej z pola 20 oraz odniesienie do osobistego upoważnienia.

Pole 23 Data złożenia podpisu w polu 19 dopuszczającym do eksploatacji (dzień/miesiąc/rok). Miesiąc ma być napisany słownie. Dopuszczenie do eksploatacji jest podpisywane na „zakończenie obsługi technicznej”.

Uwaga Deklaracje obowiązków użytkownika znajdują się na odwrocie niniejszego certyfikatu. Deklaracje te można dodać na pierwszej stronie formularza poniżej linii końcowej, zmniejszając margines dolny formularza.

1. Właściwy organ zatwierdzający/ państwo		2. AUTORYZOWANY CERTYFIKAT DOPUSZCZENIA FORMULARZ 1 EASA				3. Numer formularza	
4. Nazwa i adres uznanej organizacji:						5. Zlecenie/umowa/ faktura	
6. Urządzenie	7. Wyszczególnienie	8. Numer części	9. Kwalifikowalność*	10. Liczba urządzeń	11. Numer seryjny/numer zestawu	12. Status	
13. Uwagi							
14. Poświadczam, że urządzenia określone powyżej zostały wyprodukowane zgodnie z: ☐ uznanymi danymi projektowymi i są bezpieczne w użytkowaniu ☐ nieuznanymi danymi projektowymi określonymi w polu 13				19. ☐ Część 145.A.50 Dopuszczenie do eksploatacji ☐ Inne przepisy określone w polu 13 Poświadczam, chyba że ustalono inaczej w polu 13, że czynności określone w polu 12 i opisane w polu 13 zostały wykonane zgodnie z częścią 145 i w odniesieniu do tych czynności urządzenia są uważane za gotowe do dopuszczenia do eksploatacji.			
15. Podpis osoby upoważnionej		16. Numer uznania/zezwoleń		20. Podpis osoby upoważnionej		21. Numer referencyjny certyfikatu/uznania	
17. Nazwisko		18. Data (dzień/miesiąc/rok)		22. Nazwisko		23. Data (dzień/miesiąc/rok)	

Autoryzowany certyfikat dopuszczenia

Formularz 1 EASA

OBOWIAZKI UŻYTKOWNIKA/INSTALATORA

Uwaga:

1. Należy pamiętać, że samo istnienie tego dokumentu nie ustanawia automatycznie zezwolenia na instalowanie części zamiennej/części składowej/zestawu.
2. Jeżeli użytkownik/instalator wykonuje prace zgodnie z krajowymi przepisami organu zdatności do lotu innego niż organ zdatności do lotu określony w polu 1, konieczne jest, aby użytkownik/instalator zapewnił, że jego organ zdatności do lotu przyjmuje części zamienne/części składowe/zestawy od organu zdatności do lotu wymienionego w polu 1.
3. Deklaracje 14 i 19 nie stanowią certyfikatu instalacyjnego. W każdym przypadku zapis obsługi technicznej statku powietrznego musi obejmować certyfikat instalacyjny wydany zgodnie z przepisami krajowymi przez użytkownika/instalatora, zanim statek powietrzny zostanie dopuszczony do lotu.

Dodatek II

System uznawania i ratingu organizacji

1. O ile nie określono inaczej dla najmniejszych organizacji w ust. 12, tabela 1 określa pełny zakres uznawania, możliwy na mocy części 145, na formularzu znormalizowanym. Organizacja musi być uznana w przedziale od pojedynczej klasy i ratingu z ograniczeniami do wszystkich klas i ratingu z ograniczeniami.
2. Poza tabelą 1 pkt 145.A.20 wymaga, aby uznana organizacja obsługi technicznej z części 145 wskazywała zakres prac w prezentacji organizacji obsługi technicznej. Patrz także ust. 11.
3. W ramach klas uznawania i ratingu przyznanych przez Państwo Członkowskie, zakres prac, określony w prezentacji organizacji obsługi technicznej, określa dokładne ograniczenia uznawania. Dlatego konieczne jest, aby klasy uznawania i rating były zgodne z zakresem prac organizacji.
4. Rating klasy A oznacza, że uznana organizacja obsługi technicznej z części 145 może dokonywać obsługi technicznej statku powietrznego oraz każdej części składowej (wraz z silnikami/pomocniczymi zespołami silnikowymi) tylko o tyle, o ile takie części składowe są zamontowane na statku powietrznym, z wyjątkiem przypadków, w których takie części składowe mogą zostać czasowo wyjęte w celu obsługi technicznej i jest to wyraźnie dozwolone przez podręcznik obsługi technicznej statku powietrznego, w celu poprawy dostępu do dokonania obsługi technicznej, z zastrzeżeniem procedur kontrolnych zawartych w prezentacji organizacji obsługi technicznej akceptowanych przez Państwo Członkowskie. Sekcja dotycząca ograniczeń określa zakres takiej obsługi technicznej, wskazując tym samym zakres uznawania.
5. Rating klasy B oznacza, że uznana organizacja obsługi technicznej z części 145 może dokonywać obsługi technicznej niezainstalowanego silnika/pomocniczego zespołu silnikowego oraz części składowych silnika/pomocniczego zespołu silnikowego o tyle, o ile takie części składowe są zamontowane na silniku/pomocniczym zespole silnikowym z wyjątkiem przypadków, w których takie części składowe mogą zostać czasowo wyjęte w celu obsługi technicznej, kiedy jest to wyraźnie dozwolone przez podręcznik obsługi silnika/pomocniczego zespołu silnikowego w celu poprawy dostępu do dokonania obsługi technicznej. Sekcja dotycząca ograniczeń określa zakres takiej obsługi technicznej, wskazując tym samym zakres uznawania. Uznana organizacja obsługi technicznej z części 145 z ratingiem klasy B może także wykonywać obsługę techniczną zainstalowanego silnika podczas obsługi technicznej „bazowej” i „liniowej”, z zastrzeżeniem procedur kontrolnych zawartych w prezentacji organizacji obsługi technicznej. Zakres prac organizacji obsługi technicznej odzwierciedla taką działalność, jeżeli jest ona dozwolona przez Państwo Członkowskie.
6. Rating klasy C oznacza, że uznana organizacja obsługi technicznej z części 145 może dokonywać obsługi technicznej niezainstalowanych części składowych (z wyjątkiem silników i pomocniczych zespołów silnikowych) z przeznaczeniem do zamontowania na statku powietrznym lub silniku/pomocniczym zespole silnikowym. Sekcja dotycząca ograniczeń określa zakres takiej obsługi technicznej, wskazując tym samym zakres uznawania. Uznana organizacja obsługi technicznej z części 145 z ratingiem klasy C może także dokonywać obsługi technicznej zainstalowanych części składowych podczas obsługi technicznej bazowej i liniowej lub w urządzeniach obsługi technicznej silnika/pomocniczego zespołu silnikowego z zastrzeżeniem procedur kontrolnych zawartych w prezentacji organizacji obsługi technicznej. Zakres prac organizacji obsługi technicznej odzwierciedla taką działalność, jeżeli jest ona dozwolona przez Państwo Członkowskie.
7. Rating klasy D jest samodzielną klasą ratingu niekoniecznie związaną z określonym statkiem powietrznym, silnikiem lub inną częścią składową. Rating D1 — badania nieniszczące jest potrzebny tylko uznanej organizacji obsługi technicznej z części 145 wykonującej badania nieniszczące jako szczególne zadanie dla innej organizacji. Uznana organizacja obsługi technicznej z części 145 z ratingiem klasy A, B lub C może wykonywać badania nieniszczące na wyrobach, których obsługi technicznej dokonuje, z zastrzeżeniem, że prezentacja organizacji obsługi technicznej zawiera procedury badań nieniszczących, bez potrzeby posiadania ratingu klasy D1.
8. Rating klasy A jest dalej dzielony na obsługę techniczną „bazową” i „liniową”. Uznana organizacja obsługi technicznej z części 145 może być uznana albo osobno dla obsługi technicznej „bazowej” lub „liniowej”, albo dla obu. Należy zauważyć, że urządzenia do obsługi „liniowej” umieszczone w głównej bazie wymagają uznawania „liniowej” obsługi technicznej.
9. Sekcja „ograniczeń” ma na celu przyznanie Państwu Członkowskiemu jak najwięcej elastyczności tak, aby dostosować uznawanie do konkretnych organizacji. Tabela 1 określa możliwe rodzaje ograniczeń i chociaż obsługa techniczna jest umieszczona na końcu wykazu w każdej klasie ratingu, dopuszczalne jest podkreślanie raczej obsługi technicznej niż statku powietrznego lub typu silnika albo producenta, jeżeli bardziej odpowiada to organizacji. Przykładem może być instalacja i obsługa systemów elektroniki lotniczej.
10. Tabela 1 zawiera odniesienie do serii, typu i grupy w sekcji ograniczeń klas A i B. Seria oznacza serię specyficznego typu, taką jak Airbus 300 lub 310 lub 319 albo serię Boeing 737-300 bądź serię RB211-524 itd. Typ oznacza specyficzny typ lub model, taki jak typ Airbus 310-240 lub typ RB 211-524 B4 itd. Można podać jakikolwiek numer serii lub typu. Grupa oznacza na przykład statek powietrzny Cessna z silnikiem o pojedynczym tłoku lub niedoładowane dodatkowo silniki tłokowe Lycoming itd.

11. Jeżeli używa się zbyt szczegółowego wykazu zdolności, który może być często zmieniany, wtedy takie zmiany muszą być zgodne z procedurą akceptowaną przez Państwo Członkowskie oraz zawartą w prezentacji organizacji obsługi technicznej. Procedura obejmuje takie zagadnienia, jak kto jest odpowiedzialny za kontrolę zmian w liście zdolności oraz działania niezbędne dla dokonania zmian. Takie działania obejmują zapewnienie zgodności z częścią 145 dla wyrobów lub usług dodanych do wykazu.
12. Uznana organizacja obsługi technicznej z części 145 zatrudniająca tylko jedną osobę zarówno do planowania, jak i wykonywania całości obsługi technicznej może posiadać tylko ograniczony zakres ratingu uznania. Maksymalne dopuszczalne ograniczenia są następujące:

KLASA STATEK POWIETRZNY	RATING A2 SAMOLOTY	Z SILNIKIEM TŁOKOWYM ORAZ LINIOWA I BAZOWA DO 5 700 KG
KLASA STATEK POWIETRZNY	RATING A2 SAMOLOTY	Z SILNIKIEM TURBINOWYM LINIOWA DO 5 700 KG
KLASA STATEK POWIETRZNY	RATING A3 ŚMIGŁOWCE	Z SILNIKIEM POJEDYNCZYM LINIOWA I BAZOWA PONIŻEJ 3 175 KG
KLASA STATEK POWIETRZNY	RATING A4 STATEK POWIETRZNY INNY NIŻ A1, A2 I A3	BEZ OGRANICZEŃ
KLASA SILNIK	RATING B2 TŁOK	DO 450 HP
KLASA CZĘŚCI SKŁADOWE RATING INNY NIŻ KOMPLETNE SILNIKI LUB POMOCNICZE ZESPOŁY SILNIKOWE	C-C20	ZGODNIE Z WYKAZEM ZDOLNOŚCI
KLASA WYSPECJALIZOWANE	D1 BADANIA NIENISZCZĄCE	NALEŻY OKREŚLIĆ METODY BADAŃ NIENISZCZĄCYCH

Należy zauważyć, że taka organizacja może być dalej ograniczona przez właściwe organy w zakresie uznawania w zależności od zdolności danej organizacji.

Tabela 1

KLASA	RATING	OGRANICZENIE	BAZOWA	LINIOWA
STATEK POWIETRZNY	A1 samoloty/ powyżej 5 700 kg	Określi samolot/serię lub typ i/lub zadanie(-a) obsługi technicznej		
	A2 samoloty/ do 5 700 kg	Określi samolot/producenta lub grupę, lub serię lub typ i/lub zadania obsługi technicznej		
	A3 śmigłowce	Określi producenta śmigłowca lub grupę, lub serię lub typ i/lub zadanie(-a) obsługi technicznej		
	A4 Statek powietrzny inny niż A1, A2 i A3	Określi serię lub typ statku powietrznego i/lub zadanie(-a) obsługi technicznej		
SILNIKI	B1 turbinowe	Określi serię lub typ silnika i/lub zadanie(-a) obsługi technicznej		
	B2 tłokowe	Określi producenta silnika lub grupę, lub serię, lub typ i/lub zadanie(-a) obsługi technicznej		
	B3 pomocnicze zespoły silnikowe	Określi producenta silnika lub jego serię albo typ i/lub zadanie(-a) obsługi technicznej		

KLASA	RATING	OGRANICZENIE	BAZOWA	LINIOWA
CZĘŚCI SKŁADOWE INNE NIŻ KOMPLETNE SILNIKI LUB POMOCNICZE ZESPOŁY SILNIKOWE	C1 Klimatyzacja i ciśnienie	Określi typ lub producenta statku powietrznego lub producenta części składowych lub konkretną część składową i będzie zawierać odniesienie do wykazu zdolności w prezentacji i/lub zadanie(-a) obsługi technicznej		
	C2 Pilot automa-tyczny			
	C3 Komunikacja i nawigacja			
	C4 Drzwi-włazy			
	C5 Elektro-energetyka			
	C6 Sprzęt			
	C7 Silnik — pomocniczy zespół silnikowy			
	C8 Układ sterowania			
	C9 Paliwo — płatowiec			
	C10 Śmigłowiec — wirniki			
	C11 Śmigłowiec — Trans			
	C12 Hydraulika			
	C13 Instrumenty			
	C14 Podwozie samolotu			
	C15 Tlen			
	C16 Śmigła			
	C17 Ogumienie pneumatyczne			
	C18 Ochrona przed lodem/deszczem/ogniem			
	C19 Okna			
	C20 Elementy konstrukcyjne			
USŁUGI WYSPECJALIZOWANE	D1 Badania nieniszczące	Określi szczególne metody badań nieniszczących		

Dodatek III

Strona 1 z

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE
członek
Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego

CERTYFIKAT UZNAWANIA

ODNIESIENIE

w zastosowaniu rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 obecnie obowiązującego i z zastrzeżeniem warunków określonych poniżej, Państwo Członkowskie niniejszym przyznaje certyfikat:

[NAZWA FIRMY] ORGANIZACJA OBSŁUGI TECHNICZNEJ

jako organizacji obsługi technicznej z części 145 uznanej w celu obsługi technicznej wyrobów wymienionych w załączonym wykazie uznania oraz wydawania odpowiednich certyfikatów dopuszczenia do eksploatacji przy użyciu powyższego odniesienia.

WARUNKI:

1. Niniejsze uznanie jest ograniczone do zakresu sekcji uznawania prezentacji uznanej organizacji obsługi technicznej z części 145, oraz
2. Niniejsze uznanie wymaga zgodności z procedurami określonymi w prezentacji uznanej organizacji obsługi technicznej z części 145, oraz
3. Niniejsze uznanie jest ważne, o ile uznana organizacja obsługi technicznej pozostaje w zgodzie z częścią 145.
4. Z zastrzeżeniem spełnienia powyższych warunków, niniejsze uznanie pozostaje ważne na czas nieoznaczony, aż do zrzeczenia się go, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia.

Data wydania: Podpisał:

Data załączonego wykazu uznania: (wypełnienie nieobowiązkowe) W imieniu właściwego organu

Formularz 3 EASA

Strona 2 z

WYKAZ UZNANIA

Nazwa organizacji: **[NAZWA FIRMY] ORGANIZACJA OBSŁUGI TECHNICZNEJ**

ODNIESIENIE: M/S.001

KLASA	RATING	OGRANICZENIE	BAZOWA	LINIOWA
STATEK POWIETRZNY	A1 samoloty/powyżej 5 700 kg	Seria Airbus A310-200	X	X
	A2 samoloty/sterowce do 5 700 kg	Seria DHC-6 Twin Otter	X	
SILNIKI	B1 Turbinowe	Seria PT6A		
CZĘŚCI SKŁADOWE INNE NIŻ KOMPLETNE SILNIKI LUB POMOCNICZE ZESPOŁY SILNIKOWE	C1 Klimatyzacja i ciśnienie	Airbus A310-200		
	C2 Pilot automatyczny	Sperry		
	C5 Elektroenergetyka	Airbus A310-200 i DHC-6		
	C6 Sprzęt	Airbus i DHC-6 Emergency		
	C7 Silnik – pomocniczy zespół silnikowy	PT6A sterowanie paliwem		
	C16 Śmigła	Staly skok i DHC-6		
USŁUGI WYSPECJALIZOWANE	D1 Badania nieniszczące	Wszystkie typy		

Niniejszy wykaz uznania jest ograniczony do tych wyrobów i działań, które zostały objęte zakresem sekcji uznawania zawartej w prezentacji uznanej organizacji obsługi technicznej z części 145.

Odniesienie:

Data wydania:

Podpisal:

W imieniu właściwego organu

Dodatek IV

Warunki wykorzystania personelu niezakwalifikowanego do części 66 zgodnie z pkt 145A.30 lit. j) pkt 1 i 2

1. Personel wydający certyfikat zgodnie z następującymi warunkami wypełnia założenie pkt 145A.30 lit. j) pkt 1 i 2:
 - a) Dana osoba posiada licencję lub zezwolenie dla personelu wydającego certyfikat wydane na mocy krajowych przepisów zgodnie z załącznikiem 1 ICAO.
 - b) Zakres prac danej osoby nie przekracza zakresu prac określonego przez krajową licencję/zezwolenie dla personelu wydającego certyfikat.
 - c) Dana osoba wykazuje, że przeszła szkolenie w zakresie przepisów dotyczących czynnika ludzkiego i zdolności do lotu wyszczególnionych w części 66.
 - d) Dana osoba wykazuje, że ma pięcioletnie doświadczenie w obsłudze technicznej dla personelu wydającego certyfikat w obsłudze liniowej i osiem lat dla personelu wydającego certyfikat w obsłudze bazowej. Jednakże osoby, których dozwolone zadania nie wykraczają poza zadania personelu wydającego certyfikat z części 66 kategoria A, muszą wykazać jedynie trzyletnie doświadczenie w obsłudze technicznej.
 - e) Personel wydający certyfikat w obsłudze liniowej i personel wspierający w obsłudze bazowej otrzymują szkolenie typu na poziomie odpowiadającym części 66 dodatek III poziom 3 dla każdego statku powietrznego, dla którego jest upoważniony wydawać certyfikaty. Jednakże osoby, których dozwolone zadania nie wykraczają poza zadania personelu wydającego certyfikat z części 66 kategoria A, mogą otrzymać szkolenie z zakresu zadań w miejsce całościowego szkolenia typu.
 - f) Personel wydający certyfikat w obsłudze bazowej musi otrzymać szkolenie typu na poziomie odpowiadającym co najmniej części 66 dodatek III poziom 1 dla każdego statku powietrznego, dla którego jest upoważniony wydawać certyfikaty.
 2. Chronione prawa
 - a) Personel 145A.30 lit. j) pkt 1 i 2 przed wejściem w życie części 66 może nadal korzystać ze swoich przywilejów bez konieczności stosowania się do ust. 1 lit. c)–f).
 - b) Jednakże po tej dacie każdy personel pragnący rozszerzyć zakres swojego zezwolenia tak, by włączyć dodatkowe przywileje, stosuje się do ust. 1.
 - c) Bez względu na ust. 2 lit. b) w przypadku dodatkowego szkolenia typu nie jest wymagana zgodność z ust. 1 lit. c) i d).
-

ZAŁĄCZNIK III

(Część 66)

66.1

Do celów niniejszej części właściwym organem jest organ wyznaczony przez Państwo Członkowskie, do którego dana osoba składa wniosek o wydanie licencji na obsługę techniczną statku powietrznego.

SEKCJA A

PODSEKCJA A

LICENCJA NA OBSŁUGĘ TECHNICZNĄ STATKU POWIETRZNEGO — SAMOLOTY I ŚMIGŁOWCE

66.A.1 Zakres

- a) Niniejsza sekcja ustanawia wymagania dla wydania licencji na obsługę techniczną statku powietrznego oraz warunki jej ważności i eksploatacji, dla samolotów i śmigłowców następujących kategorii:
- kategoria A
 - kategoria B1
 - kategoria B2
 - kategoria C
- b) Kategorie A i B1 dzieli się dalej na podkategorie, odpowiadające kombinacjom samolotów, śmigłowców, silników turbinowych i tłokowych. Wyróżnia się następujące podkategorie:
- A1 i B1.1 samoloty turbinowe
 - A2 i B1.2 samoloty tłokowe
 - A3 i B1.3 śmigłowce turbinowe
 - A4 i B1.4 śmigłowce tłokowe

66.A.10 Składanie wniosku

Wniosek o wydanie licencji na obsługę techniczną statku powietrznego lub o zmianę takiej licencji składa się na formularzu 19 EASA i w sposób ustalony przez właściwy organ oraz do tego organu. Wniosek o zmianę licencji na obsługę techniczną statku powietrznego składa się do właściwego organu, który wydał licencję na obsługę techniczną statku powietrznego.

66.A.15 Kwalifikowalność

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

66.A.20 Przywileje

- a) Z zastrzeżeniem zgodności z lit. b) mają zastosowanie następujące przywileje:
1. Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii A pozwala posiadaczowi na wydawanie certyfikatów dopuszczenia do eksploatacji po dokonaniu nieznacznej liniowej obsługi technicznej i naprawieniu prostych usterek w granicach zadań wyszczególnionych w zezwoleniu. Przywileje certyfikacyjne są ograniczone do prac, które posiadacz licencji wykonywał osobiście w organizacji z części 145.
 2. Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii B1 pozwala posiadaczowi na wydawanie certyfikatów dopuszczenia do eksploatacji po dokonaniu obsługi technicznej, wraz z obsługą konstrukcji statku powietrznego, urządzeniem napędowym oraz systemami mechanicznymi i elektrycznymi. Przywileje obejmują także zastąpienie wymieniających elementów elektroniki lotniczej, wymagające prostych testów dla sprawdzenia nadawania się do eksploatacji. Kategoria B1 automatycznie obejmuje właściwą podkategorię A.
 3. Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii B2 pozwala posiadaczowi na wydawanie certyfikatów dopuszczenia do eksploatacji po dokonaniu obsługi technicznej systemów elektroniki lotniczej.
 4. Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii C pozwala posiadaczowi na wydawanie certyfikatów dopuszczenia do eksploatacji po dokonaniu bazowej obsługi technicznej statku powietrznego. Przywileje mają zastosowanie do całego statku powietrznego w organizacji z części 145.

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

1. istnieje zgodność ze stosowanymi wymaganiami części M i/lub części 145;
2. w poprzedzających dwóch latach zdobył sześciomiesięczne doświadczenie w zakresie obsługi technicznej zgodnie z przywilejami przyznanymi na mocy licencji na obsługę techniczną statku powietrznego lub spełnił wymagania dla wydania właściwych przywilejów;
3. potrafi czytać, pisać i porozumiewać się na zrozumiałym poziomie w języku(-ach), w których sporządzone są dokumentacja techniczna i procedury niezbędne do wydania certyfikatu dopuszczenia do eksploatacji.

66.A.25 Wymagania z zakresu podstawowej wiedzy

- a) Składający wniosek o licencję na obsługę techniczną statku powietrznego lub o dodanie kategorii lub podkategorii do licencji na obsługę techniczną statku powietrznego wykazuje, w drodze egzaminu, poziom wiedzy we właściwych modułach tematycznych, zgodnie z dodatkiem I do niniejszej części.

Egzaminy z zakresu podstawowej wiedzy są prowadzone przez organizację szkoleniową odpowiednio uznaną na mocy części 147 lub przez właściwy organ.

- b) Przyznaje się pełną lub mniejszą liczbę punktów za wymagania z zakresu podstawowej wiedzy i powiązane egzaminy za każde inne kwalifikacje techniczne uznane przez właściwy organ za równorzędne ze standardem wiedzy z tej części. Punkty te ustala się zgodnie z sekcją B podsekcja E niniejszej części.

66.A.30 Wymagania dotyczące doświadczenia

- a) Składający wniosek o licencję na obsługę techniczną statku powietrznego posiada:

1. dla kategorii A i podkategorii B1.2 i B1.4:
 - i) trzy lata praktycznego doświadczenia w obsłudze technicznej statku powietrznego w eksploatacji, jeżeli wnioskodawca nie przeszedł wcześniej odpowiedniego szkolenia technicznego; lub
 - ii) dwa lata praktycznego doświadczenia w obsłudze technicznej statku powietrznego w eksploatacji i ukończone szkolenie uznane za odpowiednie przez właściwy organ robotnikowi wykwalifikowanemu, w zakresie zajęć technicznych; lub
 - iii) rok praktycznego doświadczenia w obsłudze technicznej statku powietrznego w eksploatacji i ukończone podstawowe szkolenie z części 147.
2. dla kategorii B2 i podkategorii B1.1 i B1.3:
 - i) pięć lat praktycznego doświadczenia w obsłudze technicznej statku powietrznego w eksploatacji, jeżeli wnioskodawca nie posiada uprzedniego odpowiedniego szkolenia technicznego; lub
 - ii) trzy lata praktycznego doświadczenia w obsłudze technicznej statku powietrznego w eksploatacji oraz ukończenie szkolenia uznanego za odpowiednie przez właściwy organ robotnikowi wykwalifikowanemu, w zakresie zajęć technicznych; lub
 - iii) dwa lata praktycznego doświadczenia w obsłudze technicznej statku powietrznego w eksploatacji i ukończenie uznanego podstawowego szkolenia z części 147.
3. dla kategorii C w odniesieniu do dużych statków powietrznych
 - i) trzy lata doświadczenia w wykonywaniu przywilejów kategorii B1.1, B1.3 lub B2 na dużym statku powietrznym lub jako B1.1, B1.3 lub B2 personel wspierający z części 145, lub połączenia obu; lub
 - ii) pięć lat doświadczenia w wykonywaniu przywilejów kategorii B1.2 lub B1.4 na dużym statku powietrznym lub jako B1.2 albo B1.4 personel wspierający z części 145, lub połączenia obu; lub
4. dla kategorii C w odniesieniu do statków powietrznych innych niż duże:

trzy lata doświadczenia w wykonywaniu przywilejów kategorii B1 lub B2 na statkach powietrznych innych niż duże lub jako B1 albo B2 personel wspierający z części 145, lub połączenia obu; lub
5. dla kategorii C uzyskanej podczas ścieżki akademickiej:

wnioskodawca posiadający stopień akademicki w dyscyplinie technicznej otrzymany na uniwersytecie lub innej instytucji szkolnictwa wyższego uznanej przez właściwy organ, trzy lata doświadczenia w pracy w środowisku obsługi technicznej cywilnego statku powietrznego przy reprezentatywnym zespole prac bezpośrednio związanych z obsługą techniczną statku powietrznego, wraz z sześcioma miesiącami obserwacji zadań bazowej obsługi technicznej.

- b) Składający wniosek o rozszerzenie na statek powietrzny licencji na obsługę techniczną posiada co najmniej doświadczenie w obsłudze technicznej cywilnego statku powietrznego takie, jakie jest wymagane dla dodatkowej kategorii lub podkategorii licencji, o którą składany jest wniosek według definicji z dodatku IV do niniejszej części.

- c) Dla kategorii A, B1 i B2 doświadczenie musi być praktyczne, co oznacza zaangażowanie w reprezentatywny zespół działań obsługi technicznej statku powietrznego.

- d) Dla wszystkich wnioskodawców co najmniej rok wymaganego doświadczenia musi obejmować ostatnie doświadczenie w obsłudze technicznej statku powietrznego kategorii/podkategorii, dla której ubiegają się o pierwotną licencję na obsługę techniczną statku powietrznego. Dla następnych kategorii/podkategorii dodawanych do istniejącej licencji na obsługę techniczną statku powietrznego dodatkowe wymagane doświadczenie w obsłudze technicznej może być krótsze niż rok, lecz musi wynosić co najmniej trzy miesiące. Wymagane doświadczenie musi być zależne od różnicy między kategorią/podkategorią posiadanej licencji i licencji, o którą wnioskodawca się ubiega. Dodatkowe doświadczenie musi być typowe dla nowej kategorii/podkategorii licencji.
- e) Nie naruszając lit. a), akceptuje się doświadczenie w obsłudze technicznej statku powietrznego uzyskane poza środowiskiem obsługi technicznej cywilnego statku powietrznego wtedy, gdy taka obsługa techniczna jest równoważna z wymaganą w niniejszej części, zgodnie z ustaleniami właściwego organu. Jednakże wymagane jest dodatkowe doświadczenie w obsłudze technicznej cywilnego statku powietrznego w celu zapewnienia rozumienia środowiska obsługi technicznej cywilnego statku powietrznego.

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 takie same, jak zawarte w aktach właściwego organu, w zastosowaniu pkt 66.B.120.
- b) Wszystkie przywileje certyfikacyjne wynikające z licencji na obsługę techniczną statku powietrznego tracą ważność w momencie utraty ważności licencji na obsługę techniczną statku powietrznego.
- c) Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego jest ważna tylko wtedy, gdy została wydana i/lub zmieniona przez właściwy organ i gdy została podpisana przez posiadacza.

66.A.45 Szkolenie typu/zadań i rating

- a) Posiadacz licencji na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii A może korzystać ze swoich przywilejów certyfikacyjnych wyłącznie na konkretnym typie statku powietrznego po satysfakcjonującym ukończeniu odpowiedniego szkolenia zadań statku powietrznego kategorii A prowadzonego przez odpowiednio uznaną organizację z części 145 lub części 147. Szkolenie obejmuje szkolenie praktyczne i teoretyczne właściwe dla każdego zadania objętego przez zezwolenie. Satysfakcjonujące ukończenie szkolenia wykazuje się poprzez egzamin i/lub ocenę w miejscu pracy wykonywaną przez odpowiednio uznaną organizację z części 145 lub części 147.
- b) Jeżeli nie określono inaczej w lit. g), posiadacz licencji na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii B1, B2 lub C korzysta z przywilejów certyfikacyjnych wyłącznie na konkretnym typie statku powietrznego, gdy licencja na obsługę techniczną statku powietrznego jest wyposażona w rating właściwego typu statku powietrznego.
- c) Jeżeli nie określono inaczej w lit. h), rating przyznaje się po satysfakcjonującym ukończeniu szkolenia odpowiedniego dla typu statku powietrznego kategorii B1, B2 lub C uznanego przez właściwy organ lub prowadzonego przez odpowiednio uznaną organizację szkolenia w zakresie obsługi technicznej z części 147.
- d) Uznane szkolenie typu kategorii B1 i B2 obejmuje elementy teoretyczne i praktyczne oraz składa się z właściwego kursu w odniesieniu do przywilejów z pkt 66.A.20 lit. a). Szkolenie teoretyczne i praktyczne jest zgodne z dodatkiem III do niniejszej części.
- e) Uznane szkolenie typu kategorii C jest zgodne z dodatkiem III do niniejszej części. W przypadku kategorii C osoba wykwalifikowana poprzez posiadanie stopnia akademickiego, jak wyszczególniono w pkt 66.A.30 lit. a) ppkt 5, pierwsze teoretyczne szkolenie z odpowiedniego typu statku powietrznego odbywa się na poziomie kategorii B1 lub B2. Nie jest wymagane szkolenie praktyczne.
- f) Ukończenie uznanego szkolenia typu statku powietrznego, według wymagań lit. b)–e), wykazuje się poprzez egzamin. Egzamin jest zgodny z dodatkiem III do niniejszej części. Egzamin w odniesieniu do ratingu typu statku powietrznego kategorii B1, B2 lub C jest prowadzony przez organizację szkoleniową odpowiednio uznaną na mocy części 147, właściwy organ lub organizację szkoleniową prowadzącą uznane szkolenie typu.
- g) Nie naruszając lit. b), dla statków powietrznych innych niż duże statki powietrzne posiadacz licencji na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii B1 lub B2 może także korzystać z przywilejów certyfikacyjnych, jeżeli licencja na obsługę techniczną statku powietrznego jest wyposażona we właściwe ratingi grupowe lub ratingi grupy producenta, chyba że Agencja ustaliła, że złożoność danego statku powietrznego wymaga szkolenia typu.
 - 1. Rating grupy producenta można przyznać po spełnieniu wymagań ratingów typu dwóch typów statków powietrznych reprezentatywnych dla grupy od tego samego producenta.
 - 2. Pełny rating grupowy można przyznać po spełnieniu wymagań ratingu trzech typów statków powietrznych reprezentatywnych dla grupy od różnych producentów. Jednakże nie można przyznać ratingu grupowego kategorii B1 samolotów o silnikach wieloturbinowych, gdzie ma zastosowanie wyłącznie rating grupy producenta.

3. Skład grup wygląda następująco:

i) dla kategorii B1 lub C:

- silnik tłokowy do śmigłowca
- silnik turbinowy do śmigłowca
- jednostłokowy silnik do samolotu — struktura metalowa
- wielotłokowy silnik do samolotu — struktura metalowa
- jednostłokowy silnik do samolotu — struktura drewniana
- wielotłokowy silnik do samolotu — struktura drewniana
- jednostłokowy silnik do samolotu — struktura mieszana
- wielotłokowy silnik do samolotu — struktura mieszana
- turbiny do samolotu — pojedynczy silnik
- turbiny do samolotu — silnik wielokrotny

ii) dla kategorii B2 lub C:

- samolot
- śmigłowiec

- h) Nie naruszając lit. c), można także przyznać rating na statek powietrzny inny niż duży statek powietrzny, z zastrzeżeniem satysfakcjonującego 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 złożony, gdzie wymagane jest uznane szkolenie typu z ust. 3.

W przypadku ratingu kategorii C na statek powietrzny inny niż duży statek powietrzny, dla osoby wykwalifikowanej poprzez posiadanie stopnia akademickiego, jak wyszczególniono w pkt 66.A.30 lit. a) ppkt 5, pierwszym właściwym egzaminem z 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 i egzaminu z elektroniki lotniczej dla kategorii B2 oraz egzaminu z mechaniki i z elektroniki lotniczej dla kategorii C.
2. Egzamin jest zgodny z dodatkiem III do niniejszej części. Egzamin jest prowadzony przez organizację szkoleniową odpowiednio uznaną na mocy części 147 lub przez właściwy organ.
3. Praktyczne doświadczenie dla typu statku powietrznego obejmuje reprezentatywny zespół działań z zakresu obsługi technicznej właściwych dla danej kategorii.

66.A.70 Przepisy dotyczące konwersji

- a) Posiadaczowi kwalifikacji dla personelu kwalifikującego ważnych w jednym Państwie Członkowskim, uzyskanych przed datą wejścia w życie niniejszej części, wydaje się licencję na obsługę techniczną statku powietrznego bez poprzedniego egzaminu z zastrzeżeniem warunków określonych w pkt 66.B.300.
- b) Osoba przechodząca proces kwalifikacyjny ważny w jednym Państwie Członkowskim, przed datą wejścia w życie niniejszej części, może kontynuować zdobywanie kwalifikacji. Posiadaczowi kwalifikacji uzyskanych w wyniku takiego procesu kwalifikacyjnego wydaje się licencję na obsługę techniczną statku powietrznego bez dalszego egzaminowania z zastrzeżeniem warunków określonych w pkt 66.B.300.
- c) Jeśli jest to potrzebne, licencja na obsługę techniczną statku powietrznego zawiera ograniczenia techniczne w odniesieniu do zakresu wcześniej istniejących kwalifikacji.

PODSEKCJA B

STATEK POWIETRZNY INNY NIŻ SAMOLOTY I ŚMIGŁOWCE

66.A.100 Przepisy ogólne

Póki niniejsza część nie określi wymagań dla personelu wydającego certyfikat dla statku powietrznego innego niż samoloty i śmigłowce, stosuje się przepisy odpowiedniego Państwa Członkowskiego.

PODSEKCJA C

CZĘŚCI SKŁADOWE

66.A.200 Przepisy ogólne

Póki niniejsza część nie określi wymagań dla certyfikowania części składowych, stosuje się przepisy odpowiedniego Państwa Członkowskiego.

SEKCJA B

PROCEDURA WŁAŚCIWEGO ORGANU

PODSEKCJA A

PRZEPISY OGÓLNE

66.B.05 Zakres

Niniejsza sekcja ustala wymagania administracyjne, które mają być przestrzegane przez właściwe organy odpowiedzialne za stosowanie sekcji A niniejszej części.

66.B.10 Właściwy organa) *Przepisy ogólne*

Państwo Członkowskie wyznacza właściwy organ z przyznanymi obowiązkami w zakresie wydawania, przedłużenia, zmiany, zawieszenia lub cofnięcia licencji. Ten właściwy organ ustala udokumentowane procedury i strukturę organizacyjną.

b) *Środki*

Właściwy organ posiada odpowiedni personel do wykonywania wymagań niniejszej części.

c) *Procedury*

Właściwy organ ustala procedury określające, w jaki sposób jest osiągana zgodność z niniejszą częścią.

Procedury te są przeglądane i zmieniane w celu zapewnienia stałej zgodności.

66.B.15 Dopuszczalne środki zgodności

Agencja wypracuje dopuszczalne środki zgodności, które mogą być używane przez Państwa Członkowskie w celu ustalenia zgodności z niniejszą częścią. Jeżeli są spełnione dopuszczalne środki zgodności, uważa się, że spełnione są także powiązane wymagania niniejszej części.

66.B.20 Przechowywanie akt

a) Właściwy organ ustala system przechowywania akt pozwalający na odpowiednią identyfikowalność procesu wydawania, ponownego nadawania ważności, zmiany, zawieszenia lub cofnięcia każdej licencji na obsługę techniczną statku powietrznego.

b) Akta nadzoru zgodności z niniejszą częścią obejmują:

1. wniosek o wydanie licencji na obsługę techniczną statku powietrznego lub zmianę tej licencji, wraz z całą dokumentacją wspierającą;
2. kopię licencji na obsługę techniczną statku powietrznego wraz ze wszystkimi zmianami;
3. kopię wszelkiej powiązanej korespondencji;
4. szczegółowy wszystkich wyłączeń oraz działań wdrażających;
5. sprawozdania pochodzące od innych właściwych organów odnoszące się do posiadacza licencji na obsługę techniczną statku powietrznego;
6. akta z egzaminów prowadzonych przez właściwy organ;
7. sprawozdania z konwersji licencji na obsługę techniczną statku powietrznego;
8. sprawozdania z przyznawania punktów egzaminacyjnych.

c) Akta określone w lit. b) ppkt 1–5 przechowuje się przez co najmniej pięć lat od końca ważności licencji.

d) Akta określone w lit. b) ppkt 6 przechowuje się przez co najmniej pięć lat.

e) Akta określone w lit. b) ppkt 7 i 8 przechowuje się przez czas nieograniczony.

66.B.25 Wzajemna wymiana informacji

a) W celu przyczynienia się do poprawy bezpieczeństwa lotniczego właściwe organy uczestniczą we wzajemnej wymianie wszystkich niezbędnych informacji zgodnie z art. 11 rozporządzenia podstawowego.

b) Bez uszczerbku dla uprawnień Państw Członkowskich, w przypadku potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa dotyczącego kilku Państw Członkowskich, zainteresowane właściwe organy pomagają sobie wzajemnie w wykonywaniu niezbędnych działań nadzoru.

66.B.30 Wyłączenia

Wszystkie wyłączenia przyznane zgodnie z art. 10 ust. 3. rozporządzenia podstawowego są włączane do akt i przechowywane przez właściwe organy.

PODSEKCJA B**WYDAWANIE LICENCJI NA OBSŁUGĘ TECHNICZNĄ STATKU POWIETRZNEGO**

Niniejsza podsekcja przewiduje procedury, które mają być przeprowadzone, aby przedłużyć licencję na obsługę techniczną statku powietrznego.

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

- a) Z otrzymaniem formularza 19 EASA i dokumentacji wspierającej właściwy organ sprawdza formularz 19 EASA pod kątem kompletności i zapewnienia, że wskazane doświadczenie spełnia wymagania niniejszej części.
- b) Właściwy organ sprawdza status egzaminacyjny wnioskodawcy i/lub potwierdza ważność punktów w celu zapewnienia, że wypełniono wszystkie moduły dodatku 1 według wymagań niniejszej części.
- c) Po sprawdzeniu, że wnioskodawca spełnia standardy wiedzy i doświadczenia wymagane przez niniejszą część, właściwy organ wydaje wnioskodawcy odpowiednią licencję na obsługę techniczną statku powietrznego. Tę samą informację przechowuje się w aktach właściwego organu.

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

- a) Uznana organizacja obsługi technicznej z części 145 upoważniona do prowadzenia tej działalności przez odpowiedni organ może przygotować licencję na obsługę techniczną statku powietrznego w imieniu właściwego organu lub kierować zalecenia do właściwego organu dotyczące wniosku od danej osoby o wydanie licencji na obsługę techniczną statku powietrznego tak, aby właściwy organ mógł przygotować i wydać taką licencję.
- b) Organizacja obsługi technicznej z części 145 zapewnia zgodność z pkt 66.B.100 lit. a) i b). We wszystkich przypadkach właściwy organ wydaje wnioskodawcy licencję na obsługę techniczną statku powietrznego.

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

- a) Poza dokumentami wymaganymi na mocy pkt 66.B.100 lub 66.B.105, jak właściwe, składający wniosek o dodatkowe podstawowe kategorie lub podkategorie do licencji na obsługę techniczną statku powietrznego przedkłada swoją pierwotną licencję na obsługę techniczną statku powietrznego właściwemu organowi wraz z formularzem 19 EASA.
- b) Z chwilą zakończenia procedury określonej w pkt 66.B.100 lub 66.B.105 właściwy organ umieszcza dodatkową podstawową kategorię lub podkategorię na licencji na obsługę techniczną statku powietrznego poprzez pieczęć i podpis lub wydaje licencję ponownie. Akta właściwego organu zmienia się odpowiednio.
- c) Jeżeli składający wniosek o zmianę podstawowych kategorii kwalifikuje się do takiej zmiany poprzez pkt 66.B.100 w Państwie Członkowskim innym niż Państwo Członkowskie, w którym po raz pierwszy uzyskał kwalifikację, wniosek odsyła się do Państwa Członkowskiego pierwszego uzyskania kwalifikacji.
- d) Jeżeli składający wniosek o zmianę podstawowych kategorii kwalifikuje się do takiej zmiany poprzez pkt 66.B.105 w Państwie Członkowskim innym niż Państwo Członkowskie, w którym po raz pierwszy uzyskał kwalifikację, uznana organizacja obsługi technicznej z części 145 odsyła licencję na obsługę techniczną statku powietrznego wraz z formularzem 19 EASA do Państwa Członkowskiego pierwszego uzyskania kwalifikacji dla uzyskania pieczęci i podpisu Państwa Członkowskiego w sprawie zmiany lub dla ponownego wydania licencji.

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

Z chwilą uzyskania satysfakcjonującego formularza 19 EASA i dokumentacji wspierającej wykazującej zgodność ze stosowanymi wymaganiami ratingu typu i/lub grupy oraz towarzyszącej licencji na obsługę techniczną statku powietrznego, właściwy organ albo uzupełnia licencję wnioskodawcy na obsługę techniczną statku powietrznego o typ lub grupę statku powietrznego, albo ponownie wydaje daną licencję w celu włączenia do niej typu lub grupy statku powietrznego. Akta właściwego organu odpowiednio się zmienia.

66.B.120 Procedura odnowienia ważności licencji na obsługę techniczną statku powietrznego

- a) Posiadacz licencji na obsługę techniczną statku powietrznego wypełnia odpowiednie części formularza 19 EASA i przedkłada go wraz z kopią licencji właściwemu organowi, który wydał pierwotną licencję na obsługę techniczną statku powietrznego, chyba że uznana organizacja obsługi technicznej z części 145 przestrzega procedury, według której taka organizacja może przedłożyć niezbędną dokumentację w imieniu posiadacza licencji na obsługę techniczną statku powietrznego.
- b) Właściwy organ porównuje licencję posiadacza na obsługę techniczną statku powietrznego z aktami właściwego organu i sprawdza wszystkie trwające działania zmierzające do cofnięcia, zawieszenia lub zmiany w zastosowaniu ust. 66.B.500. Jeżeli dokumenty są identyczne i nie trwają żadne działania w zastosowaniu ust. 66. B.500, kopia posiadacza może zostać odnowiona na pięć lat, a akta odpowiednio uzupełnione.
- c) Jeżeli akta właściwego organu różnią się od licencji na obsługę techniczną statku powietrznego posiadanej przez posiadacza:
 - 1. właściwy organ bada przyczyny takich rozbieżności i może odmówić odnowienia licencji na obsługę techniczną statku powietrznego;
 - 2. właściwy organ informuje o tym fakcie posiadacza licencji oraz każdą znaną uznaną organizację obsługi technicznej z części 145 lub części M oraz, jeżeli jest to niezbędne, podejmuje działania na mocy pkt 66.B.155 zmierzające do cofnięcia, zawieszenia lub zmiany danej licencji.

PODSEKCJA C**EGZAMINY**

Niniejsza podsekcja przewiduje procedurę egzaminowania prowadzonego przez właściwy organ.

66.B.200 Egzaminowanie przez właściwy organ

- a) Wszystkie pytania egzaminacyjne przechowuje się przed egzaminem w bezpieczny sposób w celu zapewnienia, że kandydaci nie będą wiedzieć, które pytania stanowią podstawę egzaminu. Właściwy organ wyznacza osoby kontrolujące pytania używane na każdym egzaminie.
- b) Właściwy organ wyznacza egzaminatorów, którzy są obecni podczas całego egzaminu w celu zapewnienia jego integralności.
- c) Podstawowe egzaminy odbywają się zgodnie ze standardem określonym w dodatkach I i II do niniejszej części.
- d) Egzaminy typu muszą być zgodne ze standardem określonym w dodatku III do niniejszej części.
- e) Co najmniej co sześć miesięcy wprowadza się nowe pytania, a pytania używane wycofuje się. Zapis używanych pytań przechowuje się w aktach, tak aby można było się do nich odwołać.
- f) Egzaminator wręcza wszystkie dokumenty egzaminacyjne kandydatowi na początku egzaminu i odbiera na końcu wyznaczonego czasu egzaminowania. Z pomieszczenia, w którym odbywa się egzamin, nie można wynosić żadnych dokumentów egzaminacyjnych podczas wyznaczonego czasu egzaminowania.
- g) Poza specyficzną dokumentacją niezbędną do egzaminu typu kandydat może mieć dostęp podczas egzaminu wyłącznie do dokumentów egzaminacyjnych.
- h) Kandydatów oddziela się od siebie tak, aby nie mogli czytać nawzajem swoich dokumentów egzaminacyjnych. Nie mogą rozmawiać z nikim z wyjątkiem egzaminatora.
- i) Kandydaci, którym zostanie udowodnione ściąganie, otrzymują zakaz podchodzenia do egzaminu w ciągu 12 miesięcy od daty egzaminu, na którym udowodniono im ściąganie.

PODSEKCJA D**KONWERSJA KRAJOWYCH KWALIFIKACJI**

Niniejsza podsekcja przewiduje wymagania dla konwersji krajowych kwalifikacji na licencję na obsługę techniczną statku powietrznego.

66.B.300 Przepisy ogólne

- a) Właściwy organ może dokonać wyłącznie konwersji przewidzianej w pkt 66.A.70 zgodnie z raportem konwersji przygotowanym w zastosowaniu pkt 66.B.305 lub 66.B.310, tam gdzie ma to zastosowanie.
- b) Raport konwersji jest przygotowany przez właściwy organ lub przez niego uznany.

66.B.305 Raport konwersji dla krajowych kwalifikacji

Raport opisuje zakres każdego typu kwalifikacji i wykazuje, na którą licencję na obsługę techniczną statku powietrznego będzie on konwertowany, jakie ograniczenia zostaną dodane oraz moduły/przedmioty części 66, z których konieczny jest egzamin w celu zapewnienia konwersji na licencję na obsługę techniczną statku powietrznego bez ograniczenia lub w celu włączenia dodatkowych kategorii lub podkategorii. Raport zawiera kopię istniejącego rozporządzenia określającego kategorie i zakres licencji.

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

Dla każdej zainteresowanej organizacji obsługi technicznej raport opisuje zakres każdego typu zezwolenia i wykazuje, na którą licencję na obsługę techniczną statku powietrznego będzie ono konwertowane, jakie ograniczenia zostaną dodane oraz moduły/przedmioty, z których konieczny jest egzamin w celu konwersji licencji lub włączenia dodatkowych kategorii lub podkategorii. Raport zawiera kopię procedur kwalifikacji personelu certyfikującego obowiązujących w odpowiedniej uznanej organizacji obsługi technicznej, na których opiera się konwersja.

PODSEKCJA E**PUNKTY EGZAMINACYJNE**

Niniejsza podsekcja przewiduje wymagania przyznawania punktów egzaminacyjnych zgodnie z pkt 66.A.25 lit. b).

66.B.400 Przepisy ogólne

- a) Właściwy organ może przyznać punkty egzaminacyjne wyłącznie na podstawie raportu w sprawie punktacji przygotowanego zgodnie z pkt 66.B.405.
- b) Raport w sprawie punktacji musi być przygotowany przez właściwy organ lub przez niego uznany.

66.B.405 Raport w sprawie punktacji

- a) Dla każdej odpowiedniej kwalifikacji technicznej raport określa przedmioty i poziomy wiedzy zawarte w dodatku I do niniejszej części właściwe dla porównywanej szczególnej kategorii.
- b) Raport obejmuje deklarację zgodności przy każdym przedmiocie stwierdzającą, gdzie w technicznej kwalifikacji można znaleźć odpowiednią normę. Jeżeli nie ma odpowiedniej normy dla konkretnego przedmiotu, raport stwierdza taki stan faktyczny.
- c) Na podstawie porównania z lit. b) raport wskazuje dla każdej danej kwalifikacji technicznej przedmioty z dodatku I podlegające punktowaniu.
- d) Jeżeli ulega zmianie krajowa norma kwalifikacyjna, raport zmienia się, jeżeli jest to konieczne.

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**

Właściwy organ zawiesza, ogranicza lub cofa licencję na obsługę techniczną statku powietrznego, jeżeli stwierdzi istnienie problemu bezpieczeństwa lub jeżeli ma jednoznaczne dowody, że dana osoba prowadziła jedno lub więcej następujących działań albo była w nie zaangażowana:

1. uzyskanie licencji na obsługę techniczną statku powietrznego i/lub przywilejów certyfikacyjnych poprzez sfalszowanie przedłożonych dokumentów dowodowych;
2. nieprzeprowadzenie wymaganej obsługi technicznej wraz z niezgłoszeniem takiego faktu organizacji lub osobie, która zamawiała obsługę techniczną;
3. nieprzeprowadzenie wymaganej obsługi technicznej wynikającej z inspekcji własnej wraz z niezgłoszeniem takiego faktu organizacji lub osobie, dla której miała być wykonana obsługa techniczna;
4. niedbała obsługa techniczna;
5. sfalszowanie aktów obsługi technicznej;
6. wydanie certyfikatu dopuszczenia do eksploatacji przy posiadaniu wiedzy, że nie wykonano obsługi technicznej określonej w certyfikacie dopuszczenia do użytkowania lub bez sprawdzenia, czy została przeprowadzona taka obsługa techniczna;
7. wykonanie obsługi technicznej lub wydanie certyfikatu dopuszczenia do eksploatacji pod wpływem alkoholu lub narkotyków;
8. wydanie certyfikatu dopuszczenia do eksploatacji przy braku zgodności z niniejszą częścią.

Dodatek I

Wymagania z zakresu podstawowej wiedzy**1. POZIOMY WIEDZY — KATEGORIE A, B1, B2 I C LICENCJI NA OBSŁUGĘ TECHNICZNĄ STATKU POWIETRZNEGO**

Wiedzę podstawową dla kategorii A, B1 i B2 wskazuje się poprzez przypisanie wskaźników poziomu wiedzy (1, 2 lub 3) każdemu odpowiedniemu przedmiotowi. Składający wniosek o kategorię C muszą spełnić poziomy podstawowej wiedzy albo dla kategorii B1, albo dla kategorii B2.

Wskaźniki poziomu wiedzy określa się następująco:

POZIOM 1

Zapoznanie się z głównymi elementami przedmiotu.

Cele: Wnioskodawca powinien zapoznać się z podstawowymi elementami przedmiotu.

Wnioskodawca powinien być w stanie podać prosty opis całego przedmiotu, przy użyciu powszechnie stosowanych słów i przykładów.

Wnioskodawca powinien być w stanie używać typowych terminów.

POZIOM 2

Ogólna znajomość teoretycznych i praktycznych aspektów przedmiotu.

Zdolność stosowania wiedzy.

Cele: Wnioskodawca powinien być w stanie rozumieć teoretyczne podstawy przedmiotu.

Wnioskodawca powinien być w stanie podać ogólny opis przedmiotu przy użyciu, gdzie właściwe, typowych przykładów.

Wnioskodawca powinien być w stanie użyć formuł matematycznych w związku z prawami fizycznymi, opisując przedmiot.

Wnioskodawca powinien być w stanie czytać i rozumieć szkice, rysunki oraz schematy opisujące przedmiot.

Wnioskodawca powinien być w stanie stosować wiedzę w sposób praktyczny używając szczegółowych procedur.

POZIOM 3

Szczegółowa znajomość teoretycznych i praktycznych aspektów przedmiotu.

Zdolność łączenia i stosowania pojedynczych elementów wiedzy w sposób logiczny i spójny.

Cele: Wnioskodawca powinien znać teorię przedmiotu oraz wzajemne powiązania z innymi przedmiotami.

Wnioskodawca powinien być w stanie podać szczegółowy opis przedmiotu przy użyciu podstaw teoretycznych oraz konkretnych przykładów.

Wnioskodawca powinien rozumieć i być w stanie używać formuł matematycznych powiązanych z przedmiotem.

Wnioskodawca powinien być w stanie czytać, rozumieć i przygotowywać szkice, rysunki i schematy opisujące przedmiot.

Wnioskodawca powinien być w stanie stosować wiedzę w sposób praktyczny przy użyciu instrukcji producenta.

Wnioskodawca powinien być w stanie interpretować wyniki pochodzące z różnych źródeł i pomiarów oraz wykonywać działania korekcyjne, gdzie sytuacja tego wymaga.

2. MODULARYZACJA

Kwalifikacja w zakresie podstawowych przedmiotów dla każdej kategorii lub podkategorii licencji z części 66 na obsługę techniczną statku powietrznego powinna być zgodna z następującą matrycą. Odpowiednie przedmioty zaznaczono „X”:

Moduły przedmiotu	Samolot A lub B1:		Śmigłowiec A lub B1:		B2
	Silnik(-i) turbinowy(-e)	Silnik(-i) tłokowy(-e)	Silnik(-i) turbinowy(-e)	Silnik(-i) tłokowy(-e)	Elektronika lotnicza
1	X	X	X	X	X
2	X	X	X	X	X
3	X	X	X	X	X
4	X	X	X	X	X

Moduły przedmiotu	Samolot A lub B1:		Śmigłowiec A lub B1:		B2
	Silnik(-i) turbinowy(-e)	Silnik(-i) tłokowy(-e)	Silnik(-i) turbinowy(-e)	Silnik(-i) tłokowy(-e)	Elektronika lotnicza
5	X	X	X	X	X
6	X	X	X	X	X
7	X	X	X	X	X
8	X	X	X	X	X
9	X	X	X	X	X
10	X	X	X	X	X
11	X	X			
12			X	X	
13					X
14					X
15	X		X		
16		X		X	
17	X	X			

MODUŁ 1. MATEMATYKA

	Poziom		
	A	B1	B2
1.1 Arytmetyka Terminy i symbole arytmetyczne, metody mnożenia i dzielenia, ułamki i ułamki dziesiętne, współczynniki i wielokrotności, ciężar, miary i współczynniki przeliczeniowe, stosunki i proporcje, średnie i procenty, obszary i wielkości, drugie potęgi, trzecie potęgi, pierwiastki kwadratowe i sześciennne.	1	2	2
1.2 Algebra a) Obliczanie prostych wyrażeń algebraicznych, dodawanie, odejmowanie, mnożenie i dzielenie, używanie nawiasów, proste ułamki algebraiczne;	1	2	2
b) Równania liniowe i ich rozwiązania; Wykładniki i potęgi, potęgi ujemne i ułamkowe; System dwójkowy i inne systemy; Równania równoważne i równania drugiego stopnia z jedną niewiadomą; Logarytmy.	—	1	1
1.3 Geometria a) Proste konstrukcje geometryczne;	—	1	1
b) Odwzorowanie graficzne; charakter i używanie wykresów, wykresy równań/funkcji;	2	2	2
c) Prosta trygonometria; związki trygonometryczne, użycie tabel oraz współrzędnych biegunowych i prostokątnych.	—	2	2

MODUŁ 2. FIZYKA

	Poziom		
	A	B1	B2
2.1 Materia Właściwości fizyczne materii: pierwiastki, struktura atomu, molekuly; Związki chemiczne. Stany: stały, ciekły i gazowy; Zmiany między stanami.	1	1	1
2.2 Mechanika 2.2.1 Statyka Siły, momenty i pary, przedstawienia wektorowe; Środek ciężkości; Elementy teorii naprężeń, odkształceń i elastyczności: rozciąganie, ściskanie, ścinanie i skręcanie;	1	2	1

	Poziom		
	A	B1	B2
Właściwości fizyczne ciała stałego, płynnego i gazowego; Ciśnienie i wypór w cieczech (barometry).			
2.2.2 <i>Kinetyka</i>	1	2	1
Ruch liniowy: ruch jednostajny w linii prostej, ruch o stałym przyspieszeniu (ruch pod siłą ciężkości); Ruch obrotowy: jednostajny ruch obrotowy (siła odśrodkowa/dośrodkowa); Ruch okresowy: ruch wahadłowy; Prosta teoria wibracji, harmonii i rezonansu; Współczynnik prędkości, przełożenie siłowe i sprawność mechaniczna.			
2.2.3 <i>Dynamika</i>			
a)	1	2	1
Masa Siła, inercja, praca, moc, energia (potencjalna, kinetyczna i całkowita), ciepło, sprawność;			
b)	1	2	2
Pęd, zachowanie pędu; Impuls; Reguły ustatecznienia; Tarcie: Właściwości fizyczne i skutki, współczynnik tarcia (tarcie toczne).			
2.2.4 <i>Dynamika płynu</i>			
a)	2	2	2
Ciężar właściwy i gęstość;			
b)	1	2	1
Lepkość, opór płynu, skutki nadawania kształtu opływowego; Skutki ściskania płynu; Ciśnienie statyczne, dynamiczne i całkowite: prawo Bernoulliego, Venturi.			
2.3 Termodynamika			
a)	2	2	2
Temperatura: termometry i skale temperatur: Celsjusza, Fahrenheita i Kelvina; definicja ciepła;			
b)	—	2	2
Pojemność cieplna, ciepło właściwe; Wymiana ciepła: konwekcja, promieniowanie i przewodnictwo; Rozszerzalność objętościowa; Pierwsze i drugie prawo termodynamiki;			

	Poziom		
	A	B1	B2
Gazy: prawa gazów idealnych; ciepło właściwe w stałej objętości i stałym ciśnieniu, praca wykonana przez rozszerzający się gaz; Rozszerzalność i ściskanie izotermiczne i adiabatyczne, obieg termodynamiczny silnika, stała objętość i stałe ciśnienie, pojemnik chłodniczy i pompa ciepła; Ciepło utajone topienia się i parowania, energia termiczna, ciepło spalania.			
2.4 Optyka (światło) Właściwości fizyczne światła, prędkość światła; Prawa odbicia i załamania: odbicie na powierzchni płaskiej, odbicie przez lustra sferyczne, załamania, soczewki; Technika światłowodowa.	—	2	2
2.5 Ruch i dźwięk falowy Ruch falowy: fale mechaniczne, sinusoidalny ruch falowy, zjawiska interferencji, fale stojące; Dźwięk: prędkość dźwięku, wytwarzanie dźwięku, natężenie, wysokość i jakość, zjawisko Dopplera.	—	2	2

MODUŁ 3. WIADOMOŚCI PODSTAWOWE Z ZAKRESU ELEKTRYKI

	Poziom		
	A	B1	B2
3.1 Teoria elektronu Struktura i przemieszczanie ładunków elektrycznych w ramach: atomów, molekuł, jonów i związków; Molekularna struktura przewodników, półprzewodników i izolatorów.	1	1	1
3.2 Statyczna energia elektryczna i przewodnictwo Statyczna energia elektryczna i rozmieszczenie ładunków elektrostatycznych; Prawa elektrostatyczne przyciągania i odpychania; Jednostki ładunku, prawo Culomba; Przewodzenie energii elektrycznej w ciałach stałych, cieczach, gazach i w próżni.	1	2	2
3.3 Terminologia elektryczna Następujące terminy, ich jednostki i czynniki na nie wpływające: różnica potencjałów, siła elektromotoryczna, napięcie, prąd, opór, przewodnictwo, ładunek, przepływ elektronów.	1	2	2

	Poziom		
	A	B1	B2
3.4 Wytwarzanie energii elektrycznej Produkcja energii elektrycznej następującymi metodami: źródłem światła, ciepła, tarcie, ciśnieniem, działaniem chemicznym, magnetyzmem i ruchem.	1	1	1
3.5 Źródła prądu stałego Budowa i podstawowe działanie chemiczne: ogniw galwanicznych, ogniw akumulatorowych, ogniw kwasnoołowiowych, ogniw niklowo-kadmowych, innych ogniw alkalicznych; Ogniwa połączone szeregowo i równolegle; Opór wewnętrzny i jego skutki dla baterii; Budowa, materiały i działanie termoogniw; Działanie fotokomórek.	1	2	2
3.6 Obwody prądu stałego Prawo Ohma, pierwsze i drugie prawo Kirchhoffa; Obliczanie przy użyciu powyższych praw do ustalania oporu, napięcia i prądu; Znaczenie wewnętrznego oporu zasilacza.	—	2	2
3.7 Opór/opornik a) Opór i czynniki wpływające; Opór właściwy; Kod kolorów oporników, wartości i tolerancja, wartości preferowane, moc znamionowa w watach; Oporniki połączone szeregowo i równolegle; Obliczanie oporu całkowitego przy użyciu ustawienia szeregowego, równoległego oraz ich połączenia; Działanie i użycie potencjometrów i reostatów; Działanie mostka Wheatstone'a.	—	2	2
b) Przewodnictwo przy ujemnym i dodatnim współczynniku temperaturowym; Rezystor stały, stabilność, tolerancja i ograniczenia, metody budowy; Rezystor nastawny, termistor, warystor; Budowa potencjometrów i reostatów; Budowa mostka Wheatstone'a.	—	1	1

	Poziom		
	A	B1	B2
3.8 Moc Moc, praca i energia (kinetyczna i potencjalna); Rozproszenie mocy przez opornik; Wzór mocy; Obliczenia uwzględniające moc, pracę i energię.	—	2	2
3.9 Kapacytancja/kondensator Działanie i funkcje kondensatora; Czynniki oddziałujące na obszar kapacytancji elektrod, odległość między elektrodami, liczba elektrod, dielektryk i stała dielektryczna, napięcie robocze, napięcie znamionowe; Rodzaje kondensatora, budowa i funkcje; Kody kolorów kondensatora; Obliczanie kapacytancji i napięcia w obwodach szeregowych i równoległych; Wykładnicze ładowanie i wyładowanie kondensatora, stałe czasowe; Testowanie kondensatorów.	—	2	2
3.10 Magnetyzm a) Teoria magnetyzmu; Właściwości magnesu; Działanie magnesu zawieszonego w polu magnetycznym Ziemi; Magnetyzacja i demagnetyzacja; Ekran magnetyczny; Różne rodzaje materiałów magnetycznych Konstrukcja elektromagnesu i zasady działania; Ustalanie pola magnetycznego wokół przewodnika przewodzącego prąd według reguły trzech palców.	—	2	2
b) Siła magnetomotoryczna, natężenie pola, indukcja magnetyczna, przenikalność, pętla histerezy, zatrzymanie, reluktancja natężenia koercyjnego, temperatura rosznienia, prądy wirowe; Środki ostrożności przy nadzorze i przechowywaniu magnesów.	—	2	2

	Poziom		
	A	B1	B2
3.11 Indukcyjność/cewka indukcyjna Prawo Faradaya; Wzbudzanie napięcia w przewodniku poruszającym się w polu magnetycznym; Zasady indukcji; Wpływ następujących czynników na wysokość wzbudzonego napięcia: siła pola magnetycznego, szybkość zmian strumienia, liczba zwojów przewodnika; Indukcja wzajemna; Skutek, jaki wywierają szybkość zmian prądu pierwotnego i wzajemna indukcyjność na wzbudzone napięcie; Czynniki wpływające na indukcję wzajemną: liczba zwojów w cewce, rozmiar cewki, przenikalność cewki, wzajemne pozycje cewek; Prawo Lenza i czynniki determinujące biegunowość; Samoi indukcja; Punkt rośnienia; Podstawowe zastosowania cewki indukcyjnej	—	2	2
3.12 Teoria prądnicy/silnika prądu stałego Podstawowa teoria silnika i prądnicy; Budowa i znaczenie, części składowe prądnicy prądu stałego; Działanie i czynniki wpływające na moc wyjściową i kierunek prądu w prądnicach prądu stałego; Działanie i czynniki wpływające na moc wyjściową, moment obrotowy, prędkość i kierunek obrotu silników prądu stałego; Silnik szeregowy, silnik bocznikowy i silniki szeregowo-bocznikowe; Budowa prądnicy rozruchowej.	—	2	2
3.13 Teoria prądu zmiennego Sinusoidalny kształt fali: faza, okres, częstotliwość, cykl; Chwilowa, średnia, średnia kwadratowa, szczyt, bieżące wartości szczyt do szczytu i obliczanie tych wartości w odniesieniu do napięcia, prądu i mocy Fale trójkątne i kwadratowe; Zasady jednej fazy/trzech faz.	1	2	2

	Poziom		
	A	B1	B2
3.14 Obwody rezystancyjne (R), pojemnościowe (C) i indukcyjne (L) Związki fazowe między napięciem i prądem w obwodach L, C i R, równoległych, szeregowych i szeregowo-równoległych; Rozproszenie mocy w obwodach L, C i R; Opór pozorny, kąt fazowy, czynniki mocy i obliczanie prądu; Obliczanie mocy prawdziwej, mocy pozornej i mocy biernej.	—	2	2
3.15 Transformatory Działanie i zasady budowy transformatorów; Straty na transformatorze i metody ich przewyższania; Funkcjonowanie transformatora przy obciążeniu i braku obciążenia; Przekaz mocy, wydajność, zaznaczanie biegunowości; Obliczanie napięcia międzyprzewodowego i fazowego oraz przepływów; Obliczanie mocy w systemie trójfazowym; Prąd pierwotny i wtórny, napięcie, przekładnia zwojowa, moc, wydajność; Autotransformator.	—	2	2
3.16 Filtry Działanie i zastosowane następujących filtrów: dolnoprzepustowy, górnoprzepustowy, środkowoprzepustowy, środkowozaporowy.	—	1	1
3.17 Prądnice prądu zmiennego Obroty pętli w polu magnetycznym i kształt wygenerowanej fali; Budowa i działanie wirującego twornika i prądnicy prądu zmiennego; Alternatory jednofazowe, dwufazowe i trójfazowe; Zalety i zastosowania trójfazowego połączenia gwiazdowego i trójkątneho; Prądnica na magnes trwały.	—	2	2
3.18 Silnik prądu zmiennego Budowa, zasady działania i właściwości synchronicznego i indukcyjnego silnika prądu zmiennego, jedno- i wielofazowego; Metody kontrolowania prędkości i kierunku obrotów;	—	2	2

	Poziom		
	A	B1	B2
Metody produkowania kondensatora pola wirującego, cewki indukcyjnej, biegun zacieniony i rozszczepiony.			

MODUŁ 4. WIADOMOŚCI PODSTAWOWE Z ZAKRESU ELEKTRONIKI

	Poziom		
	A	B1	B2
4.1 Półprzewodniki			
4.1.1 Diody			
a)	—	2	2
Symbole diod;			
Właściwości diod;			
Diody połączone szeregowo i równolegle;			
Główne właściwości i zastosowanie prostowników sterowanych silikonem (tyrystorów), diod świecących, diod fotoprzewodzących, warystora, diod prostowniczych;			
Testowanie czynnościowe diod.			
b)	—	—	2
Materiały, konfiguracja elektronów, właściwości elektryczne;			
Materiały typu P i N: skutki nieczystości dla przewodzenia;			
Złącze PN w półprzewodniku, rozwój potencjału w złączu PN w warunkach niespolaryzowania, spolaryzowania dodatniego i polaryzowania zaporowego;			
Parametry diod: szczytowe napięcie wsteczne, maksymalny prąd przewodzenia, temperatura, częstotliwość, prąd upływowy, rozpraszanie mocy;			
Działanie i funkcje diod w następujących obwodach: układy obcinające, układy poziomujące, prostownik pełnookresowy i półokresowy, mostek prostownikowy, podwójacz i potrajacz napięcia;			
Szczegółowe działanie i właściwości następujących urządzeń: prostowniki sterowane silikonem (tyrystory), diody świecące, diody Shottky'ego, dioda fotoprzewodząca, dioda pojemnościowa, warystor, dioda prostownicza, dioda Zenera.			
4.1.2 Tranzystory			
a)	—	1	2
Symbole tranzystora;			
Opis części składowych i ich kierunkowość;			
Właściwości tranzystora.			
b)	—	—	2
Budowa i działanie tranzystorów PNP i NPN;			
Konfiguracje podstawy, kolektora i emitera;			
Testowanie tranzystorów;			

	Poziom		
	A	B1	B2
Podstawowa ocena innych typów tranzystora i ich zastosowań; Zastosowanie tranzystorów: klasy wzmacniaczy (A, B, C); Podstawowe obwody obejmujące: polaryzację, odsprężanie, sprzężenie zwrotne i stabilizację; Zasady obwodu wielostopniowego: kaskady, w układzie przeciwsobnym, oscylator, multiwibrator, przerzutnik. 4.1.3 Obwody zintegrowane a) Opis i działanie obwodów logicznych i obwodów liniowych/wzmacniaczy operacyjnych. b) Opis i działanie obwodów logicznych i liniowych; Wstęp do działania i funkcji wzmacniacza operacyjnego używanego jako: integrator, obwód różniczkujący, wtórnik napięciowy, komparator; Działanie i metody łączenia stopni wzmacniacza: rezystancyjna pojemnościowa, indukcyjna (transformator), indukcyjna rezystancyjna (IR), bezpośrednia; Zalety i wady dodatniego i ujemnego sprzężenia zwrotnego.			
4.2 Płytki drukowane Opis i zastosowanie płytek drukowanych	—	1	2
4.3 Serwomechanizm a) Rozumienie następujących terminów: system obwodu zamkniętego i otwartego, sprzężenie zwrotne, dalsza obróbka, analogowy przetwornik; Zasady działania i eksploatacji następujących części składowych i cech łączy synchronicznych: przeliczniki, dyferencjały, sterowanie i moment obrotowy, transformatory, nadajnik pojemnościowy i indukcyjny. b) Rozumienie następujących terminów: obwód zamknięty, obwód otwarty, dalsza obróbka, serwomechanizm, analogowy przetwornik, zero, tłumienie, sprzężenie zwrotne, strefa nieczułości; Budowa, działanie i zastosowanie następujących części składowych łączy synchronicznych: przeliczniki, dyferencjały, sterowanie i moment obrotowy, transformatory E i I, nadajnik indukcyjny, nadajnik pojemnościowy, nadajnik synchroniczny; Usterki serwomechanizmu, odwrócenie obciążników synchronicznych, kołysanie maszyny synchronicznej.	—	1	—
	—	—	2

MODUŁ 5. SYSTEMY INSTRUMENTÓW ELEKTRONICZNYCH TECHNIK CYFROWYCH

	Poziom			
	A	B1.1 B1.3	B1.2 B1.4	B2
5.1 Systemy instrumentów elektronicznych Typowy układ systemów oraz rozplanowanie w kokpicie systemów instrumentów elektronicznych.	1	2	2	3
5.2 Systemy numerowania Systemy numerowania: dwójkowy, ósemkowy i szesnastkowy; Wykazywanie konwersji między systemami dziesiętnym i dwójkowym, ósemkowym i szesnastkowym i vice versa.	—	1	—	2
5.3 Konwersja danych Dane analogowe, dane cyfrowe; Działanie i stosowanie konwerterów analogowych na dziesiętne, dziesiętnych na analogowe, nakłady i wyniki, ograniczenia różnych rodzajów.	—	1	—	2
5.4 Magistrala danych Funkcjonowanie magistrali danych w systemach na statkach powietrznych, wraz ze znajomością ARINC i innych specyfikacji.	—	2	—	2
5.5 Obwody logiczne a) Określanie powszechnie stosowanych symboli bramek, tabel i obwodów równorzędnych; Aplikacje używane w systemach na statkach powietrznych, schematy ideowe.	—	2	—	2
b) Interpretacja schematów logicznych.	—	—	—	2
5.6 Podstawowa struktura komputera a) Technologia komputerowa (wraz z bitami, bajtami, oprogramowaniem, sprzętem, procesorem centralnym (CPU), układami scalonymi (IC) oraz różnymi narzędziami pamięci takimi jak RAM, ROM, PROM); Technologia komputerowa (stosowana w systemach na statkach powietrznych).	1	2	—	—
b) Terminologia związana z komputerami; Działanie, układ i interfejs głównych części składowych mikrokomputera wraz z powiązanymi systemami magistrali; Informacja zawarta w słowach rozkazu jedno- i wieloadresowego; Terminy związane z pamięcią; Działanie typowych przyrządów pamięciowych; Działanie, zalety i wady różnych systemów archiwizacji danych.	—	—	—	2

	Poziom			
	A	B1.1 B1.3	B1.2 B1.4	B2
5.7 Mikroprocesory Funkcje wykonywane przez mikroprocesory i ich ogólne działanie; Podstawowe działanie każdego z następujących elementów mikroprocesora: jednostka sterująca, procesor, zegar, rejestr, jednostka arytmetyczno-logiczna.	—	—	—	2
5.8 Obwody zintegrowane Działanie i użytkowanie koderów i dekoderów; Funkcje rodzajów koderów; Użycie średniej, wielkiej i bardzo wielkiej skali integracji.	—	—	—	2
5.9 Multipleksowanie Działanie, stosowanie i identyfikacja w diagramach logicznych multiplekserów i demultiplekserów.	—	—	—	2
5.10 Technika światłowodowa Zalety i wady światłowodowego przesyłania danych nad przesyłaniem przewodem elektrycznym; Światłowodowa magistrała danych; Terminy związane z techniką światłowodową; Urządzenia końcowe; Łączniki, terminale kontrolne, terminale zdalne; Stosowanie techniki światłowodowej w systemach na statkach powietrznych.	—	1	1	2
5.11 Elektroniczne monitory ekranowe Zasady działania powszechnie stosowanych rodzajów monitorów ekranowych używanych w nowoczesnych statkach powietrznych, wraz z: Kineskopem, diodą świecącą i monitorem ciekłokrystalicznym	—	2	—	2
5.12 Urządzenia wrażliwe elektrostatycznie Specjalne postępowanie z częściami składowymi wrażliwymi na wyładowania elektrostatyczne; Świadomość ryzyka i możliwych szkód, przyrządy ochrony antystatycznej części składowych i personelu.	1	2	2	2
5.13 Kontrola zarządzania oprogramowaniem Świadomość ograniczeń, wymogi zdolności do lotu i możliwe katastrofalne skutki niezatwierdzonych zmian w oprogramowaniu.	—	2	1	2

	Poziom			
	A	B1.1 B1.3	B1.2 B1.4	B2
5.14 Środowisko elektromagnetyczne Wpływ następujących zjawisk na obsługę techniczną systemów elektronicznych: EMC — kompatybilność elektromagnetyczna EMI — interferencja elektromagnetyczna HARF — pole o dużej intensywności napromieniowania Zabezpieczenie przeciwpiorunowe	—	2	2	2
5.15 Typowe elektroniczne/cyfrowe systemy na statkach powietrznych Ogólne uporządkowanie typowych elektronicznych/cyfrowych systemów na statkach powietrznych i powiązanymi BITE (wbudowanym urządzeniem testującym) testującym: ACARS-ARINC system komunikacji, adresowania i raportowania ECAM — elektroniczny scentralizowany monitoring statku powietrznego FIS — elektroniczny system instrumentów lotu EICAS — systemy wskaźników silnika i zawiadamianie załogi FBW — elektroniczny układ sztucznej stateczności FMS — system zarządzania lotem GPS — Global Positioning System IRS — system układów bezwładnościowych TRAS — system alarmu i unikania kolizji w ruchu	—	2	2	2

MODUŁ 6. MATERIAŁY I SPRZĘT

	Poziom		
	A	B1	B2
6.1 Materiały budowy statku powietrznego zawierające żelazo			
a)	1	2	1
Charakterystyka, właściwości i identyfikacja powszechnie używanej stali stopowej stosowanej w statkach powietrznych;			
Obróbka cieplna i stosowanie stali stopowej;			
b)	—	1	1
Testowanie materiałów zawierających żelazo w celu uzyskania twardości, wytrzymałości na rozciąganie, wytrzymałości na zmęczenie i uderzenia.			
6.2 Materiały do budowy statku powietrznego niezawierające żelaza			
a)	1	2	1
Charakterystyka, właściwości i identyfikacja materiałów niezawierających żelaza używanych do budowy statków powietrznych;			
Obróbka cieplna i stosowanie materiałów niezawierających żelaza;			
b)	—	1	1
Testowanie materiałów niezawierających żelaza w celu uzyskania twardości, wytrzymałości na rozciąganie, wytrzymałości na zmęczenie i uderzenia.			
6.3 Materiały do budowy statku powietrznego — kompozyty i niemetal			
6.3.1 Kompozyty i niemetal inne niż drewno i tkanina			
a)	1	2	2
Charakterystyka, właściwości i identyfikacja powszechnych kompozytów i niemetalu, innych niż drewno, używanych do budowy statków powietrznych;			
Środki łączące i uszczelniające			
b)	1	2	—
Wykrywanie usterek/pogarszania się jakości kompozytów i materiałów niemetalicznych;			
Naprawa kompozytów i materiałów niemetalicznych.			
6.3.2 Struktury drewniane	1	2	—
Metody konstrukcyjne drewnianych struktur płatowców;			
Charakterystyka, właściwości i rodzaje drewna i klejów używanych w samolotach;			
Konserwacja struktur drewnianych;			
Rodzaje usterek w materiałach i strukturach drewnianych;			
Wykrywanie usterek w strukturach drewnianych;			
Naprawa struktur drewnianych.			

	Poziom		
	A	B1	B2
6.3.3 <i>Pokrycia tkaninowe</i> Charakterystyka, właściwości i rodzaje tkanin używanych w samolotach; Metody badania tkanin; Rodzaje usterek w tkaninach; Naprawa pokryć tkaninowych.	1	2	—
6.4 Korozja a) Podstawy chemiczne; Tworzenie poprzez proces galwanizacji, mikrobiologiczne, poprzez nacisk;	1	1	1
b) Rodzaje korozji i ich identyfikacja; Przyczyny korozji; Rodzaje materiałów, podatność na korozję.	2	3	2
6.5 Elementy złączne			
6.5.1 <i>Gwinty</i> Nomenklatura dotycząca gwintów; Formy gwintów, rozmiary i tolerancja dla standardowych gwintów używanych w statkach powietrznych; Mierzenie gwintów.	2	2	2
6.5.2 <i>Śruby, śruby dwustronne, wkręty</i> Rodzaje śrub: specyfikacja, identyfikacja i oznaczanie śrub statków powietrznych, międzynarodowe standardy; Nakrętki: samozamykające, kotwy, standardowe rodzaje; Wkręty do części metalowych: specyfikacja wkrętów używanych na statkach powietrznych; Śruby dwustronne: rodzaje i użycie, wstawienie i wyjęcie; Wkręty samogwintujące, kołki ustalające.	2	2	2
6.5.3 <i>Zatraski</i> Podkładki sprężyste i odginane, płytki ustalające, zawłeczki, przeciwnakrętki jednozwojowe, zabezpieczenie przewodowe, zatraski szybko zwalniane, klucze, pierścienie sprężynujące zabezpieczające, przetyczki.	2	2	2

	Poziom		
	A	B1	B2
6.5.4 <i>Nity na statkach powietrznych</i> Rodzaje nitów pełnych i jednostronnie zamykanych: specyfikacja i identyfikacja, obróbka cieplna.	1	2	1
6.6 Rury i złącza a) Identyfikacja oraz rodzaje rur sztywnych i giętkich oraz ich złączek używanych w statkach powietrznych.	2	2	2
b) Standardowe złącza w przewodach wodnych wysokociśnieniowych, przewodach paliwowych, olejowych, pneumatycznych i systemów powietrznych używanych w statkach powietrznych.	2	2	1
6.7 Sprężyny Rodzaje sprężyn, materiały, właściwości i zastosowanie.	—	2	1
6.8 Łożyska Cele łożyska, obciążenia, materiały, budowa; Rodzaje łożysk i ich zastosowanie.	1	2	2
6.9 Skrzynia biegów Rodzaje przekładni zębatych i ich zastosowanie; Przełożenia, systemy redukcji i pomnażania, koła zębate bierne i czynne, wzory zębów; Pasy i koła pasowe, łańcuchy i zęby koła łańcuchowego.	1	2	2
6.10 Kable kontrolne Rodzaje kabli; Wyposażenie końcowe, nakrętki napinające i przyrządy kompensacyjne; Koła pasowe i części składowe systemów kablowych; Kable Bowdena; Elastyczne układy sterowania statkiem powietrznym.	1	2	1
6.11 Kable i złączki elektryczne Rodzaje kabli, budowa i właściwości; Kable wysokiego napięcia i współosiowe; Karbowanie; Rodzaje złączek, wtyki, wtyczki, gniazdka, izolatory, wartość znamionowa prądu i napięcia, sprzęganie, kody identyfikacyjne.	1	2	2

MODUŁ 7. DZIAŁANIA Z ZAKRESU OBSŁUGI TECHNICZNEJ

	Poziom		
	A	B1	B2
7.1 Środki bezpieczeństwa — statek powietrzny i warsztat Aspekty bezpieczeństwa pracy wraz ze środkami bezpieczeństwa przy pracy z energią elektryczną, gazami, w szczególności tlenem, olejami i chemikaliami. Także instrukcje podejmowania czynności zaradczych w przypadku ognia lub innego wypadku z jednym lub więcej wspomnianymi czynnikami ryzyka wraz z wiedzą na temat środków gaśniczych.	3	3	3
7.2 Działania w warsztacie Posługiwanie się narzędziami, dbanie o narzędzia, użycie materiałów warsztatowych; Rozmiary, luzy i tolerancje, normy jakości wykonania; Kalibracja narzędzi i wyposażenia, normy kalibracji.	3	3	3
7.3 Narzędzia Rodzaje pospolitych narzędzi ręcznych; Rodzaje pospolitych narzędzi elektrycznych; Działanie i użycie, narzędzia do pomiarów precyzyjnych; Urządzenia i metody smarowania Działanie, funkcjonowanie i użytkowanie urządzeń do ogólnego testowania elektrycznego;	3	3	3
7.4 Urządzenia do ogólnego testowania elektroniki lotniczej Działanie, funkcjonowanie i użytkowanie urządzeń do ogólnego testowania elektroniki lotniczej	—	2	3
7.5 Rysunki techniczne maszynowe, wykresy i normy Rodzaje rysunków technicznych, wykresy, ich symbole, wymiary, tolerancje i rzuty; Informacje identyfikujące tabliczki rysunkowe; Mikrofilmy, mikrokarty i prezentacje komputerowe; Specyfikacja 100 amerykańskiego Stowarzyszenia Transportu Lotniczego (ATA); Lotnicze i inne stosowane normy wraz z ISO, AN, MS, NAS i MIL; Wykresy instalacji elektrycznej i schematy ideowe.	1	2	2

	Poziom		
	A	B1	B2
7.6 Pasowanie i klarowanie Rozmiary wiertel do otworów na śrubę, klasy pasowania; Powszechnie używany system pasowania i klarowania; Harmonogram pasowania i klarowania dla statków powietrznych i silników; Ograniczenia wyginania, skręcania i ścierania; Standardowe metody sprawdzania wałów, łożysk i innych części.	1	2	1
7.7 Kable i złączki elektryczne Techniki i testowanie ciągłości izolacji i połączeń; Użycie zagniataków: obsługiwanych ręcznie i hydraulicznie; Testowanie połączeń zagniatanych; Umieszczanie i wyjmowanie wtyk przyłączeniowych; Kable współosiowe: środki bezpieczeństwa przy testowaniu i instalacji; Techniki ochrony instalacji elektrycznej: wiązanie kabli i wsparcie wiązki kabli, techniki narękawników ochronnych wraz z obwojem obkurczania cieplnego, ekranowanie.	1	2	2
7.8 Nitowanie Połączenia nitowe, rozmieszczenie i skok nitów; Narzędzia używane do nitowania i nitowania zagłębionego; Badanie połączeń nitowych.	1	2	—
7.9 Rury i przewody Zginane oraz kielichowane/rozwarne rury statku powietrznego; Badanie i testowanie rur i przewodów statku powietrznego; Instalacja i mocowanie rur.	1	2	—
7.10 Sprężyny Badanie i testowanie sprężyn.	1	2	—
7.11 Łożyska Testowanie, czyszczenie i badanie łożysk; Wymagania smarownicze łożysk; Uszkodzenia łożysk i ich przyczyny.	1	2	—

	Poziom		
	A	B1	B2
7.12 Skrzynia biegów Badanie kół zębatych, luzu; Badanie pasów i kół pasowych, łańcuchów i zębów koła łańcuchowego; Badanie dźwigników śrubowych, urządzeń dźwigniowych, systemy cięgieł przeciwsobnych.	1	2	—
7.13 Kable kontrolne Kształtowanie wyposażenia końcowego; Badanie i testowanie kabli kontrolnych; Elastyczne układy sterowania statkiem powietrznym.	1	2	—
7.14 Postępowanie z materiałami			
7.14.1 Blacha cienka Zaznaczanie i obliczanie luzu zginania; Pracowanie blachy cienkiej, wraz ze zginaniem i formowaniem; Badanie działania blachy cienkiej	—	2	—
7.14.2 Kompozyty i niemetal Wykonywanie spoiw; Warunki dotyczące środowiska; Metody badania.	—	2	—
7.15 Spawanie, lutowanie twarde, lutowanie i spajanie			
a) Metody lutowania, badanie złączy lutowanych.	—	2	2
b) Metody spawania i lutowania twardego; Badanie złączy spawanych i twarde lutowanych; Metody łączenia i badanie złączy spojonych.	—	2	—
7.16 Waga i równowaga statku powietrznego			
a) Obliczanie środka ciężkości/ograniczeń: używanie odpowiednich dokumentów.	—	2	2
b) Przygotowanie statku powietrznego do ważenia; Ważenie statku powietrznego.	—	2	—

		Poziom		
		A	B1	B2
7.17	Obsługa i przechowywanie statku powietrznego	2	2	2
Kołowanie i holowanie statku powietrznego oraz powiązane środki bezpieczeństwa; Podnoszenie, klinowanie, zabezpieczanie statku powietrznego i powiązane środki bezpieczeństwa; Metody przechowywania statku powietrznego; Procedury napełniania/oprózniczenia zbiorników paliwa; Procedury odladzania i zapobiegające oblodzeniu; Zaopatrzenie elektryczne, hydrauliczne i pneumatyczne przy uziemieniu; Wpływ warunków środowiska na obsługę i funkcjonowanie statku powietrznego.				
7.18	Techniki demontażu, badania, naprawy i montażu			
a)		2	3	2
Rodzaje uszkodzeń i techniki kontroli wzrokowej; Usuwanie korozji, ocena i ponowne zabezpieczanie przed korozją.				
b)		—	2	—
Metody naprawy generalnej, podręcznik naprawy konstrukcji; Programy kontroli starzenia się, zmęczenia i korozji.				
c)		—	2	1
Techniki badania nieniszczącego wraz z metodami penetrantu, radiograficzną, prądów wirowych, ultradźwiękową i boroskopową.				
d)		2	2	2
Techniki demontażu i ponownego montażu.				
e)		—	2	2
Techniki wykrywania i usuwania usterek.				
7.19	Zdarzenia nadzwyczajne			
a)		2	2	2
Badanie po uderzeniu pioruna oraz penetracja HIRF.				
b)		2	2	—
Badanie po zdarzeniach nadzwyczajnych takich jak trudne lądowanie oraz lot przez turbulencje.				

	Poziom		
	A	B1	B2
7.20 Procedury obsługi technicznej Planowanie obsługi technicznej; Procedury modyfikacyjne; Procedury magazynowe; Procedury certyfikacji/dopuszczania; Połączenie z działaniem statku powietrznego; Badanie obsługi technicznej/kontrola jakości/gwarancja jakości; Dodatkowe procedury obsługi technicznej; Kontrola części składowych o ograniczonej trwałości.	1	2	2

MODUŁ 8. PODSTAWY AERODYNAMIKI

	Poziom		
	A	B1	B2
8.1 Fizyka atmosfery Zastosowanie International Standard Atmosphere (ISA) do aerodynamiki.	1	2	2
8.2 Aerodynamika Przepływ powietrza wokół ciała; Warstwa przyścienna, przepływ uwarstwiony, turbulentny, niezakłócony, względny przepływ powietrza, odchylenie strug, wirowość, stagnacja; Terminy: profil lotniczy, cięciwa, średnia cięciwa aerodynamiczna, opór profilowy, opór indukowany, środek ciśnień, kąt natarcia, zwichrzenie ujemne i dodatnie płata, lotność, kształt skrzydła i wydłużenie; Siła ciągu, ciężar, wypadkowa aerodynamiczna; Wytwarzanie siły nośnej i oporu: kąt natarcia, współczynnik siły nośnej, oporu, biegunowa, przeciągnięcie; Zanieczyszczenie płatu wraz z lodem, śniegiem, mrozem.	1	2	2

	Poziom		
	A	B1	B2
8.3 Teoria lotu Związek między siłą nośną, ciężarem, ciągiem i oporem; Lot ślizgowy; Loty stanu ustalonego, osiągi; Teoria obrotu; Wpływ czynników obciążenia: przeciągnięcie, obwiednia lotu i ograniczenia konstrukcyjne; Zwiększenie siły nośnej.	1	2	2
8.4 Stateczność i dynamika lotu Stateczność podłużna, boczna i kierunkowa (czynna i bierna).	1	2	2

MODUŁ 9. CZYNNIKI LUDZKIE

	Poziom		
	A	B1	B2
9.1 Ogólne Konieczność uwzględnienia czynnika ludzkiego; Zdarzenia, które można przypisać czynnikom ludzkim/ błędom ludzkim; Prawa Murphy'ego.	1	2	2
9.2 Ludzkie możliwości i ograniczenia Wzrok; Słuch; Przetwarzanie informacji; Uwaga i percepcja; Pamięć; Klaustrofobia i dostęp fizyczny.	1	2	2
9.3 Psychologia społeczna Odpowiedzialność indywidualna i grupowa; Motywacja i demotywacja; Nacisk kolegów; Zagadnienia „kulturowe”; Praca zespołowa; Zarządzanie, nadzór i przewodnictwo.	1	1	1

	Poziom		
	A	B1	B2
9.4 Czynniki wpływające na osiągnięcia Stan zdrowia/kondycja; Stres związany z pracą i życiem osobistym; Presja czasu i terminy; Obciążenie pracą: nadmierne i niewystarczające; Sen i zmęczenie, praca zmianowa; Alkohol, lekarstwa i nadużywanie narkotyków.	2	2	2
9.5 Środowisko fizyczne Hałas i dym; Oświetlenie; Klimat i temperatura; Ruch i wibracje; Środowisko pracy.	1	1	1
9.6 Zadania Praca fizyczna; Zadania powtarzalne; Badanie poprzez oględziny; Systemy złożone.	1	1	1
9.7 Komunikacja W ramach zespołów i między nimi; Rejestracja pracy; Uaktualnianie, okres ważności; Rozpowszechnianie informacji.	2	2	2
9.8 Błąd ludzki Modele i teorie błędu; Rodzaje błędów w zadaniach z zakresu obsługi technicznej; Skutki błędów (np. wypadki); Unikanie błędów i zarządzanie nimi.	1	2	2
9.9 Ryzyko w miejscu pracy Rozpoznawanie i unikanie ryzyka; Postępowanie w sytuacjach nagłych.	1	2	2

MODUŁ 10. PRZEPISY DOTYCZĄCE LOTNICTWA

	Poziom		
	A	B1	B2
10.1 Ramy regulacyjne Rola Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego; Rola EASA; Rola Państw Członkowskich; Związki pomiędzy częściami: 145, 66, 147 i M; Relacje z innymi władzami lotniczymi.	1	1	1
10.2 Część 66 — Personel certyfikujący — obsługa techniczna Szczegółowe rozumienie części 66.	2	2	2
10.3 Część 145 — uznane organizacje obsługi technicznej Szczegółowe rozumienie części 145.	2	2	2
10.4 JAR-OPS — transport lotniczy komercyjny Certyfikaty podmiotów gospodarczych prowadzących działalność w sektorze lotniczym; Obowiązki podmiotów gospodarczych; Dokumenty, jakie mają być załączone; Znakowanie statków powietrznych;	1	1	1
10.5 Certyfikacja statków powietrznych a) <i>Ogólne</i> Zasady certyfikacji: takie jak EACS 23/25/27/29; Certyfikat typu; Załączniki do certyfikatu typu; Część 21 Uznawanie organizacji wzorniczych/produkcyjnych.	—	1	1
b) <i>Dokumenty</i> Certyfikat zdatości do lotu; Świadectwo rejestracji; Certyfikat hałasu; Rozkład wagi; Licencja na radiostację i zatwierdzenie.	—	2	2
10.6 Część M Szczegółowe rozumienie części M.	2	2	2

	Poziom		
	A1	B1.1	B2
11.1 Teoria lotu 11.1.1 Aerodynamika samolotu i sterowanie lotem Działanie i wynik: — regulacja przechylenia: lotki oraz hamulce aerodynamiczne; — regulacja wysokości: stery wysokości, usterzenie integralne, stateczniki zmiennego zasięgu oraz kaczki; — regulacja odchylenia, ograniczniki steru; Regulacja z użyciem sterolotek, ruddervatorów; Urządzenia podnośnikowe, szczeliny skrzelowe, skrzele, klapy, klapolotki;	1	2	—

	Poziom		
	A1	B1.1	B2
Urządzenia oporowe, spoilery, hamulce aerodynamiczne, hamulce prędkościowe; Efekty grzebieni aerodynamicznych płata, krawędzie natarcia z uskokiem; Regulacja warstwy granicznej, generatory wirów, klipy przeciągnięcia lub wiodące urządzenia brzegowe; Działanie i efekt kłapek wyważających, klapki odciążające i dociążające (wiodące), klapki sterownicze, klapki sprężynowe, wyważenie masowe, nachylenie powierzchni sterowej, aerodynamiczne panele regulacyjne.			
11.1.2 <i>Loty z dużymi prędkościami</i>	1	2	—
Lot z prędkością dźwięku, lot z prędkością poddźwiękową, lot transsoniczny, lot z prędkością ponaddźwiękową; Liczba Macha, krytyczna liczba Macha, buffet wysokościowy, fala uderzeniowa, nagrzewanie aerodynamiczne, reguła pól; Czynniki mające wpływ na przepływ powietrza we wlotach silnikowych w samolotach dużej prędkości; Efekty skosu dodatniego na krytycznej liczbie Macha.			
11.2 Struktury płatowca — koncepcje ogólne			
a)	2	2	—
Wymagania dotyczące zdolności do lotu dla wytrzymałości konstrukcyjnej; Klasyfikacja strukturalna, pierwszorzędowa, drugorzędowa i trzeciorzędowa; Brak bezpieczeństwa, trwałość niezawodna, koncepcje dotyczące tolerancji awarii; Strefowe i stanowiskowe systemy identyfikacji; Nacisk, naprężenie, zginanie, ściskanie, ścinanie, skręcanie, rozciąganie, naprężenie obwodowe, zmęczenie materiału; Dreny i zapewnienie wentylacji; Zapewnienie instalacji systemu; Zapewnienie ochrony przed uderzeniem pioruna. Umasienie samolotu.			
b)	1	2	—
Metody konstrukcyjne: pokrycie pracujące kadłuba, wręgi, podłużnice, przegrody, ramy, doublery, rozpórki, wiazadła, belki, struktura podłogi, wzmocnienie, metody zdejmowania izolacji, ochrona antykorozyjna, skrzydło, usterzenie ogonowe i urządzenia silnikowe;			

	Poziom		
	A1	B1.1	B2
Techniki montażu konstrukcji: nitowanie, skręcanie, spajanie;			
Metody ochrony powierzchni, takie jak chromianowanie, anodyzowanie, malowanie;			
Czyszczenie powierzchni;			
Symetria płatowca: metody równania i sprawdzania symetrii.			
11.3 Struktury płatowca — samoloty			
11.3.1 <i>Kadłub (ATA 52/53/56)</i>	1	2	—
Uszczelnianie konstrukcji i zwiększania napięcia;			
Skrzydło, statecznik, wspornik i elementy podwozia;			
Montaż siedzeń i system załadunku;			
Drzwi i wyjścia awaryjne: konstrukcja, mechanizmy, działanie i urządzenia zabezpieczające;			
Okna i budowa oraz mechanizmy wiatrochronu.			
11.3.2 <i>Skrzydła (ATA 57)</i>	1	2	—
Budowa;			
Przechowywanie paliwa;			
Podwozie samolotu, wspornik, powierzchnia sterowa i urządzenia podnoszenia/oporu.			
11.3.3 <i>Stateczniki (ATA 55)</i>	1	2	—
Budowa;			
Mocowanie powierzchni sterowej.			
11.3.4 <i>Powierzchnie sterowe lotu (ATA 55/57)</i>	1	2	—
Budowa i zamocowanie;			
Równoważenie — masa i aerodynamika.			
11.3.5 <i>Gondole/Wsporniki (ATA 54)</i>	1	2	—
Budowa;			
Zapory ogniowe;			
Zawieszenie silnika.			
11.4 Klimatyzacja i zwiększanie ciśnienia w kabinie (ATA 21)			
11.4.1 <i>Dopływ powietrza</i>	1	2	—
Źródła dopływu powietrza, włącznie z przeciekami silnikowymi, pomocniczy zespół silnikowy i wkładka uzimiona.			

	Poziom		
	A1	B1.1	B2
11.4.2 <i>Klimatyzacja</i> Systemy klimatyzacyjne; Urządzenia obiegu powietrza i obiegu pary; Systemy dystrybucji; System regulacji przepływu, temperatury i wilgotności.	1	3	—
11.4.3 <i>Zwiększenie ciśnienia</i> Systemy zwiększenia ciśnienia; Regulacja i obrazowanie oraz zawory bezpieczeństwa; Regulatory ciśnienia kabinowego.	1	3	—
11.4.4 <i>Urządzenia zabezpieczające i ostrzegawcze</i> Urządzenia ochronne i ostrzegawcze.	1	3	—
11.5 Instrumenty/systemy elektroniki lotniczej			
11.5.1 <i>Systemy instrumentowe (ATA 31)</i> Urządzenia pilotażowe: wysokościomierz, wskaźnik prędkości lotu, pionowy prędkościomierz; Urządzenia żyroskopowe: sztuczny horyzont, wskaźnik położenia, wskaźnik kierunku, wskaźnik sytuacji w poziomie, zakrętomierz i wskaźnik poślizgu, koordynator obrotów; Kompasy: bezpośredni odczyt, odczyt zdalny; Wskazanie kąta natarcia, systemy przeciągnięcia; Inne wskaźniki samolotu.	1	2	—
11.5.2 <i>Systemy elektroniki lotniczej</i> Podstawy układu systemu i działanie; Auto lot (ATA 22); Komunikacja (ATA 23); Systemy nawigacji (ATA 34).	1	1	—
11.6 Moc elektryczna (ATA 24) Montaż i działanie baterii; Wytwarzanie prądu stałego; Wytwarzanie prądu zmiennego; Wytwarzanie mocy w nagłym wypadku; Regulacja napięcia; Rozdział mocy; Przezienniki, transformatory, prostowniki; Ochrona obwodu; Energia zewnętrzna/uziemiona.	1	3	—

	Poziom		
	A1	B1.1	B2
11.7 Sprzęt i wyposażenie (ATA 25)			
a)	2	2	—
Wymagania dotyczące sprzętu wykorzystywanego w nagłych wypadkach;			
Siedzenia, taśmy i pasy.			
b)	1	1	—
Układ kabiny;			
Rozmieszczenie sprzętu;			
Montaż wyposażenia kabiny;			
Sprzęt w kabinie służący rozrywce;			
Montaż kuchni;			
Sprzęt do obsługi i przechowywania ładunku;			
Schody.			
11.8 Ochrona przeciwpożarowa (ATA 26)	1	3	—
a)			
Systemy wykrywania ognia i dymu i systemy ostrzegawcze;			
Systemy gaszące pożar;			
Testy systemu.			
b)			
Przenośna gaśnica	1	1	—
11.9 Kontrole lotu (ATA 27)	1	3	—
Podstawowe kontrole: lotka, ster wysokości, ster pionowy, spoiler;			
Regulacja wyważenia;			
Aktywna regulacja ładunku;			
Urządzenia podnośnikowe;			
Wewnętrzny hamulec aerodynamiczny, hamulce prędkości;			
Obsługa systemu: ręczna, hydrauliczna, pneumatyczna, elektryczna, sztuczna stateczność i sterowanie;			
Sztuczne czucie, amortyzator odchylenia, wyważenie Macha, ogranicznik steru, systemy blokady podmuchów;			
Równoważenie i ustawienie;			
System ochrony/ostrzegania przed przeciągnięciem.			

	Poziom		
	A1	B1.1	B2
11.10 Systemy paliwowe (ATA 28) Układ systemu; Zbiorniki paliwa; Systemy dostarczania; Zrzucanie, odpowietrzanie, drenowanie; Zasilanie na krzyż i przekazywanie; Oznaczenia i ostrzeżenia; Uzupełnianie paliwa i opróżnianie zbiorników z paliwa; Podłużne systemy równowagi paliwa.	1	3	—
11.11 Siła hydrauliczna (ATA 29) Układ systemu; Płyny hydrauliczne; Zbiorniki i akumulatory hydrauliczne; Wytwarzanie ciśnienia: elektrycznie, mechanicznie, pneumatycznie; Wytwarzanie ciśnienia w nagłym wypadku; Regulacja ciśnienia; Rozdział mocy; Systemy wykrywania i ostrzegania; Interfejs z innymi systemami.	1	3	—
11.12 Osłona przed lodem i deszczem (ATA 30) Tworzenie, klasyfikowanie i wykrywanie lodu; Systemy antyoblodzeniowe: elektryczne, z wykorzystaniem ciepłego powietrza i chemiczne; Systemy odładzania: elektryczne, z wykorzystaniem ciepłego powietrza, pneumatyczne i chemiczne; Środek hydrofobowy; Ogrzewanie sond i drenów; Systemy wycieraczek.	1	3	—
11.13 Podwozie samolotu (ATA 32) Budowa, pochłanianie wstrząsów; System rozbudowy i retrakcji: normalny i w nagłym wypadku; Oznaczenia i ostrzeżenia; Koła, hamulce, antypoślizg i autohamowanie; Opony; Sterowanie.	2	3	—

	Poziom		
	A1	B1.1	B2
11.14 Światła (ATA 33) Zewnętrzne: nawigacyjne, antykolizyjne, reflektor lądowania, projektor kołowania, mrozowe; Wewnętrzne: w kabinie, w kokpicie, w ładowni; Awaryjne.	2	3	—
11.15 Tlen (ATA 35) Układ systemu: w kokpicie, w kabinie; Źródła, przechowywanie, ładowanie i dystrybucja; Regulacja dostaw; Oznaczenia i ostrzeżenia.	1	3	—
11.16 Ogumienie/próżnia (ATA 36) Układ systemu; Źródła: silnik/pomocniczy zespół silnikowy, kompresory, zbiorniki, uziemienie; Regulacja ciśnienia; Dystrybucja; Oznaczenia i ostrzeżenia; Interfejsy z innymi systemami.	1	3	—
11.17 Woda/odpady (ATA 38) Układ systemu wodnego, dostawa, dystrybucja, obsługa techniczna i drenowanie; System toalet, spłukiwanie i obsługa techniczna; Kwestie związane z korozją.	2	3	—
11.18 Systemy utrzymania na pokładzie (ATA 45) Centralne komputery utrzymania; System ładowania danych; System biblioteki elektronicznej; Drukowanie; Monitorowanie struktury (monitorowanie tolerancji uszkodzeń).	1	2	—

MODUŁ 11B. AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY SAMOŁOTU TŁOKOWEGO

Uwaga: Zakres niniejszego modułu powinien odzwierciedlać technologię samolotów należących do podkategorii A2 i B1.2.

	Poziom		
	A2	B1.2	B2
11.1 Teoria lotu			
11.1.1 <i>Aerodynamika samolotu i sterowanie lotem</i>	1	2	—
Działanie i wynik:			
— kontrola przechylenia: lotki oraz hamulce aerodynamiczne;			
— regulacja wysokości: stery wysokości, usterzenie integralne, stateczniki zmiennego zasięgu oraz kaczki;			
— regulacja odchylenia, ograniczniki steru;			
Regulacja z użyciem sterolotek, ruddervatory;			
Urządzenia podnośnikowe, szczeliny skrzelowe, skrzele, klapy, klapolotki;			
Urządzenia oporowe, spoilery, hamulce aerodynamiczne, hamulce prędkościowe;			
Efekty grzebieni aerodynamicznych płata, krawędzie natarcia z uskokiem;			
Regulacja warstwy granicznej, generatory wirów, klipy przeciągnięcia lub wiodące urządzenia brzegowe;			
Działanie i efekt kłapek wyważających, klapki odciążające i dociążające (wiodące), klapki sterownicze, klapki sprężynowe, wyważenie masowe, nachylenie powierzchni sterowej, aerodynamiczne panele regulacyjne.			
11.1.2 <i>Loty z dużymi prędkościami — nie dotyczy</i>	—	—	—
11.2 Struktury płatowca — koncepcje ogólne			
a)	2	2	—
Wymagania dotyczące zdolności do lotu dla wytrzymałości konstrukcyjnej;			
Klasyfikacja strukturalna, pierwszorzędowa, drugorzędowa i trzeciorzędowa;			
Brak bezpieczeństwa, trwałość niezawodna, koncepcje dotyczące tolerancji awarii;			
Strefowe i stanowiskowe systemy identyfikacji;			
Nacisk, naprężenie, zginanie, ściskanie, ścinanie, skręcanie, rozciąganie, naprężenie obwodowe, zmęczenie materiału;			
Dreny i zabezpieczenie wentylacji;			
Zapewnienie instalacji systemu;			
Zapewnienie ochrony przed uderzeniem pioruna;			
Umasienie samolotu.			

	Poziom		
	A2	B1.2	B2
b)	1	2	—
Metody konstrukcyjne: pokrycie pracujące kadłuba, wręgi, podłużnice, przegrody, ramy, doublerzy, rozpórki, wiązadła, belki, struktura podłogi, wzmocnienie, metody zdejmowania izolacji, ochrona antykorozyjna, skrzydło, usterzenie ogonowe i urządzenia silnikowe;			
Techniki montażu konstrukcji: nitowanie, skręcanie, spajanie;			
Metody ochrony powierzchni, takie jak chromianowanie, anodyzowanie, malowanie;			
Czyszczenie powierzchni;			
Symetria płatowca: metody równania i sprawdzania symetrii.			
11.3 Struktury płatowca — samoloty			
11.3.1 <i>Kadłub (ATA 52/53/56)</i>	1	2	—
Uszczelnianie konstrukcji i zwiększanie napięcia;			
Skrzydło, wspornik usterzenia ogonowego samolotu i mocowanie podwozia;			
Montaż siedzeń;			
Drzwi i wyjścia awaryjne: konstrukcja i działanie;			
Mocowanie okien i wiatrochronu.			
11.3.2 <i>Skrzydła (ATA 57)</i>	1	2	—
Budowa;			
Przechowywanie paliwa;			
Podwozie samolotu, wspornik, powierzchnia sterowa i urządzenia podnoszenia/oporu.			
11.3.3 <i>Stateczniki (ATA 55)</i>	1	2	—
Budowa;			
Mocowanie powierzchni sterowej.			
11.3.4 <i>Powierzchnie sterowe lotu (ATA 55/57)</i>	1	2	—
Budowa i zamocowanie;			
Równoważenie — masa i aerodynamika.			
11.3.5 <i>Gondole/Wsporniki (ATA 54)</i>			
a)	1	2	—
Gondole/Wsporniki:			
— Budowa;			
— Zapory ogniowe;			
— Zawieszenie silnika.			

	Poziom		
	A2	B1.2	B2
11.4 Klimatyzacja i zwiększanie ciśnienia w kabinie (ATA 21) Systemy zwiększania ciśnienia i klimatyzacji; Urządzenie kontrolujące ciśnienie w kabinie, urządzenia ochrony i ostrzegania.	1	3	—
11.5 Instrumenty/Systemy elektroniki lotniczej			
11.5.1 Systemy instrumentowe (ATA 31) Urządzenia pilotażowe: wysokościomierz, wskaźnik prędkości lotu, pionowy prędkościomierz; Urządzenia żyroskopowe: sztuczny horyzont, wskaźnik położenia, wskaźnik kierunku, wskaźnik sytuacji w poziomie, zakrętomierz i wskaźnik poślizgu, koordynator obrotów; Kompasy: bezpośredni odczyt, odczyt zdalny; Wskazanie kąta natarcia, systemy ostrzegawcze przeciągnięcia; Inne wskaźniki samolotu.	1	2	—
11.5.2 Systemy elektroniki lotniczej Podstawy układów systemu i działanie; — Auto lot (ATA 22); — Komunikacja (ATA 23); — Systemy nawigacji (ATA 34).	1	1	—
11.6 Moc elektryczna (ATA 24) Montaż i działanie baterii; Wytwarzanie prądu stałego; Regulacja napięcia; Rozdział mocy; Ochrona obwodu; Przezienniki, transformatory.	1	3	—
11.7 Sprzęt i wyposażenie (ATA 25)			
a) Wymagania dotyczące sprzętu wykorzystywanego w nagłych wypadkach; Siedzenia, taśmy i pasy.	2	2	—
b) Układ kabiny; Rozmieszczenie sprzętu; Montaż wyposażenia kabiny (poziom 2); Sprzęt w kabinie służący rozrywce; Montaż kuchni; Sprzęt do obsługi i przechowywania ładunku; Schody.	1	1	—

	Poziom		
	A2	B1.2	B2
11.8 Ochrona przeciwpożarowa (ATA 26)			
a)	1	3	—
Systemy gaszące pożar;			
Systemy wykrywania ognia i dymu oraz systemy ostrzegawcze;			
Testy systemu.			
b)	1	3	—
Przenośna gaśnica.			
11.9 Kontrole lotu (ATA 27)	1	3	—
Podstawowe kontrole: lotka, ster wysokości, ster pionowy;			
Klapki wyważenia;			
Urządzenia podnośnikowe;			
Działanie systemu: ręcznie;			
Blokady podmuchów;			
Równoważenie i ustawienie;			
System ochrony przed przeciągnięciem.			
11.10 Systemy paliwowe (ATA 28)	1	3	—
Układ systemu;			
Zbiorniki paliwa;			
Systemy dostarczania;			
Zasilanie na krzyż i przekazywanie;			
Oznaczenia i ostrzeżenia;			
Uzupełnianie paliwa i opróżnianie zbiorników z paliwa.			
11.11 Siła hydrauliczna (ATA 29)	1	3	—
Układ systemu;			
Płyny hydrauliczne;			
Zbiorniki i akumulatory hydrauliczne;			
Wytwarzanie ciśnienia: elektrycznie, mechanicznie;			
Regulacja ciśnienia;			
Rozdział mocy;			
Systemy oznaczania i ostrzegania.			

	Poziom		
	A2	B1.2	B2
11.12 Osłona przed lodem i deszczem (ATA 30) Tworzenie, klasyfikowanie i wykrywanie lodu; Systemy antyoblodzeniowe: elektryczne, z wykorzystaniem ciepłego powietrza, pneumatyczne i chemiczne; Ogrzewanie sond i drenów; Systemy wycieraczek.	1	3	—
11.13 Podwozie samolotu (ATA 32) Budowa, pochłanianie wstrząsów; System rozbudowy i retrakcji: normalny i w nagłym wypadku; Oznaczenia i ostrzeżenia; Koła, hamulce, antypoślizg i autohamowanie; Opony; Kierowanie.	2	3	—
11.14 Światła (ATA 33) Zewnętrzne: nawigacyjne, antykolizyjne, reflektor lądowania, projektor kołowania, mrozowe; Wewnętrzne: w kabinie, w kokpicie, w ładowni; Awaryjne.	2	2	—
11.15 Tlen (ATA 35) Układ systemu: w kokpicie, w kabinie; Źródła, przechowywanie, ładowanie i dystrybucja; Regulacja dostaw; Oznaczenia i ostrzeżenia;	1	3	—
11.16 Ogumienie/próżnia (ATA 36) Układ systemu; Źródła: silnik/pomocniczy zespół silnikowy, kompresory, zbiorniki, uziemienie; Regulacja ciśnienia; Dystrybucja; Oznaczenia i ostrzeżenia; Interfejsy z innymi systemami.	1	3	—

	Poziom		
	A2	B1.2	B2
11.17 Woda/odpady (ATA 38) Układy systemu wodnego, dostawa, dystrybucja, obsługa techniczna i drenowanie; System toalet, spłukiwanie i obsługa techniczna; Kwestie związane z korozją.	2	3	—

MODUŁ 12. AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY ŚMIGŁOWCA

	Poziom		
	A3 A4	B1.3 B1.4	B2
12.1 Teoria lotu — aerodynamika obrotowego skrzydła Terminologia; Efekty żyroskopowego ruchu precesyjnego; Reakcja momentu obrotowego i kontrola kierunkowa; Asymetria podnoszenia, przeciągnięcia końcówki łopaty; Przesuwanie tendencji i jej korekta; Efekt Coriolisa i wyrównanie; Pierścień wirowy, wyrównanie mocy, pochylenie; Autorotacja; Wpływ bliskości ziemi.	1	2	—
12.2 Systemy sterowania lotu Sterowanie cykliczne; Sterowanie zbiorowe; Płyta sterowania okresowego; Kontrola zbaczania z kursu: kontrola momentu oporowego, śmigło ogonowe, upust powietrza; Głowica wirnika nośnego: projekt i działanie; Amortyzatory łopaty: funkcja i budowa; Łopaty wirnika: budowa i mocowanie łopaty wirnika głównego i ogonowego; Regulacja wyważenia, stałe i regulowane stateczniki; Działanie systemu: ręczne, hydrauliczne, elektryczne, sztuczna stateczność i sterowanie; Sztuczne czucie; Równoważenie i ustawienie.	2	3	—

	Poziom		
	A3 A4	B1.3 B1.4	B2
12.3 Wytyczanie drogi łopaty i analiza wibracji Zestrajanie wirnika; Wytyczanie drogi wirnika głównego i ogonowego; Równoważenie statyczne i dynamiczne; Typy wibracji, metody redukcji wibracji; Rezonans uziemienia.	1	3	—
12.4 Transmisje Skrzynie biegów, wirnik główny i ogonowy; Sprzęgła, jednostki wolnych kół i hamulec wirnika.	1	3	—
12.5 Struktury płatowca a) Wymagania dotyczące zdatości do lotu dla wytrzymałości konstrukcyjnej; Klasyfikacja strukturalna, pierwszorzędowa, drugorzędowa i trzeciorzędowa; Brak bezpieczeństwa, trwałość niezawodna, koncepcje dotyczące tolerancji awarii; Strefowe i stanowiskowe systemy identyfikacji; Nacisk, naprężenie, zginanie, ściskanie, ścinanie, skręcanie, rozciąganie, naprężenie obwodowe, zmęczenie materiału; Dreny i zabezpieczenie wentylacji; Zapewnienie instalacji systemu; Zapewnienie ochrony przed uderzeniem pioruna.	2	2	—
b) Metody konstrukcyjne: pokrycie pracujące kadłuba, wręgi, podłużnice, przegrody, ramy, doublery, rozpórki, więzadła, belki, struktura podłogi, wzmocnienie, metody zdejmowania izolacji, ochrona antykorozyjna; Wspornik, statecznik i elementy podwozia; Montaż siedzeń; Drzwi: konstrukcja, mechanizmy, działanie i urządzenia zabezpieczające; Okna i budowa wiatrochronu; Przechowywanie paliwa; Zapory ogniowe; Zawieszenie silnika; Techniki montażu konstrukcji: nitowanie, skręcanie, spajanie;	1	2	—

	Poziom		
	A3 A4	B1.3 B1.4	B2
Metody ochrony powierzchni, takie jak chromianowanie, anodyzowanie, malowanie; Czyszczenie powierzchni; Symetria płatownca: metody równania i sprawdzania symetrii.			
12.6 Klimatyzacja (ATA 21)			
12.6.1 <i>Dopływ powietrza</i> Źródła dopływu powietrza, włącznie z przeciekami silnikowymi i wkładka uziemiona.	1	2	—
12.6.2 <i>Klimatyzacja</i> Systemy klimatyzacyjne; Systemy dystrybucji; Systemy regulacji przepływu i temperatury; Urządzenia ochronne i ostrzegawcze.	1	3	—
12.7 Instrumenty/systemy elektroniki lotniczej			
12.7.1 <i>Systemy instrumentowe (ATA 31)</i> Statyka Pitota: wysokościomierz, wskaźnik prędkości lotu, pionowy prędkościomierz; Urządzenia żyroskopowe: sztuczny horyzont, wskaźnik położenia, wskaźnik kierunku, wskaźnik sytuacji w poziomie, zakrętomierz i wskaźnik poślizgu, koordynator obrotów; Kompasy: bezpośredni odczyt, odczyt zdalny; System wskazywania wibracji — HUMS; Inne wskaźniki samolotu.	1	2	—
12.7.2 <i>Systemy elektroniki lotniczej</i> Podstawy układu systemu i działanie; Auto lot (ATA 22); Komunikacja (ATA 23); Systemy nawigacji (ATA 34).	1	1	—
12.8 Moc elektryczna (ATA 24) Montaż i działanie baterii; Wytwarzanie prądu stałego, wytwarzanie prądu zmiennego; Wytwarzanie mocy w nagłym wypadku; Regulacja napięcia; ochrona obwodu; Rozdział mocy; Przezienniki, transformatory, prostowniki; Energia zewnętrzna/uziemiona.	1	3	—
12.9 Sprzęt i wyposażenie (ATA 25) a) Wymagania dotyczące sprzętu wykorzystywanego w nagłych wypadkach;	2	2	—

	Poziom		
	A3 A4	B1.3 B1.4	B2
Siedzenia, taśmy i pasy;			
Systemy podnoszenia.			
b)	1	1	—
Awaryjne systemy unoszenia na powierzchni;			
Układ kabiny, zatrzymanie ładunku;			
Rozmieszczenie sprzętu;			
Montaż wyposażenia kabiny.			
12.10 Ochrona przeciwpożarowa (ATA 26)	1	3	—
Systemy wykrywania ognia i dymu oraz systemy ostrzegawcze;			
Systemy gaszące pożar;			
Testy systemu.			
12.11 Systemy paliwowe (ATA 28)	1	3	—
Układ systemu;			
Zbiorniki paliwa;			
Systemy dostarczania;			
Zrzucanie, odpowietrzanie, drenowanie;			
Zasilanie na krzyż i przekazywanie;			
Oznaczenia i ostrzeżenia;			
Uzupełnianie paliwa i opróżnianie zbiorników paliwa.			
12.12 Siła hydrauliczna (ATA 29)	1	3	—
Układ systemu;			
Płyny hydrauliczne;			
Zbiorniki i akumulatory hydrauliczne;			
Wytwarzanie ciśnienia: elektrycznie, mechanicznie, pneumatycznie;			
Wytwarzanie ciśnienia w nagłym wypadku;			
Regulacja ciśnienia;			
Rozdział mocy;			
Systemy wykrywania i ostrzegania;			
Interfejs z innymi systemami.			

	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 odladzania: elektryczne, z wykorzystaniem ciepłego powietrza i chemiczne; Środek hydrofobowy i usuwanie; Ogrzewanie sond i drenów.	1	3	—
12.14 Podwozie samolotu (ATA 32) Budowa, amortyzacja; Systemy rozbudowy i retrakcji: normalny i w nagłym wypadku; Oznaczenia i ostrzeżenia; Koła, opony, hamulce; Kierowanie; Płozy, pływaki.	2	3	—
12.15 Światła (ATA 33) Zewnętrzne: nawigacyjne, reflektor lądowania, projektor kołowania, mrozowe; Wewnętrzne: w kabinie, w kokpicie, w ładowni; Awaryjne.	2	3	—
12.16 Ogumienie/próżnia (ATA 36) Układ systemu; Źródła: silnik, kompresory, zbiorniki, uziemienie; Regulacja ciśnienia; Dystrybucja; Oznaczenia i ostrzeżenia; Interfejsy z innymi systemami.	1	3	—

MODUŁ 13. AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY STATKU POWIETRZNEGO

	Poziom		
	A	B1	B2
13.1 Teoria lotu a) <i>Aerodynamika samolotu i sterowanie lotem</i> Działanie i wynik: — regulacja przechylenia: lotki oraz hamulce aerodynamiczne; — regulacja wysokości: stery wysokości, usterzenie integralne, stateczniki zmiennego zasięgu oraz kaczki; — regulacja odchylenia, ograniczniki steru;	—	—	1

	Poziom		
	A	B1	B2
Regulacja z użyciem sterolotek, ruddervatorów;			
Urządzenia podnośnikowe: szczeliny skrzelowe, skrzele, klapy;			
Urządzenia oporowe: spoilery, hamulce aerodynamiczne, hamulce prędkościowe;			
Działanie i efekt kłapek wyważających, klapki sterownicze, nachylenie powierzchni sterowej.			
b) Lot z dużymi prędkościami	—	—	1
Lot z prędkością dźwięku, lot z prędkością poddźwiękową, lot transsoniczny, lot z prędkością ponaddźwiękową,			
Liczba Macha, krytyczna liczba Macha.			
c) Aerodynamika obrotowego skrzydła	—	—	1
Terminologia;			
Działanie i efekt sterowania cyklicznego, zbiorowego i moment oporowy.			
13.2 Struktury — koncepcje ogólne			
a)	—	—	1
Podstawy systemu strukturalnego.			
b)	—	—	2
Strefowe i stanowiskowe systemy identyfikacji;			
Umasienie;			
Zapewnienie ochrony przed uderzeniem pioruna.			
13.3 Auto lot (ATA 22)	—	—	3
Podstawy automatycznego sterowania lotem, włącznie z zasadami roboczymi i bieżącą terminologią;			
Przetwarzanie sygnału sterującego;			
Tryby działania: przechylenie, wysokość, kanały odchylenia;			
Amortyzatory odchylenia;			
System zwiększenia stabilności w śmigłowcach;			
Automatyczna regulacja wyważenia;			

	Poziom		
	A	B1	B2
Interfejs pomocy w nawigacji automatycznym pilotem;			
System automatycznej regulacji mocy silników samolotu przy podchodzeniu do lądowania;			
Systemy automatycznego lądowania: zasady i kategorie, tryby działania, podejście, lot ślizgowy, lądowanie, kołowanie, monitory systemu i warunki niepowodzenia.			
13.4 Komunikacja/nawigacja (ATA 23/34)	—	—	3
Podstawy dotyczące rozchodzenia się fal radiowych, anten, linii transmisji, komunikacji, odbiornika i nadajnika;			
Zasady działania następujących systemów:			
— komunikacja przez bardzo wysoką częstotliwość (VHF);			
— komunikacja przez wysoką częstotliwość (HF);			
— audio;			
— nadajniki lokalizatora w razie potrzeby;			
— urządzenie rejestrujące głos w kokpicie;			
— radiolatarnia ogólnokierunkowa bardzo dużej częstotliwości (VOR);			
— radiokompas (ADF);			
— system lądowania według przyrządów (ILS);			
— mikrofalowy system lądowania (MLS);			
— systemy urządzenia lotu; system radiolokacyjny do pomiaru odległości obiektów (DME);			
— bardzo mała częstotliwość i nawigacja hiperboliczna (VLF/Omega);			
— nawigacja dopplerowska;			
— nawigacja w terenie, systemy RNAV;			
— systemy sterowania lotem;			
— system GPS, globalny system nawigacji satelitarnej (GNSS);			
— inercyjny system nawigacyjny;			
— przekaźnik kontroli ruchu lotniczego, drugorzędny radar kontroli rejonu;			
— system kontroli ruchu i unikania kolizji (TCAS);			
— radar unikania złej pogody;			
— radiowysokościomierz;			
— komunikacja i raportowanie ARINC.			
13.5 Moc elektryczna (ATA 24)	—	—	3
Montaż i działanie baterii;			
Wytwarzanie prądu stałego;			
Wytwarzanie prądu zmiennego;			

	Poziom		
	A	B1	B2
Wytwarzanie mocy w nagłym wypadku; Regulacja napięcia; Rozdział mocy; Przezienniki, transformatory, prostowniki; Ochrona obwodu; Energia zewnętrzna/uziemiona.			
13.6 Sprzęt i wyposażenie (ATA 25) Wymagania dotyczące elektronicznego sprzętu wykorzystywanego w nagłych wypadkach; Sprzęt w kabinie służący rozrywce.	—	—	3
13.7 Sterowanie lotem (ATA 27) a) Sterowanie podstawowe: lotka, ster wysokości, ster pionowy, spoiler; Regulacja wyważenia; Aktywna regulacja ładunku; Urządzenia podnośnikowe; Wewnętrzny hamulec aerodynamiczny, hamulce prędkości; Działanie systemu: ręcznie, hydraulicznie, pneumatycznie; Sztuczne czucie, amortyzator odchylenia, wyważenie Macha, ogranicznik steru, blokady podmuchów; System ochrony przed przeciągnięciem.	—	—	1
b) Działanie systemu: elektryczne, sztuczna stateczność i sterowanie.	—	—	2
13.8 Systemy instrumentowe (ATA 31) Klasyfikacja; Atmosfera; Terminologia; Urządzenia i systemy pomiaru ciśnienia; Systemy statyczne Pitota; Wysokościomierz; Wskaźniki prędkości w pionie; Wskaźniki prędkości lotu; Machometr; Systemy raportowania/ostrzegania dotyczące wysokości; Komputery z danymi dotyczącymi lotu; Systemy instrumentowe pneumatyczne; Bezpośredni odczyt ciśnienia i przyrządy pomiaru temperatury; Systemy wskazujące temperaturę; Systemy wskazujące ilość paliwa;	—	—	2

	Poziom		
	A	B1	B2
Zasady żyroskopowe; Sztuczny horyzont; Wskaźniki poślizgu; Żyroskopy kierunkowe; Systemy ostrzegające o bliskości podłoża; Systemy kompasowe; Systemy rejestrujące dane dotyczące lotu; Elektroniczne przyrządy lotu; Systemy ostrzegawcze, włącznie z głównymi systemami ostrzegania i scentralizowanymi panelami ostrzegania; Systemy wskazania kąta natarcia, ostrzegawcze systemy przeciągnięcia; Pomiar i ocena wibracji.			
13.9 Światła (ATA 33) Zewnętrzne: nawigacyjne, reflektor lądowania, projektor kołowania, mrozowe; Wewnętrzne: w kabinie, w kokpicie, w ładowni; Awaryjne.	—	—	3
13.10 Systemy utrzymania na pokładzie (ATA 45) Centralne komputery utrzymania; System ładowania danych; System biblioteki elektronicznej; Drukowanie; Monitorowanie struktury (monitorowanie tolerancji uszkodzeń).	—	—	2

MODUŁ 14. NAPEŁD

	Poziom		
	A	B1	B2
14.1 Silniki turbinowe a) Budowa i działanie silnika turbodrzutowego, silnika turbinowego dwuprzepływowego, turboshaft, silnika turbośmigłowego.	—	—	1
b) Elektroniczne sterowanie silnika i systemy odmierzania paliwa (FADEC).	—	—	2

	Poziom		
	A	B1	B2
14.2 Silnikowe systemy wskazania Temperatura gazów spalinowych/systemy międzystopniowej temperatury turbiny; Prędkość obrotowa silnika; Wskazanie ciągu silnika: stosunek ciśnień w silniku, ciśnienie wylotowe turbiny silnika lub ciśnienie w rurze wylotowej silnika odrzutowego; Ciśnienie i temperatura oleju; Ciśnienie, temperatura i przepływ paliwa; Ciśnienie ładowania; Moment obrotowy silnika; Prędkość śmigła.	—	—	2

MODUŁ 15. SILNIK GAZOWY TURBINOWY

	Poziom		
	A	B1	B2
15.1 Podstawy Energia potencjalna, energia kinetyczna, prawa ruchu Newtona, obieg Braytona; Związek pomiędzy siłą, pracą, mocą, energią, prędkością, przyspieszeniem; Budowa i działanie silnika turboodrzutowego, silnika turbinowego dwuprzepływowego, turboshaft, silnika turbośmigłowego.	1	2	—
15.2 Osiągi silnika Całkowita siła ciągu, ciąg użyteczny, ciąg niedrożnej końcówki wylotowej, rozkład ciągu, ciąg wypadkowy, moc ciągu, równoważna moc na wale, jednostkowe zużycie paliwa; Sprawność silnika; Stosunek natężenia przepływów i stosunek ciśnień w silniku; Ciśnienie, temperatura i prędkość przepływu gazu; Ocena silnika, ciąg statyczny, wpływ prędkości, wysokość, gorący klimat, ocena płaszczyzny, ograniczenia.	—	2	—

	Poziom		
	A	B1	B2
15.3 Otwór wlotowy Kanały wlotowe w kompresorze Skutki różnych konfiguracji wlotu; Ochrona przed zamarzaniem.	2	2	—
15.4 Kompresory Typu osiowego i odśrodkowego; Cechy konstrukcyjne oraz zasady działania i zastosowania; Wyważenie wentylatora; Działanie; Przyczyny i skutki przeciągania i skoku kompresora; Metody kontroli przepływu powietrza: zawory upustowe, zmienne kierownice wstępne, zmienne łopatki kierownicy, rotacyjne łopatki kierownicze; Wskaźnik kompresora.	1	2	—
15.5 Sekcja spalania Cechy konstrukcyjne oraz zasady działania.	1	2	—
15.6 Sekcja turbinowa Działanie i charakterystyka różnych typów łopatek turbin; Łopatką mocowania dysku; Końcówka wylotowa łopatek kierujących; Przyczyny i skutki nacisku i przesuwu łopatki turbiny.	2	2	—
15.7 Układ wydechowy Cechy konstrukcyjne oraz zasady działania; Dysze regulowane zbieżne i rozbieżne; Redukcja szumu silnika; Odwracacze ciągu.	1	2	—
15.8 Łożyska i uszczelki Cechy konstrukcyjne oraz zasady działania.	—	2	—
15.9 Smary i paliwa Właściwości i specyfikacje; Dodatki paliwowe; Środki ostrożności.	1	2	—

	Poziom		
	A	B1	B2
15.10 Systemy smarowania Działanie systemu/układu i komponenty.	1	2	—
15.11 Systemy paliwowe Działanie systemów sterowania silnika i odmierzania paliwa, włącznie z elektronicznym sterowaniem silnikiem (FADEC); Układ systemów i komponenty.	1	2	—
15.12 Systemy lotnicze Działanie dystrybucji powietrza w silniku i systemów kontroli zamarzania, włącznie z wewnętrznym chłodzeniem, uszczelnieniem i zewnętrzną obsługą lotu.	1	2	—
15.13 Układ startowy i zapłonowy Działanie systemów uruchomienia silnika i komponentów; Systemy zapłonowe i komponenty; Wymagania dotyczące bezpieczeństwa utrzymania.	1	2	—
15.14 Silnikowe systemy wskazania Temperatura gazów spalinowych/międzystopniowa temperatura turbiny Wskazanie ciągu silnika: stosunek ciśnień w silniku, ciśnienie wylotowe turbiny silnika lub ciśnienie w rurze wylotowej silnika odrzutowego; Ciśnienie i temperatura oleju; Ciśnienie i przepływ paliwa; Prędkość obrotowa silnika; Pomiar i wskazanie wibracji; Moment obrotowy; Moc.	1	2	—
15.15 Systemy zwiększania mocy Działanie i zastosowania; Wtrysk wody, wodny metanol; Systemy dopalacza.	—	1	—
15.16 Silniki turbośmigłowe Sprzężony z gazem/wolna turbina i turbiny sprzężone z przekładnią; Przekładnie redukcyjne; Silnik zintegrowany i sterowanie śmigła; Urządzenia zabezpieczające przed nadmierną prędkością.	1	2	—

	Poziom		
	A	B1	B2
15.17 Silniki turboshaft Ustalenia, systemy napędu, przekładnia redukcyjna, sprzęgła, systemy kontroli.	1	2	—
15.18 Pomocnicze zespoły silnikowe (APU) Cel, działanie, systemy zabezpieczenia.	1	2	—
15.19 Instalacja urządzenia napędowego Konfiguracja zapór ogniowych, osłon, paneli akustycznych, łoża silnika, zawieszenia antywibracyjnego, przewodów, rur, zasilaczy, łączników, wiązek kabli, linek sterowych, drążków sterujących, punktów podnoszenia i drenów.	1	2	—
15.20 Systemy ochrony przeciwpożarowej Działanie systemu wykrywania i gaszenia.	1	2	—
15.21 Monitorowanie silnika i operacje naziemne Procedury startu i wznoszenia; Interpretacja mocy wyjściowej silnika i parametrów; Monitorowanie kierunku (włącznie z analizą oleju, wibracją i wziernikiem optycznym); Przegląd silnika i komponentów pod kątem kryteriów, tolerancji i danych określonych przez producenta silnika; Mycie/czyszczenie kompresora; Zniszczenie obcego obiektu.	1	3	—
15.22 Przechowywanie i konserwacja silnika Konserwacja i brak konserwacji silnika i akcesoriów/układów.	—	2	—

MODUŁ 16. SILNIK TŁOKOWY

	Poziom		
	A	B1	B2
16.1 Podstawy Sprawność mechaniczna, cieplna i objętościowa; Zasady działania — dwusuw, czterosuw, Otto i Diesel; Objętość skokowa cylindra i stopień sprężania; Konfiguracja silnika i kolejność zapłonu.	1	2	—
16.2 Osiągi silnika Kalkulacja i pomiar mocy; Czynniki mające wpływ na moc silnika; Mieszanki/mieszanki niskokaloryczne, przedwczesny zapłon.	1	2	—

	Poziom		
	A	B1	B2
16.3 Konstrukcja silnika Skrzynia korbowa, wał korbowy, wał krzywkowy, miska olejowa; Pomocnicza skrzynia przekładniowa; Zespoły cylindra i tłoka; Pręty łączące, przewody wlotowe rozgałęzione i kolektory wydechowe spalin; Mechanizmy zaworów; Śmigłowe przekładnie redukcyjne.	1	2	—
16.4 Systemy paliwowe silnika			
16.4.1 Gaźniki Rodzaje, konstrukcja oraz zasady działania; Oblodzenie i ogrzewanie.	1	2	—
16.4.2 Systemy wtrysku paliwa Rodzaje, konstrukcja oraz zasady działania.	1	2	—
16.4.3 Elektroniczne sterowanie silnikiem Działanie systemów sterowania silnika i odmierzania paliwa, włącznie z elektronicznym sterowaniem silnikiem (FADEC); Układ systemów i komponenty.	1	2	—
16.5 Układ startowy i zapłonowy Systemy startu i systemy ogrzewania wstępnego; Rodzaje iskrownika, konstrukcja oraz zasady działania; Układ przewodów zapłonowych, korpus świecy zapłonowej; Systemy niskiego i wysokiego napięcia.	1	2	—
16.6 Układ ssania, układ wydechowy i układ chłodzenia Konstrukcja i działanie: układ ssania włącznie ze zmiennymi systemami nawiewu; Układ wydechowy, układ chłodzenia silnika — powietrzem i płynem.	1	2	—
16.7 Doładowanie/turbodoładowanie Zasady i cele doładowania i jego wpływ na parametry silnika; Konstrukcja i działanie systemu doładowania i turbodoładowania; Terminologia systemowa; Systemy kontroli; System ochrony.	1	2	—

	Poziom		
	A	B1	B2
16.8 Smary i paliwa Właściwości i specyfikacje; Dodatki paliwowe; Środki ostrożności.	1	2	—
16.9 Systemy smarowania Działanie systemu/układ i komponenty.	1	2	—
16.10 Silnikowe systemy wskazania Prędkość obrotowa silnika; Temperatura głowicy cylindra; Temperatura chłodziwa; Ciśnienie i temperatura oleju; Temperatura gazów spalinowych; Ciśnienie i przepływ paliwa; Ciśnienie ładowania.	1	2	—
16.11 Instalacja urządzenia napędowego Konfiguracja zapór ogniowych, osłon, paneli akustycznych, łoża silnika, zawieszenia antywibracyjnego, przewodów, rur, zasilaczy, łączników, wiązek kabli, linek sterowych, drążków sterujących, punktów podnoszenia i drenów.	1	2	—
16.12 Monitorowanie silnika i operacje naziemne Procedury startu i wznoszenia; Interpretacja mocy wyjściowej silnika i parametrów; Przegląd silnika i komponentów: kryteria, tolerancje i dane określone przez producenta silnika.	1	3	—
16.13 Przechowywanie i konserwacja silnika Konserwacja i brak konserwacji silnika i akcesoriów/układów.	—	2	—

MODUŁ 17. ŚMIGŁO

	Poziom		
	A	B1	B2
17.1 Podstawy Teoria dotycząca śmigła; Wysoki/niski kąt śmigła, kąt odwrotny, kąt natarcia, prędkość obrotowa; Ślizg śmigła; Siła aerodynamiczna, siła odśrodkowa i siła oporu; Moment obrotowy; Względny przepływ powietrza na siłę oporu śmigła; Wibracja i rezonans.	1	2	—

	Poziom		
	A	B1	B2
17.2 Konstrukcja śmigła Metody konstrukcyjne i materiały wykorzystywane w śmigłach drewnianych, złożonych i metalowych; Napęd łopaty, strona cisa, obsada łopaty, strona ssąca i zespół gniazda; Stały skok, sterowany skok, stałe śmigło prędkości; Montaż śmigła/kolpaka śmigła.	1	2	—
17.3 Sterowanie skoku śmigła Sterowanie prędkości i metody zmiany skoku, mechaniczne i elektryczne/elektroniczne; Przetworzenie śmigła w chorągiewkę i skok ujemny; Ochrona przed nadmierną prędkością.	1	2	—
17.4 Synchronizacja śmigła Synchronizacja i sprzęt do uzgadniania faz.	—	2	—
17.5 Osłona przed oblodzeniem śmigła Sprzęt do usuwania oblodzenia przy pomocy płynu i elektrycznie.	1	2	—
17.6 Utrzymanie śmigła Równoważenie statyczne i dynamiczne; Wytaczanie drogi łopaty; Ocena zniszczenia łopaty, erozja, korozja, wpływ uszkodzenia, rozszczepienie warstw; Traktowanie śmigła/systemy naprawy; Praca silnika śmigła.	1	3	—
17.7 Przechowywanie i konserwacja śmigła Konserwacja i brak konserwacji śmigła.	1	2	—

Dodatek II

Podstawowe standardy egzaminacyjne

1. *Podstawy standaryzacji dla egzaminów*
 - 1.1. Wszystkie podstawowe egzaminy muszą być przeprowadzane z wykorzystaniem określonego poniżej formatu pytań testowych oraz pytań opisowych.
 - 1.2. Każde pytanie testowe musi mieć trzy różne odpowiedzi, z których tylko jedna jest poprawna, a kandydat na rozwiązanie danego modułu ma średni czas 75 sekund na każde pytanie.
 - 1.3. Każde pytanie opisowe wymaga przygotowania pisemnej odpowiedzi, a kandydat ma 20 minut na udzielenie odpowiedzi na każde takie pytanie.
 - 1.4. Pytania opisowe przygotowuje się i ocenia na podstawie zakresu materiału określonego w części 66 dodatku I, moduły 7, 9 i 10.
 - 1.5. Każde pytanie powinno zawierać przygotowany wzór odpowiedzi obejmujący wszelkie możliwe odpowiedzi, które mogą być właściwe w przypadku innych podpunktów.
 - 1.6. Wzór odpowiedzi rozбивa się również na wykaz istotnych punktów określanych mianem punktów kluczowych.
 - 1.7. Warunkiem zaliczenia każdego z modułów znajdujących się w części 66 oraz podmodułów zawartych w części testowej egzaminu jest udzielenie co najmniej 75 % poprawnych odpowiedzi.
 - 1.8. Granicą zaliczenia każdego pytania opisowego jest również 75 %. Oznacza to, że odpowiedzi kandydatów muszą zawierać 75 % wymaganych punktów kluczowych odnoszących się do pytania, przy czym w odpowiedzi nie może pojawić się żaden istotny błąd dotyczący jakiegokolwiek wymaganego punktu.
 - 1.9. W przypadku niezaliczenia tylko części testowej lub tylko części opisowej, ponownie podchodzi się jedynie do niezaliczonej części egzaminu.
 - 1.10. W ocenie kandydata nie wolno stosować punktów ujemnych.
 - 1.11. Wszystkie moduły znajdujące się w części 66, które składają się na kompletną kategorię lub podkategorię licencji utrzymania statku powietrznego opisaną w części 66, należy zdać w ciągu 5 lat od zaliczenia pierwszego modułu, z wyjątkiem przypadku określonego w ppkt 1.12. W przypadku niezaliczenia danego modułu, można podjąć kolejną próbę zaliczenia tego modułu dopiero po upływie 90 dni od dnia, w którym odbywał się egzamin, z wyjątkiem przypadku określonego w części 147, zatwierdzonego przez organizację szkolącą w zakresie utrzymania, która prowadzi kurs doszkalania w zakresie niezaliczonych obszarów z danego modułu, kiedy to można podjąć próbę zaliczenia niezdanego modułu po upływie 30 dni.
 - 1.12. Okres pięciu lat określony w ppkt 1.11 nie odnosi się do tych modułów, które odnoszą się do więcej niż jednej kategorii lub podkategorii licencji utrzymania statku powietrznego opisanej w części 66 oraz które zostały zaliczone jako część innego egzaminu na daną kategorię lub podkategorię.
2. *Numery pytań dla modułów znajdujących się w części 66 dodatku I*
 - 2.1. Moduł tematyczny 1. Matematyka:

Kategoria A: 16 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 20 minut.

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

Kategoria B2: 30 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 40 minut.
 - 2.2. Moduł tematyczny 2. Fizyka:

Kategoria A: 30 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 40 minut.

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

Kategoria B2: 50 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 65 minut.
 - 2.3. Moduł tematyczny 3. Podstawowe wiadomości dotyczące elektryki:

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

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

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

- 2.4. Moduł tematyczny 4. Podstawowe wiadomości dotyczące elektroniki:
- Kategoria A: brak.
- Kategoria B1: 20 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut.
- Kategoria B2: 40 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 50 minut.
- 2.5. Moduł tematyczny 5. Techniki cyfrowe/systemy instrumentów elektrycznych:
- Kategoria A: 16 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 20 minut.
- Kategoria B1.1 & B1.3: 40 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 50 minut.
- Kategoria B1.2 & B1.4: 20 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut.
- Kategoria B2: 70 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 90 minut.
- 2.6. Moduł tematyczny 6. Materiały i sprzęt:
- Kategoria A: 50 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 65 minut.
- Kategoria B1: 70 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 90 minut.
- Kategoria B2: 60 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 75 minut.
- 2.7. Moduł tematyczny 7. Praktyki utrzymania:
- Kategoria A: 70 pytań testowych i 2 pytania opisowe. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 90 minut plus 40 minut.
- Kategoria B1: 80 pytań testowych i 2 pytania opisowe. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 100 minut plus 40 minut.
- Kategoria B2: 60 pytań testowych i 2 pytania opisowe. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 75 minut plus 40 minut.
- 2.8. Moduł tematyczny 8. Podstawy aerodynamiki:
- Kategoria A: 20 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut.
- Kategoria B1: 20 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut.
- Kategoria B2: 20 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut.
- 2.9. Moduł tematyczny 9. Czynniki ludzkie:
- Kategoria A: 20 pytań testowych i 1 pytanie opisowe. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut plus 20 minut.
- Kategoria B1: 20 pytań testowych i 1 pytanie opisowe. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut plus 20 minut.
- Kategoria B2: 20 pytań testowych i 1 pytanie opisowe. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut plus 20 minut.
- 2.10. Moduł tematyczny 10. Legislacja dotycząca lotnictwa:
- Kategoria A: 30 pytań testowych i 1 pytanie opisowe. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 40 minut plus 20 minut.
- Kategoria B1: 40 pytań testowych i 1 pytanie opisowe. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 50 minut plus 20 minut.
- Kategoria B2: 40 pytań testowych i 1 pytanie opisowe. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 50 minut plus 20 minut.
- 2.11. Moduł tematyczny 11a. Aerodynamika, struktury i systemy samolotu turbinowego:
- Kategoria A: 100 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 125 minut.
- Kategoria B1: 130 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 165 minut.
- Kategoria B2: brak.

- 2.12. Moduł tematyczny 11b. Aerodynamika, struktury i systemy samolotu tłokowego:
Kategoria A: 70 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 90 minut.
Kategoria B1: 100 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 125 minut.
Kategoria B2: brak.
- 2.13. Moduł tematyczny 12. Aerodynamika, struktury i systemy śmigłowca:
Kategoria A: 90 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 115 minut.
Kategoria B1: 115 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 145 minut.
Kategoria B2: brak.
- 2.14. Moduł tematyczny 13. Aerodynamika, struktury i systemy statku powietrznego:
Kategoria A: brak.
Kategoria B1: brak.
Kategoria B2: 130 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 165 minut.
- 2.15. Moduł tematyczny 14. Napęd:
Kategoria A: Brak.
Kategoria B1: brak.
Kategoria B2: 25 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 30 minut.
- 2.16. Moduł tematyczny 15. Silnik gazowy turbinowy:
Kategoria A: 60 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 75 minut.
Kategoria B1: 90 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 115 minut.
Kategoria B2: brak.
- 2.17. Moduł tematyczny 16. Silnik tłokowy:
Kategoria A: 50 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 65 minut.
Kategoria B1: 70 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 90 minut.
Kategoria B2: brak.
- 2.18. Moduł tematyczny 17. Śmigło:
Kategoria A: 20 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut.
Kategoria B1: 30 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 40 minut.
Kategoria B2: brak.
-

Dodatek III

Rodzaj szkolenia i standard egzaminacyjny1. *Rodzaje poziomów szkolenia*

Przedstawione poniżej trzy poziomy określają cele, które mają zostać osiągnięte przez dany poziom szkolenia.

Poziom 1 Ogólna znajomość

Krótki przegląd płatowca, systemów i zespołów silnikowych określonych w sekcji dotyczącej opisu systemów podręcznika utrzymania statku powietrznego.

1. Cele kursu: po ukończeniu kursu słuchacz powinien potrafić określić środki ostrożności dotyczące płatowca, jego systemów i zespołów silnikowych.
2. Wymienić praktyki utrzymania istotne dla płatowca, jego systemów i zespołów silnikowych.
3. Określić ogólny układ głównych systemów statku powietrznego.
4. Określić ogólny układ i charakterystykę zespołu silnikowego.
5. Określić specjalistyczne oprzyrządowanie i aparaturę badawczą wykorzystywaną na statku powietrznym.

Poziom 2 Rampa i tranzyt

Przegląd podstawowych systemów sterowania, wskaźników, głównych komponentów, włącznie z ich umiejscowieniem i celem, obsługa techniczna oraz wykrywanie i usuwanie drobnych usterek.

Cele kursu: Oprócz informacji zawartych w kursie poziomu 1 Ogólna znajomość, po ukończeniu kursu na poziomie 2 Rampa i tranzyt słuchacz powinien potrafić:

1. Wymienić środki ostrożności, których należy przestrzegać pracując nad statkiem powietrznym, zespołem silnikowym i systemami lub w ich pobliżu.
2. Wykazać się wiedzą na temat działań następujących elementów związanych z główną rampą i tranzytem (podczas lotu):
 - a) Drzwi, okna i luki.
 - b) Zasilanie energią elektryczną.
 - c) Paliwo.
 - d) Dodatkowy zespół napędowy.
 - e) Zespół silnikowy.
 - f) Ochrona przeciwpożarowa.
 - g) Systemy kontroli środowiska.
 - h) Siła hydrauliczna.
 - i) Podwozie samolotu.
 - j) Kontrole lotu.
 - k) Woda/odpady.
 - l) Tlen.
 - m) Interfon lotniczy i obsługowy.
 - n) Elektronika lotnicza.
 - o) Sprzęt/wyposażenie kabiny.
3. Opisać systemy i obsługę statku powietrznego, w szczególności dostęp, dostępność mocy i źródła.
4. Określić lokalizację głównych elementów.
5. Wyjaśnić zwykłe funkcjonowanie każdego głównego systemu, stosując terminologię i nomenklaturę.
6. Przedstawić procedury dla obsługi rampy i tranzytu związane ze statkiem powietrznym dla: układu paliwowego, zespołu silnikowego, hydrauliki, podwozia samolotu, wody/odpadów, tlenu.
7. Wykazać biegłość w korzystaniu z raportów załogi i pokładowych systemów raportowania (drobne wykrywanie i usuwanie usterek) oraz określić zdolność do lotu statku powietrznego dla MEL/CDL.

8. Określić i wykorzystać odpowiednią dokumentację.
9. Ustalić te procedury dla wymiany elementów dla działań odnoszących się do rampy i tranzytu wymienionych w celu 2.

Poziom 3 Liniowe i bazowe szkolenie utrzymania

Szczegółowy opis, działanie, lokalizacja elementów, usunięcie/montaż i procedury wykrywania i usuwania usterek do poziomu podręcznika utrzymania.

Cele kursu: Oprócz informacji zawartych w kursach na poziomie 1 i poziomie 2, po ukończeniu kursu na poziomie III Liniowe i bazowe szkolenie utrzymania słuchacz powinien potrafić:

- a) Wykonać kontrole silnika i elementów oraz kontrole funkcjonalne określone w podręczniku utrzymania.
- b) Skorelować informacje w celu podejmowania decyzji w odniesieniu do błędnej diagnozy i skorygowania do poziomu podręcznika utrzymania.
- c) Opisać procedury wymiany elementów zgodnie z rodzajem statku powietrznego.

2. Rodzaj standardu szkolenia

Szkolenie musi obejmować elementy teoretyczne i praktyczne.

2.1. Elementy teoretyczne

Należy uwzględnić co najmniej te elementy charakteryzujące statki powietrzne, które są określone w poniższym zestawieniu. Należy również uwzględnić dodatkowe elementy wprowadzone z uwagi na zmiany technologiczne.

Poziomy szkolenia są określone w znajdującym się powyżej pkt 1.

Po pierwszym typie kursu na kategorię C certyfikującą załogę wszystkie kolejne kursy muszą być przeprowadzane jedynie do poziomu 1.

Wprowadzenie tytułu modułu	
Statki powietrze ogółem (rozmiary/waga MTOW, itd.)	
Terminy/kontrole utrzymania	
Poziomowanie i ważenie	
Hołowanie i kołowanie	
Parkowanie/cumowanie	
Obsługa techniczna	
Praktyki standardowe — tylko dla danego typu	
moduł B2 — elementy bezpieczeństwa/mechaniczny interfejs	
moduł B1 — elementy bezpieczeństwa/interfejs awioniki	

	Samoloty turbinowe		Samoloty tłokowe		Śmigłowce turbinowe		Śmigłowce tłokowe		Elektro- nika lotnicza
	B1	C	B1	C	B1	C	B1	C	
Wytaczanie drogi łopaty i analiza wibracji	—	—	—	—	3	1	3	1	—
Transmisje	—	—	—	—	3	1	3	1	—
Struktury płatownia	—	—	—	—	3	1	3	1	1
Zespół wirujący silnika turbinowego	—	—	—	—	3	1	3	1	—
Śmigło ogonowe/napęd wirnika	—	—	—	—	3	1	3	1	—
Kontrola wirnika w czasie lotu	—	—	—	—	3	1	3	1	—
Struktury płatownia	3	1	3	1	—	—	—	—	1
Drzwi kadłuba	3	1	3	1	—	—	—	—	—
Kadłub	3	1	3	1	—	—	—	—	—
Okna kadłuba	3	1	3	1	—	—	—	—	—
Skrzydła	3	1	3	1	—	—	—	—	—
Stabilizatory	3	1	3	1	—	—	—	—	—
Powierzchnie sterowe lotu	3	1	3	1	—	—	—	—	—
Gondole/wsporniki	3	1	3	1	—	—	—	—	—

	Samoloty turbinowe		Samoloty tłokowe		Śmigłowce turbinowe		Śmigłowce tłokowe		Elektro- nika lotnicza
	B1	C	B1	C	B1	C	B1	C	B2
Strefowe i stanowiskowe systemy identyfikacji	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Dopływ powietrza	3	1	3	1	3	1	3	1	1
Klimatyzacja	3	1	3	1	3	1	3	1	1
Zwiększanie ciśnienia	3	1	—	—	—	—	—	—	1
Urządzenia zabezpieczające i ostrzegawcze	3	1	—	—	—	—	—	—	1
Systemy instrumentowe	3	1	3	1	3	1	3	1	3
Systemy elektroniki lotniczej	2	1	2	1	2	1	2	1	3
Moc elektryczna	3	1	3	1	3	1	3	1	3
Sprzęt i wyposażenie	3	1	3	1	3	1	3	1	—
Elektroniczny sprzęt wykorzystywany w nagłych wypadkach, sprzęt w kabinie służący rozrywce	—	1	—	—	—	—	—	—	3
Ochrona przeciwpożarowa	3	1	3	1	3	1	3	1	1
Kontrolę lotu	3	1	3	1	3	1	3	1	2
Działanie systemu: elektryczne, sztuczna stateczność i sterowanie	3	1	—	—	—	—	—	—	3
Systemy paliwowe	3	1	3	1	3	1	3	1	1
Siła hydrauliczna	3	1	3	1	3	1	3	1	1
Ochrona przed zamarzaniem i deszczem	3	1	3	1	3	1	3	1	1
Podwozie samolotu	3	1	3	1	3	1	3	1	1
Światła	3	1	3	1	3	1	3	1	3
Tlen	3	1	3	1	—	—	—	—	1
Pneumatyka/próżnia	3	1	3	1	3	1	3	1	1
Woda/odpady	3	1	3	1	—	—	—	—	1
Pokładowe systemy utrzymania	3	1	3	1	—	—	—	—	3
<i>Silniki turbinowe:</i>									
Ustalenia konstrukcyjne i działanie	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Osiągi silnika	3	1	—	—	3	1	—	—	1
Wlot	3	1	—	—	3	1	—	—	—
Kompresory	3	1	—	—	3	1	—	—	—
Sekcja spalania	3	1	—	—	3	1	—	—	—
Sekcja turbinowa	3	1	—	—	3	1	—	—	—
Wydech	3	1	—	—	3	1	—	—	—
Łożyska i uszczelki	3	1	—	—	3	1	—	—	—
Smary i paliwa	3	1	—	—	3	1	—	—	—
Systemy smarowania	3	1	—	—	3	1	—	—	—

	Samoloty turbinowe		Samoloty tłokowe		Śmigłowce turbinowe		Śmigłowce tłokowe		Elektro- nika lotnicza
	B1	C	B1	C	B1	C	B1	C	B2
Systemy paliwowe	3	1	—	—	3	1	—	—	1
Systemy sterowania silnika	3	1	—	—	3	1	—	—	1
FADEC	2	1	—	—	2	1	—	—	3
Systemy lotnicze	3	1	—	—	3	1	—	—	—
Układ startowy i zapłonowy	3	1	—	—	3	1	—	—	—
Silnikowe systemy wskazania	3	1	—	—	3	1	—	—	3
Systemy zwiększania mocy	3	1	—	—	—	—	—	—	—
Silniki turbośmigłowe	3	1	—	—	—	—	—	—	—
Silniki turboshaft	—	—	—	—	3	1	—	—	—
Pomocnicze zespoły silnikowe (APU)	3	1	—	—	—	—	—	—	1
Instalacja urządzenia napędowego	3	1	—	—	3	1	—	—	—
Systemy ochrony przeciwpożarowej	3	1	—	—	3	1	—	—	1
Monitorowanie silnika i operacje naziemne	3	1	—	—	3	1	—	—	—
Przechowywanie i konserwacja silnika	3	1	—	—	3	1	—	—	—

Silniki tłokowe:

Osiągi silnika	—	—	3	1	—	—	3	1	1
Konstrukcja silnika	—	—	3	1	—	—	3	1	1
Systemy paliwowe silnika	—	—	3	1	—	—	3	1	1
Gaźniki	—	—	3	1	—	—	3	1	—
Systemy wtrysku paliwa	—	—	3	1	—	—	3	1	—
Systemy sterowania silnika	3	1	—	—	3	1	—	—	1
FADEC	—	—	2	1	—	—	2	1	3
Układ startowy i zapłonowy	—	—	3	1	—	—	3	1	—
Układ ssania, układ wydechowy i układ chłodzenia	—	—	3	1	—	—	3	1	—
Doładowanie/turbodoładowanie	—	—	3	1	—	—	3	1	—
Smary i paliwa	—	—	3	1	—	—	3	1	—
Systemy smarowania	—	—	3	1	—	—	3	1	—
Silnikowe systemy wskazania	—	—	3	1	—	—	3	1	3
Instalacja urządzenia napędowego	—	—	3	1	—	—	3	1	—
Monitorowanie silnika i operacje naziemne	—	—	3	1	—	—	3	1	—
Przechowywanie i konserwacja silnika	—	—	3	1	—	—	3	1	—

	Samoloty turbinowe		Samoloty tłokowe		Śmigłowce turbinowe		Śmigłowce tłokowe		Elektro- nika lotnicza
	B1	C	B1	C	B1	C	B1	C	B2
<i>Śmigła:</i>									
Śmigło — ogólnie	3	1	3	1	—	—	—	—	1
Konstrukcja śmigła	3	1	3	1	—	—	—	—	—
Sterowanie skoku śmigła	3	1	3	1	—	—	—	—	—
Synchronizacja śmigła	3	1	3	1	—	—	—	—	—
Elektroniczne sterowanie śmigła	2	1	2	1	—	—	—	—	3
Ośłona przed oblodzeniem śmigła	3	1	3	1	—	—	—	—	—
Konserwacja śmigła	3	1	3	1	—	—	—	—	—

2.2. Elementy praktyczne

Element szkolenia praktycznego musi polegać na wykonaniu reprezentatywnych zadań utrzymania i ich ocenie, aby osiągnąć następujące cele:

- Zapewnienie bezpiecznego utrzymania, inspekcji i rutynowej pracy zgodnie z podręcznikiem utrzymania i innymi odnośnymi instrukcjami i zadaniami odpowiednimi dla określonego rodzaju statku powietrznego, jak na przykład wykrywanie i usuwanie usterek, naprawy, regulacje, wymiany, ustawienia i kontrole funkcjonalne, takie jak, w miarę potrzeby, praca silnika, itp.
- Właściwe wykorzystanie całej technicznej literatury i dokumentacji dla statku powietrznego.
- Właściwe wykorzystanie specjalistycznego/specjalnego oprzyrządowania i aparatury badawczej, usuwanie i wymiana elementów i modułów właściwych dla danego typu, włącznie z wszelkimi działaniami konserwatorskimi dokonywanymi podczas lotu.

3. Szkolenie danego typu i standard egzaminacyjny

W przypadku gdy wymagane jest szkolenie dotyczące typu statku powietrznego, należy przeprowadzić egzamin w formie pisemnej zgodnie z poniższymi uwagami:

- Egzamin musi mieć formę testu. Każde pytanie testowe musi mieć trzy różne odpowiedzi, z których tylko jedna jest poprawna. Czas na udzielenie odpowiedzi jest obliczany na podstawie średniej wynoszącej 120 sekund dla pytania na poziomie 3 oraz 75 sekund dla pytań na poziomie 1 lub 2.
- Podczas egzaminu nie można korzystać z książek, ani przeglądać żadnych materiałów. Wyjątek stanowi sprawdzanie zdolności kandydatów B1 lub B2 do interpretacji dokumentów technicznych.
- Liczba pytań musi odpowiadać przynajmniej jednemu pytaniu na godzinę nauczania z uwzględnieniem co najmniej dwóch pytań na zagadnienie uwzględnione w programie. Właściwy organ Państwa Członkowskiego dokonuje oceny liczby i poziomu pytań na zasadzie wrywkowej w momencie zatwierdzania kursu.
- Aby zaliczyć egzamin należy uzyskać 75 % poprawnych odpowiedzi.
- W ocenie kandydata nie wolno stosować punktów ujemnych.
- Egzaminy kończące dany moduł nie mogą być traktowane jako część egzaminu końcowego, chyba że zawierają właściwą ilość wymaganych pytań na odpowiednim poziomie.

4. Standard egzaminacyjny

Jeżeli nie jest wymagane szkolenie danego typu, egzamin należy przeprowadzić w formie ustnej, pisemnej lub na zasadzie praktycznej oceny bądź też łącząc te formy.

Pytania egzaminacyjne ustne muszą być otwarte.

Pisemne pytania egzaminacyjne muszą mieć postać opisową lub testową.

Ocena praktyczna musi pokazywać zdolność danej osoby do wykonania zadania.

Tematy egzaminacyjne muszą być przygotowane na podstawie programu szkolenia/egzaminacyjnego, odpowiedniego dla danego poziomu, określonego w pkt 2.

Egzamin musi umożliwiać osiągnięcie następujących celów:

- Właściwy przegląd statku powietrznego i jego systemów.

- b) Zapewnienie bezpiecznego utrzymania, inspekcji i rutynowej pracy zgodnie z podręcznikiem utrzymania i innymi odnośnymi instrukcjami i zadaniami odpowiednimi dla określonego rodzaju statku powietrznego, jak na przykład wykrywanie i usuwanie usterek, naprawy, regulacje, wymiany, ustawienia i kontrole funkcjonalne, takie jak, w miarę potrzeby, praca silnika, itp.
- c) Właściwe wykorzystanie całej technicznej literatury i dokumentacji dla statku powietrznego.
- d) Właściwe wykorzystanie specjalistycznego/specjalnego oprzyrządowania i aparatury badawczej, usuwanie i wymiana elementów i modułów właściwych dla danego typu, włącznie z wszelkimi działaniami utrzymania dokonywanymi podczas lotu.

Egzaminator przygotowuje pisemne sprawozdanie wyjaśniające, dlaczego kandydat zdał egzamin bądź go nie zdał.

Dodatek IV

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

Poniższa tabela przedstawia wymagania w zakresie doświadczenia dla dodania nowej kategorii lub podkategorii do istniejącej licencji określonej w części 66.

Wymagane doświadczenie musi być praktycznym doświadczeniem w zakresie utrzymania na działającym statku powietrznym w podkategorii odnoszącej się do wniosku.

Wymagania w zakresie doświadczenia są zmniejszane o 50 %, jeżeli wnioskodawca ukończył zatwierdzony kurs określony w części 147 odpowiedni dla danej podkategorii.

Od:	Do:	A1	A2	A3	A4	B1.1	B1.2	B1.3	B1.4	B2
A1			6 miesięcy	6 miesięcy	6 miesięcy	2 lata	6 miesięcy	2 lata	1 rok	2 lata
A2	6 miesięcy			6 miesięcy	6 miesięcy	2 lata	6 miesięcy	2 lata	1 rok	2 lata
A3	6 miesięcy	6 miesięcy			6 miesięcy	2 lata	1 rok	2 lata	6 miesięcy	2 lata
A4	6 miesięcy	6 miesięcy	6 miesięcy			2 lata	1 rok	2 lata	6 miesięcy	2 lata
B1.1	Brak	6 miesięcy	6 miesięcy	6 miesięcy			6 miesięcy	6 miesięcy	6 miesięcy	1 rok
B1.2	6 miesięcy	Brak	6 miesięcy	6 miesięcy	2 lata			2 lata	6 miesięcy	2 lata
B1.3	6 miesięcy	6 miesięcy	Brak	6 miesięcy	6 miesięcy	6 miesięcy			6 miesięcy	1 rok
B1.4	6 miesięcy	6 miesięcy	6 miesięcy	Brak	2 lata	6 miesięcy	2 lata			2 lata
B2	6 miesięcy	6 miesięcy	6 miesięcy	6 miesięcy	1 rok	1 rok	1 rok	1 rok	1 rok	

Dodatek V

Formularz i przykład formatu licencji

Niniejszy załącznik zawiera przykład licencji utrzymania statku powietrznego określonej w części 66 oraz odpowiedni formularz dla tej licencji.

Właściwy organ Państwa Członkowskiego może zmienić formularz 19 EASA w celu łączenia dodatkowych informacji niezbędnych w danym przypadku, jeżeli wymagania krajowe zezwalają lub nakazują, aby licencja utrzymania statku powietrznego określona w części 66 była wykorzystywana inaczej niż zgodnie z wymaganiami określonymi w części 145, do celów niekomercyjnego transportu lotniczego.

WNIOSEK O WYDANIE/ZMIANĘ/ODNOWIENIE LICENCJI UTRZYMANIA STATKU POWIETRZNEGO (AML) OKREŚLONEJ W CZĘŚCI 66	FORMULARZ 19 EASA		
INFORMACJE DOTYCZĄCE WNIOSKODAWCY			
Nazwisko:			
Adres:			
Obywatelstwo: Data i miejsce urodzenia:.....			
INFORMACJE DOTYCZĄCE AML określonej w części 66 (w danym przypadku):			
Numer licencji: Data wydania:			
INFORMACJE DOTYCZĄCE PRACODAWCÓW:			
Nazwisko:			
Adres:			
Odniesienie do zatwierdzenia AMO: Faks:			
WNIOSEK DOTYCZY: (Wstaw (V) w odpowiednim(-ich) polu(-ach))			
Wydanie AML	☐ Zmiana AML	☐ Odnowienie AML	☐
Klasa	A	B1	B2 C
Samolot turbinowy	☐	☐	
Samolot tłokowy	☐	☐	
Śmigłowiec turbinowy	☐	☐	
Śmigłowiec tłokowy	☐	☐	
W rezerwie	☐	☐	
W rezerwie	☐	☐	
Elektronika lotnicza	☐		
Statek powietrzny	☐		
Potwierdzenie typu (w danym przypadku):			
.....			

Ubiegam się o wydanie/zmianę/odnowienie AML określonej w części 66 i potwierdzam, że informacje zawarte w niniejszym formularzu były prawidłowe w momencie składania wniosku.

Niniejszym potwierdzam, że:

1. Nie posiadam żadnej AML określonej w części 66 wydanej w innym Państwie Członkowskim,
2. Nie składałem wniosku w sprawie AML określonej w części 66 wydanej w innym Państwie Członkowskim, oraz
3. Nigdy nie wydano mi AML określonej w części 66 w innym Państwie Członkowskim, która zostałaby unieważniona lub zawieszona w jakimkolwiek innym Państwie Członkowskim.

Przyjmuję do wiadomości, że wszelkie nieprawdziwe informacje mogłyby uniemożliwić mi posiadanie AML określonej w części 66.

Podpis: Nazwisko:

Data:

WNIOSEK O WYDANIE/ZMIANĘ/ODNOWIENIE LICENCJI UTRZYMANIA STATKU POWIETRZNEGO
(AML) OKREŚLONEJ W CZĘŚCI 66

FORMULARZ 19 EASA

Ubiegam się o zaliczenie (w odpowiednim przypadku):

Doświadczenia zgodnie ze szkoleniem określonym w części 147

Egzamin zgodnie z odpowiednim certyfikatem egzaminacyjnym

Należy załączyć odpowiednie certyfikaty

Rekomendacje (w odpowiednim przypadku): Niniejszym zaświadcza się, że wnioskodawca spełnia wymagania w zakresie wiedzy i doświadczenia określone w części 66 i zaleca się, aby właściwy organ udzielił lub potwierdził AML określoną w części 66.

Podpis: Nazwisko:

Stanowisko: Data:

LICENCJA UTRZYMANIA STATKU POWIETRZNEGO OKREŚLONA W CZĘŚCI 66

1. Na następnych stronach został przedstawiony przykład licencji utrzymania statku powietrznego określonej w części 66.
2. Dokument należy wydrukować na zaprezentowanym standardowym formularzu, jednakże jego wielkość może zostać zmniejszona w miarę potrzeby w celu dostosowania do danej formy wygenerowanej komputerowo. W przypadku zmniejszenia rozmiaru należy pozostawić odpowiednio dużo przestrzeni w tych punktach, w których należy umieścić urzędowe pieczęcie/znaki. Dokumenty wygenerowane komputerowo nie muszą zawierać wszystkich pól w przypadku, gdy pola te są puste, pod warunkiem że dokument ten w sposób jednoznaczny wskazuje na licencję utrzymania statku powietrznego określoną w części 66.
3. Dokument może zostać wydrukowany w języku angielskim lub w języku urzędowym danego Państwa Członkowskiego, chyba że posiadacz licencji pracuje poza Państwem Członkowskim, w którego języku wystawiono licencję, to wówczas należy dołączyć kopię w języku angielskim dla zapewnienia jednoznacznej interpretacji w celu wzajemnego uznawania kwalifikacji.
4. Każdemu posiadaczowi licencji należy nadać niepowtarzający się numer licencji w oparciu o krajowy identyfikator i oznaczenie alfanumeryczne.
5. Kolejność stron jest dowolna i dokument nie musi posiadać żadnych linii podziału, o ile informacje w nim zawarte są w taki sposób rozmieszczone, że układ każdej strony może być w sposób jednoznaczny utożsamiony z formatem przykładowej licencji utrzymania statku powietrznego określonej w części 66 znajdującej się w niniejszym rozporządzeniu. Nie trzeba wystawiać strony określającej typ statku powietrznego do czasu zamieszczenia potwierdzenia pierwszego typu.
6. Dokument może zostać przygotowany przez właściwy organ Państwa Członkowskiego lub przez jakąkolwiek zatwierdzoną organizację utrzymania określoną w części 145, zgodnie z procedurą zatwierdzoną przez Państwo Członkowskie, zawartą w dokumentacji prezentującej organizację utrzymania, określoną w części 145, przy czym w każdym przypadku dokument wystawia właściwy organ Państwa Członkowskiego.
7. Jakiegokolwiek zmiany w istniejącej licencji utrzymania statku powietrznego określonej w części 66 mogą zostać dokonane przez właściwy organ Państwa Członkowskiego lub przez jakąkolwiek zatwierdzoną organizację utrzymania określoną w części 145, zgodnie z procedurą zatwierdzoną przez właściwy organ Państwa Członkowskiego, zawartą w dokumentacji prezentującej organizację utrzymania, określoną w części 145, przy czym w każdym przypadku zmieniony dokument wystawia właściwy organ Państwa Członkowskiego.
8. Osoba, do której ma zastosowanie licencja utrzymania statku powietrznego określona w części 66 musi przechowywać tę licencję w sposób właściwy. Osoba ta ponosi odpowiedzialność za pojawienie się nieuprawnionych wpisów.
9. Jeżeli postanowienia zawarte w pkt 8 nie są przestrzegane, dokument może stracić ważność, a posiadaczowi dokumentu można zabronić posiadania jakiegokolwiek zatwierdzenia certyfikatu określonego w części 145, a ponadto można pociągnąć go do odpowiedzialności na mocy przepisów prawa krajowego.
10. Licencja utrzymania statku powietrznego określona w części 66 jest uznawana we wszystkich Państwach Członkowskich i nie potrzeba wymieniać dokumentu w przypadku podjęcia pracy w innym Państwie Członkowskim.
11. Załącznik do formularza 26 EASA nie jest obowiązkowy i może zostać wykorzystany jedynie w celu ujęcia uprawnień krajowych nieokreślonych w części 66, jeżeli uprawnienia takie zostały uwzględnione w obowiązujących krajowych przepisach prawa przed wprowadzeniem w życie części 66.
12. Strony licencji utrzymania statku powietrznego określonej w części 66 wydanej przez właściwy organ Państwa Członkowskiego w celach informacyjnych mogą być ujęte w dowolnej kolejności i pozbawione linii podziału.
13. Właściwy organ Państwa Członkowskiego może nie wydać strony klasyfikującej typ statku powietrznego do momentu konieczności zatwierdzenia pierwszej klasyfikacji typu statku powietrznego, przy czym organ taki w razie potrzeby musi wydać stronę klasyfikującą więcej niż jeden typ statku powietrznego.
14. Z uwzględnieniem postanowień zawartych w pkt 13, każda strona wystawiana jest w tym formacie i zawiera informacje określone dla tej strony.
15. W przypadku braku ograniczeń, strona określająca OGRANICZENIA wydawana jest z adnotacją „Brak ograniczeń”.
16. W przypadku korzystania z drukowanego formularza, wszelkie rubryki dotyczące kategorii, podkategorii lub klasyfikacji typu, które nie zawierają wpisów, oznaczane są w sposób wskazujący na brak zaszeregowania.

UNIA EUROPEJSKA
NAZWA I LOGO ORGANU
PAŃSTWOWEGO

Część 66

**LICENCJA UTRZYMANIA STATKU
POWIETRZNEGO**

LICENCJA JEST UZNAWANA WE WSZYSTKICH
PAŃSTWACH CZŁONKOWSKICH UE

FORMULARZ 26 EASA

Warunki:

1. Licencja ta musi zostać podpisana przez posiadacza i jest ważna z dokumentem tożsamości zawierającym zdjęcie posiadacza licencji.
2. Zatwierdzenie jakiejkolwiek (pod)kategorii na stronie(-ach) określającej(-ych) jedynie (POD)KATEGORIE określone w części 66, nie upoważnia posiadacza do wystawienia zaświadczenia o zwolnieniu z obsługi statku powietrznego
3. Niniejsza licencja wydana z klasyfikacją typu statku powietrznego spełnia wymagania załącznika 1 ICAO.
4. Uprawnienia posiadacza niniejszej licencji są określone w części 66 i w odpowiednich wymaganiach zawartych w części M i części 145.
5. Niniejsza licencja jest ważna do dnia określonego na stronie zawierającej ograniczenia, chyba że wcześniej zostanie zawieszona lub unieważniona.
6. 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.

1. Państwo wydania

2. Numer licencji:

3. Pełne imię i nazwisko posiadacza:

4. Data i miejsce urodzenia:

5. Adres posiadacza:

6. Obywatelstwo:

7. Podpis posiadacza:

8. Data i podpis urzędnika wydającego:

9. Pieczęć lub stempel instytucji wydającej:

(POD)KATEGORIE części 66

	A	B1	B2	C
Samoloty turbinowe			nie dotyczy	nie dotyczy
Samoloty tłokowe			nie dotyczy	nie dotyczy
Śmigłowce turbinowe			nie dotyczy	nie dotyczy
Śmigłowce tłokowe			nie dotyczy	nie dotyczy
Elektronika lotnicza	nie dotyczy	nie dotyczy		nie dotyczy
Statek powietrzny dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	
Ograniczenia				

nr licencji:

KLASYFIKACJA TYPU STATKU POWIETRZNEGO ZGODNIE Z częścią 66		
Typy lub grupy A/C	Kategoria	Data i pieczęć urzędowa
NR LICENCJI:		

[illegible]

Załącznik do formularza 26 EASA	
Uprawnienia krajowe nieujęte w części 66, zgodnie z [krajowa legislacja] (Ważne jedynie w [Państwie Członkowskim]).	
Data i pieczęć urzędowa	
NR LICENCJI:	

Puste miejsce pozostawione celowo

ZAŁĄCZNIK IV

(Część 147)

147.1

Do celów niniejszej części, organ właściwy oznacza:

1. dla organizacji posiadających główne miejsce prowadzenia działalności na terytorium Państwa Członkowskiego — organ wyznaczony przez to Państwo Członkowskie;
2. dla organizacji posiadających główne miejsce prowadzenia działalności na terytorium państwa trzeciego — Agencję.

SEKCJA A

PODSEKCJA A

INFORMACJE OGÓLNE

147.A.05 Zakres

Niniejsza sekcja ustanawia wymagania, które muszą spełnić organizacje ubiegające się o zatwierdzenie przeprowadzenia szkoleń i egzaminów określonych w części 66.

147.A.10 Informacje ogólne

Organizacja przeprowadzająca szkolenia jest organizacją lub częścią organizacji zarejestrowanej jako osoba prawna.

147.A.15 Wniosek

Wniosek o zatwierdzenie lub zmianę istniejącego zatwierdzenia składany jest na formularzu w sposób określony przez właściwy organ.

PODSEKCJA B

WYMAGANIA ORGANIZACYJNE

147.A.100 Wymagania dotyczące urządzeń

- a) Rozmiar i struktura lokali powinny zapewniać ochronę przed warunkami pogodowymi i właściwe przeprowadzenie wszystkich zaplanowanych szkoleń i egzaminów każdego dnia.
- b) Odpowiednie pomieszczenia oddzielone od innych lokali zapewnia się do prowadzenia nauczania teorii i przeprowadzania egzaminów.
 1. Liczba słuchaczy na kursie wiedzy podczas jakiegokolwiek szkolenia nie przekracza 28 osób.
 2. Rozmiar pomieszczeń do celów egzaminacyjnych musi uniemożliwiać każdemu słuchaczowi z jego miejsca czytanie pracy lub przeglądanie ekranu komputera jakiegokolwiek innego słuchacza podczas egzaminu.
- c) Pomieszczenia określone w lit. b) muszą umożliwiać słuchaczom koncentrację, w zależności od okoliczności, na nauce lub na egzaminie, zapewniając komfort i możliwość skupienia się.
- d) W przypadku podstawowego kursu szkolenia, podstawowe warsztaty i/lub pomieszczenia oddzielone od klas, w których odbywają się szkolenia, powinny być zapewnione do celów nauczania praktycznego zgodnego z zaplanowanym kursem szkoleniowym. Jednakże jeżeli organizacja nie jest w stanie zapewnić takich lokali, to można dokonać uzgodnień z inną organizacją w celu zapewnienia takich warsztatów i/lub pomieszczeń. W takim przypadku przygotowuje się pisemną umowę z taką organizacją określającą warunki dostępu i użycia lokali. Właściwy organ wymaga dostępu do każdej takiej organizacji, z którą zawarto umowę, a pisemna umowa określa ten dostęp.
- e) W przypadku szkolenia odnoszącego się do odpowiedniego typu/zadań należy zapewnić dostęp do odpowiednich urządzeń obejmujących przykłady typu statku powietrznego zgodnie z punktem 147.A.115 lit. d).
- f) Liczba słuchaczy na szkoleniu praktycznym podczas jakiegokolwiek kursu nie przekracza 15 osób na kontrolującego lub oceniającego.

- g) Zapewnia się pomieszczenie biurowe instruktorom, egzaminatorom wiedzy teoretycznej i oceniającym umiejętności praktyczne, które umożliwi im przygotowanie się do pełnienia swoich obowiązków wygodnie i w skupieniu.
- h) Zapewnia się bezpieczne pomieszczenie do przechowywania prac egzaminacyjnych i dokumentów ze szkolenia. Warunki przechowywania muszą zapewniać zachowanie dobrego stanu dokumentów przez okres przechowywania określony w punkcie 147.A.125. Można połączyć pomieszczenie, w którym przechowuje się dokumenty i pomieszczenie biurowe, z uwzględnieniem odpowiedniego zabezpieczenia.
- i) Należy zapewnić bibliotekę zawierającą wszystkie materiały techniczne odpowiednie do zakresu i poziomu szkolenia.

147.A.105 Wymagania odnoszące się do personelu

- a) Organizacja wyznacza kierownika odpowiedzialnego za zapewnienie, że wszystkie zobowiązania w zakresie szkolenia mogą zostać sfinansowane i przeprowadzone zgodnie ze wzorcem określonym w niniejszej części.
- b) Mianuje się osobę lub grupę osób odpowiedzialnych za zapewnienie, że organizacja szkoląca w zakresie utrzymania przestrzega wymagań określonych w niniejszej części. Osoba(-y) taka(-ie) podlegają kierownikowi. Osoba piastująca wyższe stanowisko lub jedna z osób z grupy może również być kierownikiem pod warunkiem spełnienia wymagań odnoszących się do kierownika określonych w lit. a).
- c) Organizacja szkoląca w zakresie utrzymania zawiera umowy z odpowiednią liczbą osób w celu zaplanowania/przeprowadzenia szkoleń teoretycznych i praktycznych, egzaminów teoretycznych i oceny umiejętności praktycznych zgodnie z zatwierdzeniem.
- d) Na zasadzie odstępstwa od lit. c), w przypadku gdy inna organizacja zapewnia szkolenie praktyczne i ocenę części praktycznej, pracownicy tej organizacji mogą zostać wyznaczeni do przeprowadzenia szkoleń praktycznych i oceny umiejętności praktycznych.
- e) Każda osoba może łączyć stanowisko instruktora, egzaminatora i oceniającego, z zastrzeżeniem przestrzegania wymogów określonych w lit. f).
- f) Doświadczenie i kwalifikacje instruktorów, egzaminatorów wiedzy teoretycznej i oceniających umiejętności praktyczne określa się jako urzędowo uznany standard.
- g) Egzaminatorów wiedzy teoretycznej i oceniających umiejętności praktyczne określa się w dokumentach organizacji przedstawianych do akceptacji tego personelu.
- h) Instruktorzy i egzaminatorzy wiedzy teoretycznej przechodzą przynajmniej co 24 miesiące dodatkowe szkolenia dotyczące najnowszej technologii, umiejętności praktycznych, czynników ludzkich i najnowocześniejszych technik szkolenia związanych ze szkoleniami i egzaminami.

147.A.110 Akta instruktorów, egzaminatorów i oceniających

- a) Organizacja przechowuje akta wszystkich instruktorów, egzaminatorów wiedzy teoretycznej i oceniających umiejętności praktyczne. Akta te odzwierciedlają doświadczenie, kwalifikacje, zestawienie szkoleń i wszelkie dalsze podjęte szkolenia.
- b) Sporządza się zakres kompetencji dla wszystkich instruktorów, egzaminatorów wiedzy teoretycznej i oceniających umiejętności praktyczne.

147.A.115 Sprzęt służący do nauczania

- a) Każda sala jest wyposażona w odpowiedni sprzęt służący do prezentacji w standardzie umożliwiającym słuchaczom łatwe czytanie tekstów/rysunków/diagramów i cyfr z każdego miejsca w klasie.

Sprzęt służący do prezentacji obejmuje syntetyczne urządzenia szkoleniowe pomagające słuchaczom zrozumieć dane zagadnienie, jeżeli urządzenia takie uważane są za pożyteczne do tych celów.

- b) Podstawowe warsztaty i/lub pomieszczenia określone w punkcie 147.A.100 lit. d) muszą być wyposażone we wszystkie narzędzia i sprzęt niezbędny do przeprowadzania zatwierdzonego zakresu szkolenia.
- c) Podstawowe warsztaty i/lub pomieszczenia określone w punkcie 147.A.100 lit. d) muszą być wyposażone w odpowiednie rodzaje statków powietrznych, silników, części statków powietrznych i sprzętu elektroniki lotniczej.
- d) Organizacja szkolenia związanego z danym typem statku powietrznego określona w punkcie 147.A.100 lit. e) musi mieć dostęp do odpowiedniego typu statku powietrznego. Syntetyczne urządzenia do szkolenia mogą być wykorzystywane, jeśli zapewniają odpowiednie standardy szkolenia.

147.A.120 Materiały szkoleniowe dotyczące utrzymania

- a) Słuchaczom zapewnia się materiały szkoleniowe dotyczące kursu utrzymania; obejmują one:
1. podstawowy program określony w części 66 dla odpowiedniej kategorii lub podkategorii licencji utrzymania statku powietrznego, oraz
 2. treść kursu danego typu określonego w części 66 dla odpowiedniej kategorii lub podkategorii licencji utrzymania statku powietrznego.
- b) Słuchacze mają dostęp do przykładów dokumentów dotyczących utrzymania i informacji technicznych znajdujących się w bibliotece określonej w punkcie 147.A.100 lit. i).

147.A.125 Akta

Organizacja przechowuje wszystkie dokumenty dotyczące szkolenia słuchaczy, egzaminów i ocen przez przynajmniej pięć lat od ukończenia kursu przez danego słuchacza.

147.A.130 Procedury szkolenia i systemy jakości

- a) Organizacja określa procedury dopuszczane przez właściwy organ w celu zapewnienia właściwych standardów szkolenia i zgodności ze wszystkimi odpowiednimi wymaganiami, określonymi w niniejszej części.
- b) Organizacja ustanawia system jakości obejmujący:
1. niezależną funkcję audytu w celu monitorowania standardów szkoleniowych, integralność egzaminu wiedzy teoretycznej i ocen umiejętności praktycznych, zgodność i odpowiedniość procedur, oraz
 2. system informacji zwrotnych dotyczących ustaleń audytu napływających do osoby(osób), a następnie do kierownika, określonych w punkcie 147.A.105 lit. a), w celu zapewnienia, w miarę potrzeby, działań naprawczych.

147.A.135 Egzaminy

- a) Personel egzaminacyjny zapewnia poufność wszystkich pytań.
- b) Słuchacz, którego przyłapano na ściąganiu podczas egzaminu sprawdzającego wiedzę lub który miał materiał związany z dziedziną poddaną egzaminowi inny niż praca egzaminacyjna i dozwolona dokumentacja, podlega dyskwalifikacji i nie może przystąpić do egzaminu przez okres co najmniej 12 miesięcy od dnia zdarzenia. Właściwy organ jest powiadamiany o każdym takim zdarzeniu oraz o wszelkich szczegółach dotyczących badania sprawy w terminie jednego miesiąca kalendarzowego.
- c) Jeżeli jakiegokolwiek egzaminator zostanie przyłapany na dostarczaniu odpowiedzi jakiegokolwiek słuchaczowi zdającemu egzamin, to egzaminator taki podlega dyskwalifikacji w zakresie swojej roli, a egzamin jest unieważniany. Właściwy organ musi zostać powiadomiony o każdym takim zdarzeniu w ciągu jednego miesiąca kalendarzowego.

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

- a) Organizacja zapewnia dokumentację prezentującą, z której korzysta organizacja, opisującą organizację i jej procedury, zawierającą następujące informacje:
1. oświadczenie podpisane przez kierownika potwierdzające, że dokumentacja prezentująca organizację szkolącą w zakresie utrzymania i wszelkie podręczniki są zgodne z wymaganiami zawartymi w niniejszej części dla organizacji szkolącej w zakresie utrzymania oraz że są każdorazowo przestrzegane.
 2. stanowisko(-a) i nazwisko(-a) osoby(osób) mianowanych zgodnie z punktem 147.A.105 lit. b).
 3. obowiązki i zakres odpowiedzialności osoby(osób) określonej(-ych) w ppkt 2, włącznie ze sprawami, z którymi mogą zwracać się bezpośrednio do organu właściwego w imieniu organizacji szkolącej w zakresie utrzymania.
 4. schemat organizacyjny organizacji szkolącej w zakresie utrzymania prezentujący powiązane ogniwa odpowiedzialności osoby(osób) określonej(-ych) w lit. a) ppkt 2.
 5. listę instruktorów, egzaminatorów wiedzy teoretycznej i oceniających umiejętności praktyczne.
 6. ogólny opis pomieszczeń, w których odbywają się szkolenia i egzaminy, usytuowanych pod adresem określonym w certyfikacie zatwierdzenia organizacji szkolącej w zakresie utrzymania oraz, w odpowiednim przypadku, jakiegokolwiek inne umiejscowienie, zgodnie z wymaganiami zawartymi w punkcie 147.A.145 lit. b).
 7. wykaz kursów w zakresie utrzymania, które objęte są zatwierdzeniem.
 8. procedurę zmiany dokumentacji prezentującej organizację szkolącą w zakresie utrzymania.
 9. procedury organizacji szkolącej w zakresie utrzymania, zgodnie z wymogami określonymi w punkcie 147.A.130 lit. a).
 10. procedurę kontroli organizacji szkolącej w zakresie utrzymania, zgodnie z wymogami określonymi w punkcie 147.A.145 lit. c), w przypadku zezwolenia na przeprowadzanie szkoleń, egzaminów i ocen w miejscach innych niż określone w punkcie 147.A.145 lit. b).

11. wykaz lokalizacji na mocy punktu 147.A.145 lit. b).
 12. w razie potrzeby wykaz organizacji określonych w punkcie 147.A.145 lit. d).
- b) Dokumentacja prezentująca organizację szkolącą w zakresie utrzymania oraz wszelkie jej zmiany podlegają zatwierdzeniu przez właściwy organ.
- c) Z zastrzeżeniem lit. b) drobne zmiany dokumentacji prezentującej mogą zostać zatwierdzone poprzez procedurę prezentacji (w dalszej części zwaną zatwierdzeniem pośrednim).

147.A.145 Uprawnienia organizacji szkolącej w zakresie utrzymania

- a) Organizacja szkoląca w zakresie utrzymania, jeżeli dokumentacja prezentująca organizację szkolącą w zakresie utrzymania zezwala na to oraz zgodnie z tą dokumentacją, może prowadzić:
1. podstawowe kursy szkolenia według programu określonego w części 66, lub ich część.
 2. szkolenia odnoszące się do odpowiedniego typu/zadań zgodnie z częścią 66.
 3. egzaminy w imieniu właściwego organu, włącznie z egzaminowaniem słuchaczy, którzy nie uczęszczali na podstawowe kursy lub kursy dotyczące danego typu statku powietrznego w organizacji szkolącej w zakresie utrzymania.
 4. wydawanie certyfikatów zgodnie z dodatkiem III, w następstwie pomyślnego zakończenia zatwierdzonego kursu podstawowego lub szkolenia dotyczącego danego typu statku powietrznego i egzaminów określonych w lit. a) ppkt 1, 2 i 3, w odpowiednim przypadku.
- b) Szkolenia i egzaminy sprawdzające wiedzę i oceny umiejętności praktycznych mogą być dokonywane w miejscach określonych w certyfikatach zatwierdzających i w miejscach określonych w dokumentacji prezentującej organizację szkolącą w zakresie utrzymania.
- c) Na zasadzie odstępstwa od lit. b) organizacja szkoląca w zakresie utrzymania może jedynie prowadzić szkolenia, egzaminy sprawdzające wiedzę teoretyczną i oceny umiejętności praktycznych w miejscach innych niż miejsca określone w lit. b) zgodnie z procedurą kontroli określonej w dokumentacji prezentującej organizację szkolącą w zakresie utrzymania. Miejsca takie nie muszą być wymienione w dokumentacji prezentującej organizację szkolącą w zakresie utrzymania.
- d) 1. Organizacja szkoląca w zakresie utrzymania może zlecać prowadzenie podstawowych szkoleń teoretycznych, szkoleń dotyczących typu i odpowiednich egzaminów organizacji innej niż organizacja szkoląca w zakresie utrzymania jedynie pod kontrolą systemu jakości organizacji szkolącej w zakresie utrzymania.
2. Zlecenie podstawowych szkoleń teoretycznych i egzaminów jest ograniczone do części 66 dodatek I moduły 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9 i 10.
3. Zlecenie szkoleń typu i egzaminów jest ograniczone do zespołu silnikowego i systemów elektroniki lotniczej.
- e) Nie można zatwierdzić organizacji jedynie do przeprowadzania egzaminów, chyba że zatwierdzi się ją również do prowadzenia szkoleń.

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

- a) Organizacja szkoląca w zakresie utrzymania powiadamia właściwy organ o wszelkich proponowanych zmianach dotyczących organizacji, które mają wpływ na zatwierdzenie przed zaistnieniem takiej zmiany, w celu umożliwienia właściwemu organowi określenia, czy nadal istnieje zgodność z niniejszą częścią oraz, jeśli zajdzie taka potrzeba, zmiany certyfikatu zatwierdzenia organizacji szkolącej w zakresie utrzymania.
- b) Właściwy organ może określić warunki, na których organizacja szkoląca w zakresie utrzymania może działać w czasie dokonywania takich zmian, chyba że właściwy organ stwierdzi, że należy zawiesić zatwierdzenie organizacji szkolącej w zakresie utrzymania.
- c) Niepowiadomienie właściwego organu o takich zmianach może prowadzić do zawieszenia lub cofnięcia certyfikatu zatwierdzenia organizacji szkolącej w zakresie utrzymania antydatowanego na dzień zmian.

147.A.155 Ważność

- a) Zatwierdzenie wydawane jest na czas nieokreślony. Zachowuje ważność pod warunkiem, że:
1. organizacja przestrzega postanowień zawartych w niniejszej części, zgodnie z postanowieniami odnoszącymi się do ustaleń określonych w punkcie 147.B.130; oraz
 2. właściwy organ otrzymuje dostęp do organizacji w celu stwierdzenia przestrzegania postanowień zawartych w niniejszej części; oraz
 3. nie ma miejsca rezygnacja lub unieważnienie certyfikatu.
- b) Po rezygnacji lub unieważnieniu zatwierdzenie zwraca się właściwemu organowi.

147.A.160 Ustalenia

- a) Ustalenie dotyczące poziomu 1 ma postać co najmniej jednego z poniższych punktów:
 - 1. jakiegokolwiek istotne nieprzestrzeganie procesu egzaminacyjnego, które unieważniłoby egzamin(-y),
 - 2. nieudzielenie dostępu właściwemu organowi do pomieszczeń organizacji podczas zwykłych godzin pracy po dwóch pisemnych żądaniach,
 - 3. brak kierownika,
 - 4. istotne nieprzestrzeganie procesu szkolenia.
- b) Ustalenie dotyczące poziomu 2 polega na jakimkolwiek nieprzestrzeganiu procesu uczenia innym niż ustalenia dotyczące poziomu 1.
- c) Po otrzymaniu powiadomienia o ustaleniach zgodnych z punktem 147.B.130, posiadacz zatwierdzenia organizacji szkolącej w zakresie utrzymania określa plan działań naprawczych i przedstawia plan naprawczy zgodnie z postanowieniem właściwego organu, w terminie uzgodnionym z tym organem.

PODSEKCJA C**ZATWIERDZONY PODSTAWOWY KURS SZKOLENIA****147.A.200 Zatwierdzony podstawowy kurs szkolenia**

- a) Na zatwierdzony podstawowy kurs szkolenia składają się szkolenia teoretyczne, egzaminy sprawdzające wiedzę teoretyczną, szkolenia praktyczne i ocena umiejętności praktycznych.
- b) Szkolenie teoretyczne obejmuje dziedziny dla kategorii lub podkategorii A, B1 lub B2 licencji utrzymania statku powietrznego opisanej w części 66.
- c) Egzamin sprawdzający wiedzę teoretyczną obejmuje reprezentatywny przekrój dziedzin z lit. b) szkolenie teoretyczne.
- d) Szkolenie praktyczne obejmuje praktyczne wykorzystanie zwykłego oprzyrządowania/sprzętu, demontaż/montaż różnych części statku powietrznego oraz udział w przeprowadzanych reprezentatywnych działaniach dotyczących utrzymania istotnych dla danego modułu określonego w części 66.
- e) Ocena umiejętności praktycznych obejmuje praktyczne szkolenie i wykazuje, czy słuchacz potrafi właściwie korzystać z narzędzi i sprzętu oraz pracować zgodnie z podręcznikami utrzymania.
- f) Czas trwania podstawowych szkoleń powinien być zgodny z dodatkiem I.
- g) Czas trwania kursów konwersji pomiędzy (pod)kategoriami określany jest poprzez ocenę programu podstawowego szkolenia i związanych z nim praktycznych potrzeb w zakresie szkoleń.

147.A.205 Egzaminy sprawdzające podstawową wiedzę

Egzaminy sprawdzające podstawową wiedzę:

- a) są zgodne ze standardem określonym w części 66.
- b) są przeprowadzane bez korzystania z notatek.
- c) obejmują reprezentatywny przekrój dziedzin z danego modułu szkoleń zgodnie z częścią 66.

147.A.210 Podstawowa ocena umiejętności praktycznych

- a) Podstawowa ocena umiejętności praktycznych przeprowadzana jest podczas podstawowego szkolenia w zakresie utrzymania przez wyznaczonego oceniającego umiejętności praktyczne na zakończenie każdego okresu wizytacji praktycznego warsztatu/miejsca utrzymania.
- b) Słuchacz musi uzyskać pozytywną ocenę w odniesieniu do punktu 147.A.200 lit. e).

PODSEKCJA D**SKOLENIA ODNOSZĄCE SIĘ DO ODPOWIEDNIEGO TYPU/ZADAŃ****147.A.300 Szkolenia odnoszące się do odpowiedniego typu/zadań**

Organizacja szkoląca w zakresie utrzymania otrzymuje zatwierdzenie umożliwiające prowadzenie szkoleń odnoszących się do odpowiedniego typu i/lub zadań, pod warunkiem przestrzegania standardu określonego w punkcie 66.A.45.

147.A.305 Egzaminy odnoszące się do odpowiedniego typu statku powietrznego i ocena zadań

Organizacja szkoląca w zakresie utrzymania zatwierdzona zgodnie z punktem 147.A.300 do prowadzenia szkoleń odnoszących się do odpowiedniego typu statku powietrznego przeprowadza egzaminy odnoszące się do danego typu statku powietrznego lub ocenę zadań związanych ze statkiem powietrznym, określonych w części 66, pod warunkiem przestrzegania standardu typu statku powietrznego i/lub zadań, zgodnie z częścią 66.A.45.

SEKCJA B**PROCEDURA DOTYCZĄCA WŁAŚCIWYCH ORGANÓW****PODSEKCJA A****INFORMACJE OGÓLNE****147.B.05 Zakres**

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

147.B.10 Właściwy organ**a) Postanowienia ogólne**

Państwo Członkowskie wyznacza właściwy organ odpowiedzialny za wydawanie, przedłużanie, zmianę, zawieszenie lub cofnięcie certyfikatów określonych w części 147. Ten właściwy organ określa udokumentowane procedury i strukturę organizacyjną.

b) Środki

Właściwy organ wymaga odpowiedniej kadry w celu spełnienia wymagań określonych w niniejszej części.

c) Procedury

Właściwy organ ustanawia procedury określające, jak przestrzegać postanowień zawartych w niniejszej części.

Procedury podlegają przeglądowi i zmianie w celu zapewnienia trwałej zgodności.

147.B.15 Akceptowalne środki przestrzegania

Agencja opracowuje akceptowalne środki przestrzegania, które właściwy organ może wykorzystać w celu ustanowienia przestrzegania postanowień zawartych w niniejszej części. W przypadku przestrzegania akceptowalnych środków przestrzegania odpowiednie wymagania zawarte w niniejszej części uważa się za spełnione.

147.B.20 Prowadzenie rejestrów**a) Właściwy organ ustanawia system prowadzenia rejestrów, który umożliwia odpowiednie prześledzenie procesu wydawania, odnawiania, przedłużania, zmiany, zawieszania i cofania każdego zatwierdzenia.****b) Rejestry nadzoru organizacji szkolącej w zakresie utrzymania obejmują przynajmniej:**

1. zastosowanie dla zatwierdzenia organizacji.
2. certyfikat zatwierdzenia organizacji, włącznie z wszelkimi zmianami.
3. kopię programu audytowego określającego kiedy należy przeprowadzić audyt oraz kiedy audyt był przeprowadzony.
4. stały nadzór nad rejestrami, włącznie ze wszystkimi rejestrami audytowymi.
5. kopie jednostronnej korespondencji.
6. informacje szczegółowe dotyczące każdego wyłączenia i wykonania działań.
7. wszelkie sprawozdania od innych właściwych organów odnoszące się do nadzoru nad organizacją.
8. dokumentację prezentującą organizację i zmiany do niej.

c) Minimalny okres przechowywania rejestrów określonych w lit. b) wynosi cztery lata.

147.B.25 Wyłączenia

- a) Właściwy organ może uznać, że szkoła państwowego departamentu edukacji:
1. nie jest organizacją zgodnie z określeniem zawartym w pkt 144.A.10.
 2. nie może mieć kierownika, z zastrzeżeniem ograniczenia, że departament może wyznaczyć osobę piastującą stanowisko wyższego szczebla do zarządzania organizacją szkoleniową, a taka osoba ma budżet umożliwiający organizacji działanie według standardu określonego w części 147.
 3. nie może odwołać się do niezależnej części audytu systemu jakości, z zastrzeżeniem departamentu prowadzącego niezależny inspektorat w celu audytu organizacji szkolących w zakresie utrzymania z częstotnością wymaganą na mocy niniejszej części.
- b) Wszystkie wyłączenia przyznane zgodnie z art. 10 ust. 3 rozporządzenia podstawowego są rejestrowane i przechowywane przez właściwy organ.

PODSEKCJA B**WYSTAWIANIE ZATWIERDZENIA**

Niniejsza podsekcja określa wymogi dla wydania lub zmiany zatwierdzenia organizacji szkolącej w zakresie utrzymania.

147.B.100 Informacje ogólne

- a) Wniosek o początkowe zatwierdzenie organizacji szkolącej w zakresie utrzymania lub zmianę zatwierdzenia organizacji szkolącej w zakresie utrzymania składany jest na formularzu w sposób określony przez właściwy organ.
- b) Zatwierdzenie organizacji szkolącej w zakresie utrzymania przyznawane jest organizacji przez właściwy organ.
- c) Z uwzględnieniem powyższego postanowienia, organizacja niezarejestrowana jako osoba prawna UE składa wniosek o początkowe zatwierdzenie lub zmianę zatwierdzenia organizacji szkolącej w zakresie utrzymania na formularzu w sposób określony przez Agencję.

147.B.105 Wniosek o zatwierdzenie lub zmianę

Wniosek o zatwierdzenie lub zmianę zawiera następujące informacje:

1. nazwę zarejestrowaną i adres wnioskodawcy,
2. adres wymagający zatwierdzenia lub zmiany,
3. zamierzony zakres zatwierdzenia lub zmiany,
4. nazwisko i podpis kierownika,
5. datę złożenia wniosku.

147.B.110 Procedura zatwierdzenia

- a) Właściwy organ:
1. kontroluje dokumentację prezentującą organizację szkolącą w zakresie utrzymania, oraz
 2. weryfikuje, czy organizacja przestrzega wymagań określonych w części 147.
- b) Wszystkie ustalenia poczynione podczas audytu są rejestrowane i potwierdzane na piśmie wobec wnioskodawcy.
- c) Wszelkie badania są zamykane, zgodnie z punktem 147.B.130, przed wystawieniem zatwierdzenia.
- d) Numer referencyjny umieszczany jest na certyfikacie zatwierdzenia w sposób określony przez Agencję.

147.B.115 Procedura zmian

Procedura zmian określona jest w punkcie 147.B.110, z zastrzeżeniem rozmiaru zmiany.

147.B.120 Procedura kontynuacji ważności

- a) W każdej organizacji musi być przeprowadzony pełen audyt pod kątem zgodności z postanowieniami zawartymi w niniejszej części w odstępach nieprzekraczających 24 miesięcy.
- b) Ustalenia pociągają za sobą działania określone w punkcie 147.B.130.

147.B.125 Certyfikat zatwierdzenia organizacji szkolącej w zakresie utrzymania

Format certyfikatu zatwierdzenia organizacji szkolącej w zakresie utrzymania określony jest w dodatku II.

147.B.130 Ustalenia

- a) Brak działań naprawczych wynikających z jakiegokolwiek ustalenia na poziomie 1 w ciągu trzech dni od pisemnego powiadomienia pociąga za sobą całościowe lub częściowe cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie zatwierdzenia organizacji szkolącej w zakresie utrzymania przez właściwy organ.
- b) Działania podejmowane są przez właściwy organ w celu całościowego lub częściowego cofnięcia, zawieszenia lub ograniczenia zatwierdzenia, w przypadku nieprzestrzegania terminu przyznanego przez właściwy organ w przypadku ustalenia na poziomie 2.

PODSEKCJA C**COFNIĘCIE, ZAWIESZENIE I OGRANICZENIE ZATWIERDZENIA ORGANIZACJI SZKOLĄCEJ
W ZAKRESIE UTRZYMANIA****147.B.200 Cofnięcie, zawieszenie i ograniczenie zatwierdzenia organizacji szkolącej w zakresie utrzymania**

Właściwy organ:

- a) zawiesza zatwierdzenie na uzasadnionej podstawie w przypadku potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa; lub
- b) zawiesza, cofa lub ogranicza zatwierdzenie zgodnie z punktem 147.B.130.

Dodatek I

Czas trwania szkolenia podstawowego

Minimalny czas trwania szkolenia podstawowego

Kurs podstawowy	Czas trwania (w godzinach)	Współczynnik szkolenia teoretycznego (w %)
A1	800	30–35
A2	650	30–35
A3	800	30–35
A4	800	30–35
B1.1	2 400	50–60
B1.2	2 000	50–60
B1.3	2 400	50–60
B1.4	2 400	50–60
B2	2 400	50–60

Załącznik II

Certyfikat zatwierdzenia

Unia Europejska

Właściwy organ

CERTYFIKAT ZATWIERDZENI

ODNIESIENIE:

Zgodnie z obecnie obowiązującymi rozporządzeniami UE i z zastrzeżeniem warunków określonych poniżej [właściwy organ] niniejszym udziela certyfikatu

NAZWA ORGANIZACJI

ADRES ORGANIZACJI

jako organizacji szkolącej w zakresie utrzymania określonej w części 147, zatwierdzonej do prowadzenia szkoleń i egzaminów określonych w załączonym planie zatwierdzenia i do wydawania słuchaczom odnośnych certyfikatów uznania.

WARUNKI:

1. Niniejsze zatwierdzenie jest ograniczone zgodnie z zakresem sekcji zatwierdzenia określonej w części 147 zatwierdzonej dokumentacji prezentującej organizację szkolącą w zakresie utrzymania, oraz
2. Niniejsze zatwierdzenie wymaga zgodności z procedurami określonymi w części 147 zatwierdzonej dokumentacji prezentującej organizację szkolącą w zakresie utrzymania, oraz
3. Niniejsze zatwierdzenie jest ważne, jeżeli organizacja szkoląca w zakresie utrzymania przestrzega postanowień określonych w części 147.
4. Pod warunkiem przestrzegania wyżej wymienionych warunków, niniejsze zatwierdzenie jest ważne, chyba że wcześniej dokonano jego zrzeczenia się, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia.

Data wydania: Podpis:

Data załączenia planu zatwierdzenia: (dobrowolne) Za Państwo Członkowskie/EASA

PLAN ZATWIERDZENIA SZKOLEŃ/EGZAMINÓW

Organizacja:

Odniesienie do zatwierdzenia:

KLASA	ZASZEREGOWANIE		OGRANICZENIA
PODSTAWOWA	– B1	TB1.1	SAMOLOTY TURBINOWE
		TB1.2	SAMOLOTY TŁOKOWE
		TB1.3	ŚMIGŁOWCE TURBINOWE
		TB1A	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	B1	T1	PODAĆ TYP STATKU POWIETRZNEGO
	B2	T2	PODAĆ TYP STATKU POWIETRZNEGO
	A	T3	PODAĆ TYP STATKU POWIETRZNEGO
	C	T4	PODAĆ TYP STATKU POWIETRZNEGO

Niniejszy plan zatwierdzenia szkoleń/egzaminów jest ważny, jeżeli działa zgodnie z zatwierdzoną dokumentacją prezentującą organizację szkolącą w zakresie utrzymania określoną w części 147:

Data wydania:

Podpis:

Za Państwo Członkowskie/EASA

Dodatek III

Przykład certyfikatu szkolenia

CERTYFIKAT UZNANIA

ZATWIERDZONE SZKOLENIE PODSTAWOWE LUB EGZAMIN PODSTAWOWY, OKREŚLONE W CZĘŚCI 147

Niniejszy certyfikat uznania wystawia się:

IMIE I NAZWISKO

DATA, MIEJSCE URODZENIA

Przez (można wcześniej wydrukować) organizacja zatwierdzona zgodnie
z wymaganiami określonymi w części 147 przez
(można wcześniej wydrukować)

Odniesienie do zatwierdzenia)

Niniejszy certyfikat potwierdza, że wyżej wymieniona osoba pomyślnie przeszła zatwierdzone szkolenie podstawowe lub też zdała podstawowy
egzamin określony poniżej;

OKREŚLIĆ SZKOLENIE PODSTAWOWE lub EGZAMIN PODSTAWOWY
ORAZ DATĘ UKOŃCZENIA lub ZALICZENIA

Podpis: Nr certyfikatu:

Za: (można wcześniej wydrukować) Data:

Certyfikatu typu szkolenia

Certyfikat szkolenia określony w części 147 może być wykorzystywany do stwierdzenia ukończenia albo części teoretycznej, albo jednocześnie części teoretycznej i praktycznej.

Powinno się skreślić odpowiednie odniesienia, a w rubryce dotyczącej typu kursu — określić, czy zaliczono tylko część teoretyczną, czy też zarówno teoretyczną, jak i praktyczną.

Certyfikat szkolenia musi jednoznacznie stwierdzać, czy kurs był pełny, czy też skrócony, w oparciu o doświadczenia wnioskodawcy (np. kurs A340 dla techników A320).

CERTYFIKAT UZNANIA

ZATWIERDZONE SZKOLENIE PODSTAWOWE LUB EGZAMIN PODSTAWOWY, OKREŚLONE W CZĘŚCI 147

Niniejszy certyfikat uznania wystawia się:

IMIĘ I NAZWISKO

DATA, MIEJSCE URODZENIA

Przez (można wcześniej wydrukować)

organizacja zatwierdzona zgodnie z wymaganiami określonymi w części 147 przez

(można wcześniej wydrukować)

Odniesienie do zatwierdzenia

Niniejszy certyfikat potwierdza, że wyżej wymieniona osoba pomyślnie przeszła zatwierdzone szkolenie podstawowe lub też zdała podstawowy egzamin określony poniżej;

OKREŚLIĆ SZKOLENIE PODSTAWOWE lub
EGZAMIN PODSTAWOWY ORAZ DATĘ
UKOŃCZENIA lub ZALICZENIA

Podpis:

Nr certyfikatu:

Za: (można wcześniej wydrukować)

Data: