



Spis treści

II Akty o charakterze nieustawodawczym

UMOWY MIĘDZYNARODOWE

- ★ **Ogłoszenie dotyczące wejścia w życie Umowy o partnerstwie i współpracy między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Republiką Iraku, z drugiej strony** 1

ROZPORZĄDZENIA

- ★ **Rozporządzenie Komisji (UE) 2018/1142 z dnia 14 sierpnia 2018 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1321/2014 w odniesieniu do wprowadzania niektórych kategorii licencji na obsługę techniczną statku powietrznego, zmiany procedury zatwierdzania podzespołów od dostawców zewnętrznych i zmiany przywilejów organizacji szkoleniowych w zakresie obsługi technicznej⁽¹⁾** 2

DECYZJE

- ★ **Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2018/1143 z dnia 10 sierpnia 2018 r. zmieniająca decyzje 92/260/EWG i 93/197/EWG w odniesieniu do testów w kierunku wirusowego zapalenia tęcznic koni (notyfikowana jako dokument nr C(2018) 5071)⁽¹⁾** 58

AKTY PRZYJĘTE PRZEZ ORGANY UTWORZONE NA MOCY UMÓW MIĘDZYNARODOWYCH

- ★ **Decyzja nr 1/2017 Komitetu UPG utworzonego na mocy Umowy przejściowej ustanawiającej ramy Umowy o partnerstwie gospodarczym między państwami Afryki Wschodniej i Południowej, z jednej strony, a Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, z drugiej strony, z dnia 3 października 2017 r. w sprawie przystąpienia Republiki Chorwacji do Unii Europejskiej i zmian statusu niektórych krajów i terytoriów zamorskich stowarzyszonych z Unią [2018/1144]** 65

⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG.

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

UMOWY MIĘDZYNARODOWE

Ogłoszenie dotyczące wejścia w życie Umowy o partnerstwie i współpracy między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Republiką Iraku, z drugiej strony

Umowa o partnerstwie i współpracy między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Republiką Iraku, z drugiej strony ⁽¹⁾ weszła w życie dnia 1 sierpnia 2018 r., po tym jak dnia 20 lipca 2018 r. zakończono procedurę przewidzianą w jej art. 116 ust. 1.

⁽¹⁾ Dz.U. L 204 z 31.7.2012, s. 20.

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) 2018/1142

z dnia 14 sierpnia 2018 r.

zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1321/2014 w odniesieniu do wprowadzania niektórych kategorii licencji na obsługę techniczną statku powietrznego, zmiany procedury zatwierdzania podzespołów od dostawców zewnętrznych i zmiany przywilejów organizacji szkoleniowych w zakresie obsługi technicznej

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE⁽¹⁾, w szczególności jego art. 5 ust. 5 i art. 6 ust. 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1321/2014⁽²⁾ ustanowiono przepisy wykonawcze dotyczące ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania.
- (2) W celu zapewnienia wysokiego jednolitego poziomu bezpieczeństwa lotniczego istnieje potrzeba wprowadzenia ustanowionego na poziomie Unii systemu licencjonowania personelu poświadczającego zaangażowanego w obsługę techniczną samolotów ELA1 oraz statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce. System ten powinien być prosty i proporcjonalny. W związku z tym należy teraz podjąć niezbędne działania w celu stworzenia takiego systemu.
- (3) Obowiązujące wymagania dotyczące licencji dla personelu poświadczającego zaangażowanego w obsługę techniczną elektroniki lotniczej i systemów elektrycznych statków powietrznych innych niż należących do grupy skomplikowanych statków powietrznych nie są proporcjonalne do niższego stopnia skomplikowania tych statków powietrznych, w szczególności ze względu na wymagany znaczny zakres wiedzy podstawowej istotnej wyłącznie w odniesieniu do skomplikowanych statków powietrznych. Należy zatem wprowadzić nową licencję dla takiego personelu. Wymagania dotyczące takiej nowej licencji powinny zapewniać, aby poziom bezpieczeństwa nie został zmniejszony w porównaniu z poziomem osiąganym dzięki obecnej licencji. Wprowadzenie nowej licencji powinno zmniejszyć potencjalne ryzyko dla bezpieczeństwa, jakie może wystąpić w wyniku niedoboru odpowiednio wykwalifikowanego i licencjonowanego personelu do wykonywania przedmiotowych zadań obsługi technicznej.
- (4) Podczas wykonywania obsługi technicznej osoby lub organizacje często korzystają z podzespołów, części lub materiałów dostarczanych przez osoby trzecie. Niezbędne jest ograniczenie ryzyka związanego z zatwierdzaniem takich podzespołów, części lub materiałów, a w szczególności zapewnienie podjęcia przez zainteresowane osoby i organizacje odpowiednich działań gwarantujących właściwe zatwierdzenie, klasyfikację i segregację takich podzespołów, części lub materiałów.
- (5) Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego („Agencja”) otrzymała informacje o znacznej liczbie przypadków oszustw, wskazujących na umyślne naruszanie standardów egzaminacyjnych ustanowionych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1321/2014. Przypadki te dotyczyły egzaminów z zakresu wiedzy podstawowej przeprowadzanych przez zatwierdzone organizacje szkoleniowe w zakresie obsługi technicznej dla słuchaczy, którzy nie uczęszczali na podstawowy kurs szkolenia. Sytuacja ta doprowadziła do poważnych obaw dotyczących bezpieczeństwa, zwłaszcza w związku z ryzykiem poświadczenia obsługi statku powietrznego po wykonaniu obsługi technicznej przez posiadacza licencji nieposiadającego wymaganej podstawowej wiedzy. Należy teraz podjąć działania w celu usunięcia tych uchybień w zakresie bezpieczeństwa.
- (6) Zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1321/2014 operatorzy skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym użytkowanych w operacjach zarobkowych lub niezarobkowych muszą zapewnić, aby zadania

⁽¹⁾ Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz.U. L 362 z 17.12.2014, s. 1).

związane z zapewnieniem ciągłej zdatności do lotu były wykonywane przez zatwierdzoną organizację zarządzania ciągłą zdatnością do lotu oraz aby obsługa techniczna statków powietrznych i podzespołów w nich montowanych była wykonywana przez zatwierdzoną organizację obsługi technicznej. W niektórych przypadkach, np. operacji niezarobkowych wykonywanych lekkimi dwusilnikowymi samolotami turbośmigłowymi, wysiłek związany z zapewnieniem zgodności wymagany od operatorów takich statków powietrznych jest jednak nieproporcjonalny do korzyści, jakie wprowadzenie tych wymagań przynosi w zakresie bezpieczeństwa ich operacji. Należy zatem dostosować wymagania mające zastosowanie w takich przypadkach. Biorąc pod uwagę te nieproporcjonalne wysiłki związane z zapewnieniem zgodności, czas potrzebny na dostosowanie odnośnych wymagań oraz fakt, że ocenia się, iż niestosowanie tych wymagań w takich przypadkach do czasu ich dostosowania nie będzie stwarzać istotnego zagrożenia dla bezpieczeństwa lotniczego, wymagania te powinny na razie przestać obowiązywać i zacząć obowiązywać dopiero od stosownego późniejszego terminu.

- (7) Szczegółowe przepisy dotyczące korzystania z dodatku VI do załącznika III do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 zostały omyłkowo usunięte przy wprowadzaniu zmian do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 rozporządzeniem (UE) 2015/1536 ⁽¹⁾. Należy poprawić tę omyłkę.
- (8) W załączniku Va do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 wykryto pewne błędy redakcyjne skutkujące trudnościami we wdrażaniu. Błędy te należy poprawić.
- (9) Wszystkim zainteresowanym stronom należy zapewnić wystarczającą ilość czasu na dostosowanie się do zmienionych ram regulacyjnych powstałych w wyniku wprowadzenia środków przewidzianych w niniejszym rozporządzeniu. W związku z tym środki te powinny zacząć obowiązywać po upływie sześciu miesięcy od daty jego wejścia w życie. Jednak z uwagi na ich cel oraz fakt, że zainteresowane strony nie muszą podejmować żadnych znacznych wysiłków, by się do nich dostosować, pewne środki powinny zacząć obowiązywać bezzwłocznie. Pewne inne środki wymagają jednak większego wysiłku dostosowawczego i powinny w związku z tym obowiązywać od stosownego późniejszego terminu, ponieważ wiążą się one z przejściem z uregulowań głównie prawa krajowego do zmienionych ram regulacyjnych prawa Unii, ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu.
- (10) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 1321/2014.
- (11) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Agencji przedłożoną zgodnie z art. 19 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 216/2008.
- (12) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 65 rozporządzenia (WE) nr 216/2008,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

1) art. 5 ust. 6 otrzymuje brzmienie:

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

2) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:

a) skreśla się ust. 2 lit. b);

b) skreśla się ust. 5;

c) dodaje się ust. 7 w brzmieniu:

„7. W drodze odstępstwa od ust. 1, w przypadku samolotów o maksymalnej masie startowej równej 5 700 kg lub mniejszej, wyposażonych w kilka silników turbośmigłowych i nieużytkowanych w operacjach zarobkowych, pkt M.A.201 lit. g) ppkt 2 i 3 załącznika I (część M) stosuje się od dnia 1 stycznia 2025 r.”;

⁽¹⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/1536 z dnia 16 września 2015 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1321/2014 w odniesieniu do dostosowania przepisów dotyczących ciągłej zdatności do lotu do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, krytycznych zadań obsługi technicznej i monitorowania ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego (Dz.U. L 241 z 17.9.2015, s. 16).

- 3) w załączniku I (część M) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia;
- 4) w załączniku II (część 145) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia;
- 5) w załączniku III (część 66) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem III do niniejszego rozporządzenia;
- 6) w załączniku IV (część 147) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem IV do niniejszego rozporządzenia;
- 7) w załączniku Va (część T) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem V do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 5 marca 2019 r.

Jednak:

- 1) art. 1 ust. 2 lit. c), art. 1 ust. 7 oraz załącznik IV pkt 1 stosuje się od dnia 5 września 2018 r.;
- 2) w odniesieniu do obsługi technicznej samolotów ELA1 nieeksploatowanych w operacjach zarobkowego transportu lotniczego oraz statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce:
 - a) wymaganie, aby właściwy organ wydawał licencje na obsługę techniczną statków powietrznych zgodnie z załącznikiem III (część 66), jako nowe lub poddane konwersji zgodnie z pkt 66.A.70 tegoż załącznika, stosuje się od dnia 1 października 2019 r.;
 - b) wymaganie dotyczące posiadania przez personel poświadczający kwalifikacji zgodnie z załącznikiem III (część 66), określone w załączniku I (część M) pkt M.A.606 lit. g) i M.A.801 lit. b) ppkt 2 oraz załączniku II (część 145) pkt 145.A.30 lit. g) i h), stosuje się od dnia 1 października 2020 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 14 sierpnia 2018 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

W załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

1) w spisie treści wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt M.A.501 otrzymuje brzmienie:

„M.A.501 **Klasyfikacja i zabudowa**”;

b) pkt M.A.504 otrzymuje brzmienie:

„M.A.504 **Segregacja podzespołów**”;

2) pkt M.A.501 otrzymuje brzmienie:

„M.A.501 **Klasyfikacja i zabudowa**

a) Wszystkie podzespoły są klasyfikowane według następujących kategorii:

- 1) Podzespoły, których stan jest zadowalający, dopuszczone do eksploatacji na podstawie formularza 1 EASA lub dokumentu równoważnego oraz oznaczone zgodnie z podsekcją Q załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, chyba że określono inaczej w załączniku I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 lub w niniejszym załączniku (część M).
 - 2) Podzespoły niezdatne do użytku, które wymagają obsługi technicznej zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
 - 3) Podzespoły sklasyfikowane jako nienaprawialne, ponieważ osiągnęły certyfikowany okres żywotności lub zawierają usterki nienadające się do naprawy.
 - 4) Części standardowe używane w statku powietrznym, silniku, śmigle lub w innym podzespole statku powietrznego, jeżeli są wymienione w danych obsługowych i dołączono do nich dowód zgodności ze stosowaną normą.
 - 5) Surowce i materiały zużywalne używane przy wykonywaniu czynności związanych z obsługą techniczną, jeżeli organizacja uzna, że surowce i materiały odpowiadają w sposób zadowalający wymaganym specyfikacjom oraz można je odpowiednio zidentyfikować. Do wszystkich surowców i materiałów musi być dołączona dokumentacja wyraźnie odnosząca się do poszczególnych surowców i materiałów oraz zawierająca deklarację zgodności ze specyfikacjami i informację na temat producenta i dostawcy.
- b) Podzespoły, części standardowe i materiały instaluje się w statku powietrznym lub podzespole wyłącznie, jeżeli są one w zadowalającym stanie, należą do jednej z kategorii wymienionych w lit. a), a w stosownych danych obsługowych określono dany podzespół, część standardową lub materiał.”;

3) pkt M.A.502 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) W drodze odstępstwa od lit. a) i pkt M.A.801 lit. b) ppkt 2, personel poświadczający, o którym mowa w pkt M.A.801 lit. b) ppkt 2, może przeprowadzić następujące czynności zgodnie z danymi obsługowymi podzespołu:

- 1) obsługa techniczna inna niż przegląd podzespołów, podczas gdy podzespół jest instalowany lub tymczasowo usunięty ze statku powietrznego ELA1 nieeksploatowanego w zarobkowym transporcie lotniczym;
- 2) przegląd silników i śmigieł, podczas gdy są one instalowane lub tymczasowo usunięte ze statków powietrznych CS-VLA, CS-22 i LSA nieeksploatowanych w zarobkowym transporcie lotniczym.

Obsługa techniczna podzespołów wykonywana zgodnie z lit. d) nie kwalifikuje się do wydania formularza 1 EASA i podlega wymaganiom poświadczenia obsługi statku powietrznego, o których mowa w pkt M.A.801.”;

4) pkt M.A.504 otrzymuje brzmienie:

„M.A.504 **Segregacja podzespołów**

- a) Podzespoły niezdatne do użytku i nienaprawialne oddziela się od sprawnych podzespołów, części standardowych i materiałów.
- b) Nienaprawialne podzespoły nie mogą zostać ponownie wprowadzone do systemu dostaw podzespołów, chyba że przedłużono certyfikowany okres żywotności lub zatwierdzono sposób naprawy zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012.”;

5) pkt M.A.606 lit. g) otrzymuje brzmienie:

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

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

6) pkt M.A.608 lit. c) otrzymuje brzmienie:

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

7) W dodatku VII zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

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

—

ZAŁĄCZNIK II

W załączniku II wprowadza się następujące zmiany:

1) w spisie treści wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 145.A.40 otrzymuje brzmienie:

„145.A.40 **Wyposażenie i narzędzia**”;

b) pkt 145.A.42 otrzymuje brzmienie:

„145.A.42 **Podzespoły**”;

2) pkt 145.A.30 lit. f), g), h) oraz i) otrzymują brzmienie:

„f) Organizacja zapewnia, aby personel, który przeprowadza lub nadzoruje badania nieniszczące w zakresie ciągłej zdatości do lotu konstrukcji lub podzespołów statków powietrznych, miał odpowiednie kwalifikacje do przeprowadzania badań nieniszczących zgodnie z normami europejskimi lub normami równoważnymi uznanymi przez Agencję. Personel, który wykonuje jakiegokolwiek inne zadania specjalne, musi posiadać odpowiednie kwalifikacje zgodnie z oficjalnie uznanymi normami. W drodze odstępstwa od niniejszej litery, personel określony w lit. g) i lit. h) ppkt 1 i 2 zakwalifikowany do kategorii B1, B3 lub L zgodnie z załącznikiem III (część 66) może przeprowadzać lub nadzorować badania wykonywane przy pomocy kontrastowej barwnej metody penetracyjnej.

g) O ile w lit. j) nie określono inaczej, każda organizacja zajmująca się obsługą techniczną statków powietrznych, posiada, w przypadku liniowej obsługi technicznej statków powietrznych, personel poświadczający mający odpowiednie kwalifikacje odpowiadające kategoriom B1, B2, B2L, B3 i L, stosownie do przypadku, zgodnie z załącznikiem III (część 66) i pkt 145.A.35.

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

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

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

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

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

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

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

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

(ii) odpowiednio wykwalifikowany personel poświadczający dla danego typu statku powietrznego należący do kategorii C wspierany przez personel wspomagający, zgodnie z pkt 145.A.35 lit. a) ppkt (i).

i) Personel poświadczający w zakresie podzespołów posiada kwalifikacje zgodnie z art. 5 ust. 6 i pkt 145.A.35.”;

3) pkt 145.A.35 lit. a) i b) otrzymują brzmienie:

- „a) Oprócz wymagań określonych w pkt 145.A.30 lit. g) i h), organizacja zapewnia, aby członkowie personelu poświadczającego i personelu wspomagającego posiadali właściwą znajomość odpowiednich typów obsługiwanych statków powietrznych lub podzespołów oraz odpowiednich procedur organizacji. W przypadku personelu poświadczającego wymagania te należy spełnić przed wydaniem lub ponownym wydaniem upoważnienia do poświadczenia obsługi.
1. „Personel wspomagający” oznacza personel posiadający określoną w załączniku III (część 66) licencję na obsługę techniczną statków powietrznych kategorii B1, B2, B2L, B3 lub L z odpowiednimi uprawnieniami dotyczącymi statku powietrznego, pracujący w środowisku hangarowej obsługi technicznej, który nie musi obowiązkowo posiadać przywilejów związanych z poświadczaniem obsługi.
 2. „Odpowiedni statek powietrzny i/lub podzespół statku powietrznego” oznaczają statek powietrzny lub podzespół statku powietrznego określone w poszczególnych upoważnieniach do poświadczenia obsługi.
 3. „Upoważnienie do poświadczenia obsługi” oznacza upoważnienie wydane personelowi poświadczającemu przez organizację, w którym stwierdza się, że personel może podpisywać poświadczenia obsługi w ramach ograniczeń ustanowionych w upoważnieniu, w imieniu zatwierdzonej organizacji.
- b) Z wyjątkiem przypadków wymienionych w pkt 145.A.30 lit. j) i w pkt 66.A.20 lit. a) ppkt 3 ppkt (ii) organizacja może wydawać upoważnienie do poświadczania obsługi dla personelu poświadczającego tylko w odniesieniu do podstawowych kategorii lub podkategorii oraz, z wyjątkiem licencji kategorii A, w odniesieniu do uprawnień na typ wymienionych w licencji obsługi technicznej statków powietrznych, zgodnie z wymaganiami zawartymi w przepisach załącznika III (części 66), przy czym licencja musi zachować ważność przez cały okres ważności upoważnienia, a personel poświadczający musi spełniać wymagania załącznika III (część 66).”;

4) w pkt 145.A.40 wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„145.A.40 **Wyposażenie i narzędzia**”;

b) lit. a) otrzymuje brzmienie:

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

5) pkt 145.A.42 otrzymuje brzmienie:

„145.A.42 **Podzespoły**

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

- (i) podzespoły, których stan jest zadowalający, dopuszczone do eksploatacji na podstawie formularza 1 EASA lub dokumentu równoważnego oraz oznaczone zgodnie z podsekcją Q załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, chyba że określono inaczej w załączniku I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 lub w niniejszym załączniku II (część 145);
- (ii) podzespoły niezdatne do użytku, które wymagają obsługi technicznej zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;
- (iii) podzespoły sklasyfikowane jako nienaprawialne, ponieważ osiągnęły certyfikowany okres żywotności lub zawierają usterki nienadające się do naprawy;
- (iv) części standardowe używane w statku powietrznym, silniku, śmigle lub w innym podzespole statku powietrznego, jeżeli są wymienione w danych obsługowych i dołączono do nich dowód zgodności ze stosowaną normą.

- (v) surowce i materiały zużywalne używane przy wykonywaniu czynności związanych z obsługą techniczną, jeżeli organizacja uzna, że surowce i materiały odpowiadają w sposób zadowalający wymaganiom specyfikacji oraz można je odpowiednio zidentyfikować. Do wszystkich surowców i materiałów musi być dołączona dokumentacja wyraźnie odnosząca się do poszczególnych surowców i materiałów oraz zawierająca deklarację zgodności ze specyfikacjami i informację na temat producenta i dostawcy.
- b) Podzespoły, części standardowe i materiały przeznaczone do zabudowy
- (i) Organizacja ustanawia procedury dotyczące zatwierdzania podzespołów, części standardowych i materiałów do zabudowy w celu zapewnienia zadowalającego stanu podzespołów, części standardowych i materiałów oraz spełnienia przez nie stosownych wymagań określonych w lit. a).
 - (ii) Organizacja ustanawia procedury w celu zapewnienia, aby podzespoły, części standardowe i materiały były instalowane w statku powietrznym lub podzespole wyłącznie, jeżeli są one w zadowalającym stanie, spełniają stosowne wymagania określone w lit. a), a w stosownych danych obsługowych określono dany podzespół, część standardową lub materiał.
 - (iii) Organizacja może produkować ograniczony asortyment części używanych w trakcie wykonywanych prac we własnych obiektach, pod warunkiem że w charakterystyce przewidziano odpowiednie procedury.
 - (iv) Podzespoły, o których mowa w pkt 21.A.307 lit. c) załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, są instalowane wyłącznie, jeżeli zostały uznane przez właściciela statku powietrznego za kwalifikujące się do zabudowy w jego własnym statku powietrznym.
- c) Segregacja podzespołów
- (i) Podzespoły niezdatne do użytku i nienaprawialne oddziela się od sprawnych podzespołów, części standardowych i materiałów.
 - (ii) Nienaprawialne podzespoły nie mogą zostać ponownie wprowadzone do systemu dostaw podzespołów, chyba że przedłużono certyfikowany okres żywotności lub zatwierdzono sposób naprawy zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012.”.
-

ZAŁĄCZNIK III

W załączniku III wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w spisie treści dodaje się następujące odniesienia do dodatków VII i VIII:
 - „Dodatek VII – Wymagania dotyczące podstawowej wiedzy na potrzeby licencji na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii L
 - Dodatek VIII – Podstawowe standardy egzaminacyjne na potrzeby licencji na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii L”;
- 2) pkt 66.A.3 otrzymuje brzmienie:

„66.A.3 Kategorie i podkategorie licencji

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

a) Kategoria A, podzielona na następujące podkategorie:

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

b) Kategoria B1, podzielona na następujące podkategorie:

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

c) Kategoria B2

Licencja B2 ma zastosowanie do wszystkich statków powietrznych.

d) Kategoria B2L

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

- łączność/nawigacja (com/nav),
- przyrządy,
- autopilot,
- dozоровanie,
- systemy płatowca.

Licencja B2L obejmuje co najmniej jedno uprawnienie na systemy.

e) Kategoria B3

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

f) Kategoria L, podzielona na następujące podkategorie:

- L1C: szybowce o konstrukcji kompozytowej,
- L1: szybowce,
- L2C: motoszybowce o konstrukcji kompozytowej i samoloty ELA1 o konstrukcji kompozytowej,
- L2: motoszybowce i samoloty ELA1,
- L3H: balony na ogrzane powietrze,

- L3G: balony gazowe,
- L4H: sterowce na ogrzane powietrze,
- L4G: sterowce gazowe ELA2,
- L5: sterowce gazowe inne niż ELA2.

g) Kategoria C

Licencja C ma zastosowanie do samolotów i śmigłowców.”;

3) pkt 66.A.5 otrzymuje brzmienie:

„66.A.5 Grupy statków powietrznych

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

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

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

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

(i) podgrupa 2a:

- samoloty z pojedynczym silnikiem turbośmigłowym,
- samoloty z silnikiem turboodrutowym i samoloty z więcej niż jednym silnikiem turbośmigłowym zaklasyfikowane przez Agencję do tej podgrupy ze względu na ich mniejszy stopień skomplikowania.

(ii) podgrupa 2b:

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

(iii) podgrupa 2c:

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

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

4) Grupa 4: szybowce, motoszybowce, balony i sterowce inne niż zaklasyfikowane do grupy 1.”;

4) w pkt 66.A.20 lit. a) wprowadza się następujące zmiany:

a) ppkt 4 i 5 otrzymują brzmienie:

„4. Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii B2L uprawnia posiadacza do wydawania poświadczeń obsługi oraz działania w charakterze personelu pomocniczego kategorii B2L w zakresie:

- obsługi technicznej systemów elektrycznych;
- obsługi technicznej systemów elektroniki lotniczej w granicach uprawnień na systemy wyszczególnionych na licencji; oraz
- w przypadku posiadania uprawnienia »systemy płatowca«, wykonywania zadań związanych z systemami elektrycznymi i elektroniki lotniczej w zespole napędowym i systemach mechanicznych, wymagającymi jedynie prostych testów w celu sprawdzenia ich sprawności.

5. Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii B3 uprawnia posiadacza do wydawania poświadczeń obsługi oraz działania w charakterze personelu pomocniczego kategorii B3 w zakresie:

- obsługi technicznej konstrukcji samolotu, zespołu napędowego oraz systemów mechanicznych i elektrycznych; oraz
- zadań związanych z systemami elektroniki lotniczej wymagającymi jedynie prostych testów w celu sprawdzenia ich sprawności i niewymagającymi usuwania usterek.”;

b) dodaje się ppkt 6 i 7 w brzmieniu:

„6. Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii L uprawnia posiadacza do wydawania poświadczeń obsługi oraz działania w charakterze personelu pomocniczego kategorii L w zakresie:

- obsługi technicznej konstrukcji statku powietrznego, zespołu napędowego oraz systemów mechanicznych i elektrycznych;
- zadań związanych z systemami radiowymi, awaryjnego nadajnika lokalizacyjnego (ELT) i transpondera; oraz
- zadań związanych z innymi systemami elektroniki lotniczej wymagającymi prostych testów w celu sprawdzenia ich sprawności.

Podkategoria L2 obejmuje podkategorię L1. Wszelkie ograniczenie podkategorii L2 zgodnie z pkt 66.A.45 lit. h) ma również zastosowanie do podkategorii L1.

Podkategoria L2C obejmuje podkategorię L1C.

7. Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii C uprawnia posiadacza do wydawania poświadczeń obsługi po dokonaniu obsługi hangarowej statku powietrznego. Przywileje mają zastosowanie do statku powietrznego w całości.”;

5) pkt 66.A.25 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) W odniesieniu do licencji innych niż licencje kategorii B2L i L, składający wniosek o licencję na obsługę techniczną statku powietrznego lub o dodanie kategorii lub podkategorii do licencji wykazuje, w drodze egzaminu, poziom wiedzy we właściwych modułach tematycznych zgodnie z dodatkiem I do załącznika III (część 66). Egzamin jest zgodny ze standardem określonym w dodatku II do załącznika III (część 66), a przeprowadza go organizacja szkoleniowa właściwie zatwierdzona zgodnie z załącznikiem IV (część 147) lub właściwy organ.”;

6) w pkt 66.A.25 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. b) i c) otrzymują brzmienie:

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

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

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

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

c) Składający wniosek o licencję na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii B2L dla danego »uprawnienia na systemy« lub o dodanie innego »uprawnienia na systemy« wykazuje, w drodze egzaminu, poziom wiedzy we właściwych modułach tematycznych zgodnie z dodatkiem I do załącznika III (część 66). Egzamin jest zgodny ze standardem określonym w dodatku II do załącznika III (część 66), a przeprowadza go organizacja szkoleniowa właściwie zatwierdzona zgodnie z załącznikiem IV (część 147) lub właściwy organ.”;

b) dodaje się lit. d), e) i f) w brzmieniu:

„d) Szkolenia i egzaminy zalicza się w ciągu 10 lat poprzedzających złożenie wniosku o licencję na obsługę techniczną statku powietrznego lub dodanie kategorii lub podkategorii do takiej licencji. W przeciwnym wypadku zaliczenie egzaminu można uzyskać zgodnie z lit. e).

e) Wnioskodawca może wystąpić do właściwego organu o pełne lub częściowe zaliczenie egzaminów dotyczących wymagań z zakresu podstawowej wiedzy w odniesieniu do:

(i) egzaminów z zakresu podstawowej wiedzy, które nie spełniają wymagania określonego w lit. d);

(ii) wszelkich innych kwalifikacji technicznych uznanych przez właściwy organ za równorzędne ze standardem wiedzy określonym w załączniku III (część 66).

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

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

7) w pkt 66.A.30 lit. a) dodaje się ppkt 2a i 2b w brzmieniu:

„2a. dla kategorii B2L:

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

W przypadku dodania nowego uprawnienia na systemy do istniejącej licencji B2L, dla każdego dodanego uprawnienia na systemy wymaga się 3 miesięcy praktycznego doświadczenia w obsłudze technicznej w zakresie tego nowego uprawnienia na systemy.

2b. dla kategorii L:

- (i) 2 lata praktycznego doświadczenia w obsłudze technicznej statku powietrznego w eksploatacji, które obejmuje reprezentatywny zespół działań z zakresu obsługi technicznej właściwych dla danej podkategorii;
- (ii) w drodze odstępstwa od ppkt (i), 1 rok praktycznego doświadczenia w obsłudze technicznej statku powietrznego w eksploatacji, które obejmuje reprezentatywny zespół działań z zakresu obsługi technicznej właściwych dla danej podkategorii, pod warunkiem wprowadzenia ograniczenia określonego w pkt 66.A.45 lit. h) ppkt (ii) pkt 3.

W przypadku wprowadzenia dodatkowej podkategorii do istniejącej licencji kategorii L, doświadczenie wymagane zgodnie z ppkt (i) oraz (ii) wynosi odpowiednio 12 i 6 miesięcy.

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

8) pkt 66.A.45 otrzymuje brzmienie:

„66.A.45 **Zatwierdzanie uprawnień dotyczących statku powietrznego**

- a) Aby uzyskać prawo korzystania z przywilejów związanych z poświadczaniem obsługi konkretnego typu statku powietrznego, posiadacz licencji na obsługę techniczną musi posiadać w swojej licencji odpowiednie uprawnienia dotyczące statku powietrznego:
- Dla kategorii B1, B2 lub C odpowiednimi uprawnieniami dotyczącymi statku powietrznego są:
 - (i) w przypadku statków powietrznych grupy 1, odpowiednie uprawnienie na typ statku powietrznego;
 - (ii) w przypadku statków powietrznych grupy 2, odpowiednie uprawnienie na typ statku powietrznego, uprawnienie na podgrupę producenta lub uprawnienie na pełną podgrupę;
 - (iii) w przypadku statków powietrznych grupy 3, odpowiednie uprawnienie na typ statku powietrznego lub uprawnienie na pełną grupę;
 - (iv) w przypadku statków powietrznych grupy 4, dla licencji kategorii B2, uprawnienie na pełną grupę.
 - Dla kategorii B2L odpowiednimi uprawnieniami dotyczącymi statku powietrznego są:
 - (i) w przypadku statków powietrznych grupy 2, odpowiednie uprawnienie na podgrupę producenta lub uprawnienie na pełną grupę;
 - (ii) w przypadku statków powietrznych grupy 3, uprawnienie na pełną grupę;
 - (iii) w przypadku statków powietrznych grupy 4, uprawnienie na pełną grupę.
 - Dla kategorii B3 odpowiednie uprawnienie to »samoloty bez hermetyzacji z silnikiem tłokowym, o maksymalnej masie startowej 2 000 kg i poniżej«.
 - Dla kategorii L odpowiednimi uprawnieniami dotyczącymi statku powietrznego są:
 - (i) dla podkategorii L1C, uprawnienie »szybowce o konstrukcji kompozytowej«;
 - (ii) dla podkategorii L1, uprawnienie »szybowce«;
 - (iii) dla podkategorii L2C, uprawnienie »szybowce o konstrukcji kompozytowej i samoloty ELA1 o konstrukcji kompozytowej«;

- (iv) dla podkategorii L2, uprawnienie »motoszybowce i samoloty ELA1«;
 - (v) dla podkategorii L3H, uprawnienie »balony na ogrzane powietrze«;
 - (vi) dla podkategorii L3G, uprawnienie »balony gazowe«;
 - (vii) dla podkategorii L4H, uprawnienie »sterowce na ogrzane powietrze«;
 - (viii) dla podkategorii L4G, uprawnienie »sterowce gazowe ELA2«;
 - (ix) dla podkategorii L5, odpowiednie uprawnienie na typ sterowca.
- Dla kategorii A nie jest wymagane żadne uprawnienie, pod warunkiem spełnienia wymagań pkt 145.A.35 załącznika II (część 145).
- b) Zatwierdzenie uprawnień na typ statku powietrznego wymaga pozytywnego zaliczenia jednego z poniższych:
- odpowiedniego szkolenia na typ statku powietrznego kategorii B1, B2 lub C zgodnie z dodatkiem III do załącznika III (część 66);
 - w przypadku uprawnień na typ sterowców gazowych objętych licencją B2 lub L5, szkolenia na typ zatwierdzonego przez właściwy organ zgodnie z pkt 66.B.130.
- c) W przypadku licencji innych niż licencje kategorii C, oprócz wymagań lit. b) zatwierdzenie pierwszego uprawnienia na typ statku powietrznego w danej kategorii/podkategorii wymaga pozytywnego zaliczenia odpowiedniego szkolenia zasadniczego. Szkolenie zasadnicze jest zgodne z dodatkiem III do załącznika III (część 66), z wyjątkiem sterowców gazowych, w którym to przypadku jest ono zatwierdzane bezpośrednio przez właściwy organ.
- d) W drodze odstępstwa od przepisów lit. b) i c), w przypadku statków powietrznych grupy 2 i 3, uprawnienia na typ statku powietrznego mogą zostać zatwierdzone w licencji także po:
- pozytywnym zaliczeniu egzaminu na typ statku powietrznego odpowiedniego dla kategorii B1, B2 lub C, zgodnie z dodatkiem III do niniejszego załącznika (część 66);
 - w przypadku kategorii B1 i B2, wykazaniu praktycznego doświadczenia w zakresie typu statku powietrznego. W takim przypadku praktyczne doświadczenie obejmuje reprezentatywne, przekrojowe działania z zakresu obsługi technicznej, odpowiadające danej kategorii licencji.
- W przypadku uprawnienia kategorii C dla osoby wykwalifikowanej poprzez posiadanie stopnia akademickiego, jak wyszczególniono w pkt 66.A.30 lit. a) ppkt 7, pierwszy egzamin na odpowiedni typ statku powietrznego odbywa się na poziomie kategorii B1 lub B2.
- e) Dla statków powietrznych grupy 2:
- (i) zatwierdzenie uprawnień na podgrupę producenta dla posiadaczy licencji B1 i C wymaga spełnienia wymagań dotyczących uprawnień na typ statku powietrznego dla co najmniej dwóch typów statków powietrznych tego samego producenta, które razem są reprezentatywne dla właściwej podgrupy producenta;
 - (ii) zatwierdzenie uprawnień na pełną podgrupę dla posiadaczy licencji B1 i C wymaga spełnienia wymagań dotyczących uprawnień na typ statku powietrznego dla co najmniej trzech typów statków powietrznych różnych producentów, które razem są reprezentatywne dla właściwej podgrupy;
 - (iii) zatwierdzenie uprawnień na podgrupę producenta i pełną podgrupę dla posiadaczy licencji B2 i B2L wymaga wykazania praktycznego doświadczenia, które obejmuje reprezentatywny zespół działań z zakresu obsługi technicznej, właściwych dla danej kategorii licencji i odpowiedniej podgrupy statków powietrznych oraz, w przypadku licencji B2L, właściwych dla danego uprawnienia na systemy;
 - (iv) w drodze odstępstwa od lit. e) ppkt (iii), posiadacz licencji B2 lub B2L, posiadający zatwierdzenie uprawnienia na pełną podgrupę 2b, ma prawo do zatwierdzenia uprawnienia na pełną podgrupę 2c.
- f) Dla statków powietrznych grupy 3 i 4:
- (i) zatwierdzenie uprawnień na pełną grupę 3 dla posiadaczy licencji B1, B2, B2L i C oraz zatwierdzenie uprawnień na pełną grupę 4 dla posiadaczy licencji B2 i B2L wymaga wykazania praktycznego doświadczenia, które obejmuje reprezentatywny zespół działań z zakresu obsługi technicznej, właściwych dla danej kategorii licencji i dla grupy 3 i 4 w stosownych przypadkach;

- (ii) dla kategorii B1, o ile wnioskodawca nie przedstawi dowodów potwierdzających odpowiednie doświadczenie, uprawnienie na grupę 3 podlega następującym ograniczeniom wyszczególnionym w licencji:
- samoloty z kabiną ciśnieniową,
 - samoloty o konstrukcji metalowej,
 - samoloty o konstrukcji kompozytowej,
 - samoloty o konstrukcji drewnianej,
 - samoloty o konstrukcji z rur metalowych pokrytych tkaniną;
- (iii) w drodze odstępstwa od lit. f) ppkt (i), posiadacz licencji B2L, posiadający zatwierdzenie uprawnienia na pełną podgrupę 2a lub 2b, ma prawo do zatwierdzenia uprawnienia na grupę 3 i 4.
- g) Dla licencji kategorii B3:
- (i) zatwierdzenie uprawnienia na »samoloty bez hermetyzacji z silnikiem tłokowym, o maksymalnej masie startowej 2 000 kg i poniżej« wymaga wykazania praktycznego doświadczenia obejmującego reprezentatywne, przekrojowe działania z zakresu obsługi technicznej, odpowiadające danej kategorii licencji;
- (ii) o ile wnioskodawca nie przedstawi dowodów potwierdzających odpowiednie doświadczenie, uprawnienie, o którym mowa w ppkt (i), podlega następującym ograniczeniom wyszczególnionym w licencji:
- samoloty o konstrukcji drewnianej,
 - samoloty o konstrukcji z rur metalowych pokrytych tkaniną,
 - samoloty o konstrukcji metalowej,
 - samoloty o konstrukcji kompozytowej.
- h) Dla wszystkich podkategorii licencji L, z wyjątkiem L5:
- (i) zatwierdzenie uprawnień wymaga wykazania praktycznego doświadczenia obejmującego reprezentatywne, przekrojowe działania z zakresu obsługi technicznej, odpowiadające danej kategorii licencji;
- (ii) o ile wnioskodawca nie przedstawi dowodów potwierdzających odpowiednie doświadczenie, uprawnienia podlegają następującym ograniczeniom wyszczególnionym w licencji:
- 1) dla uprawnień »szybowce« oraz »motoszybowce i samoloty ELA1«:
 - statki powietrzne o konstrukcji drewnianej pokrytej tkaniną,
 - statki powietrzne o konstrukcji z rur metalowych pokrytych tkaniną,
 - statki powietrzne o konstrukcji metalowej,
 - statki powietrzne o konstrukcji kompozytowej;
 - 2) dla uprawnień »balony gazowe«:
 - inne niż balony gazowe ELA1; oraz
 - 3) jeżeli wnioskodawca przedstawił jedynie dowód rocznego doświadczenia zgodnie z odstępstwem przyznanym w pkt 66.A.30 lit. a) ppkt 2b ppkt (ii), uprawnienia podlegają następującym ograniczeniom wyszczególnionym w licencji:

»złożone zadania obsługi technicznej określone w dodatku VII do załącznika I (część M), standardowe zmiany określone w pkt 21.A.90B załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 oraz standardowe naprawy określone w pkt 21.A.431B załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012«.

Uznaje się, że posiadacz licencji na obsługę techniczną statku powietrznego podkategorii B1.2 zawierającej uprawnienie na grupę 3 lub kategorii B3 zawierającej uprawnienie na »samoloty bez hermetyzacji z silnikiem tłokowym, o maksymalnej masie startowej 2 000 kg i poniżej« spełnia wymagania dotyczące wydania licencji podkategorii L1 i L2 wraz z odpowiednimi pełnymi uprawnieniami oraz z tymi samymi ograniczeniami, co posiadana przez niego licencja B1.2/B3.»;

9) pkt 66.A.50 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Ograniczenia wprowadzone do licencji na obsługę techniczną statku powietrznego stanowią wykluczenia z przywilejów certyfikacyjnych oraz, w przypadku ograniczeń określonych w pkt 66.A.45, dotyczą statków powietrznych w całości.”;

10) pkt 66.A.70 lit. c) i d) otrzymują brzmienie:

„c) W stosownych przypadkach licencja na obsługę techniczną statku powietrznego zawiera ograniczenia zgodnie z pkt 66.A.50, tak aby uwzględnić różnice między:

(i) zakresem kwalifikacji personelu poświadczającego obowiązujących w państwie członkowskim przed wejściem w życie odpowiedniej kategorii lub podkategorii licencji przewidzianej w niniejszym załączniku (część 66);

(ii) wymaganiami dotyczącymi podstawowej wiedzy i podstawowych standardów egzaminacyjnych określonymi w dodatkach I i II do niniejszego załącznika (część 66).

d) W drodze odstępstwa od przepisów lit. c), w przypadku statków powietrznych nieużytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym, oraz w przypadku balonów, szybowców, motoszybowców i sterowców, licencja na obsługę techniczną statku powietrznego zawiera ograniczenia zgodnie z pkt 66.A.50, aby zagwarantować, że przywileje personelu poświadczającego obowiązujące w danym państwie członkowskim przed wejściem w życie odpowiedniej kategorii/podkategorii licencji określonej w części 66 oraz przywileje wynikające z poddanej konwersji licencji na obsługę techniczną statku powietrznego określonej w części 66 pozostają niezmienione.”;

11) pkt 66.B.100 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Właściwy organ sprawdza status egzaminacyjny wnioskodawcy i/lub potwierdza ważność zaliczeń w celu upewnienia się, że spełniono wszystkie wymagania dotyczące modułów określone odpowiednio w dodatku I lub dodatku VII zgodnie z wymaganiami niniejszego załącznika (część 66).”;

12) pkt 66.B.110 otrzymuje brzmienie:

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

a) Po zakończeniu procedur określonych w pkt 66.B.100 lub 66.B.105, właściwy organ potwierdza wprowadzenie dodatkowej kategorii podstawowej, podkategorii lub – w przypadku kategorii B2L – uprawnień na systemy do licencji na obsługę techniczną statku powietrznego poprzez opatrzenie jej pieczęcią i podpisem lub ponowne wydanie licencji.

b) W rejestrach właściwego organu wprowadza się odpowiednie zmiany.

c) Na wniosek wnioskodawcy właściwy organ zastępuje licencję kategorii B2L licencją kategorii B2 zawierającą te same uprawnienia dotyczące typu statku powietrznego, jeżeli posiadacz spełnił oba poniższe warunki, wykazując:

(i) w drodze egzaminu – różnice między podstawową wiedzą wymaganą dla posiadanej licencji B2L a podstawową wiedzą wymaganą dla licencji B2, zgodnie z dodatkiem I;

(ii) doświadczenie praktyczne wymagane zgodnie z dodatkiem IV.

d) W przypadku posiadacza licencji na obsługę techniczną statku powietrznego podkategorii B1.2 zawierającej uprawnienie na grupę 3 lub kategorii B3 zawierającej uprawnienie na »samoloty bez hermetyzacji z silnikiem tłokowym, o maksymalnej masie startowej 2 000 kg i poniżej« właściwy organ wydaje – na wniosek – licencję zawierającą pełne uprawnienia w podkategoriach L1 i L2 oraz te same ograniczenia, co posiadana licencja B1.2/B3.”;

13) pkt 66.B.115 lit. f) otrzymuje brzmienie:

„f) Właściwy organ zapewnia wykazanie zgodności z praktycznymi elementami szkolenia na typ w jeden z poniższych sposobów:

(i) przedstawienie szczegółowej dokumentacji szkolenia praktycznego lub rejestru pracy dostarczonego przez organizację, która przeprowadziła szkolenie bezpośrednio zatwierdzone przez właściwy organ zgodnie z pkt 66.B.130;

(ii) jeśli jest dostępny, certyfikat szkolenia obejmujący część praktyczną, wydany przez organizację szkoleniową w zakresie obsługi technicznej, odpowiednio zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem IV (część 147).”;

14) pkt 66.B.125 lit. b) ppkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) dla kategorii B1 lub C:

- śmigłowiec z silnikiem tłokowym, pełna grupa: konwersja do »pełnej podgrupy 2c« plus uprawnienie na typ statku powietrznego dla śmigłowców z pojedynczym silnikiem tłokowym należących do grupy 1;
- śmigłowiec z silnikiem tłokowym, grupa producenta: konwersja do odpowiedniej »podgrupy producenta 2c« plus uprawnienie na typ statku powietrznego dla śmigłowców tego producenta z pojedynczym silnikiem tłokowym należących do grupy 1;
- śmigłowiec z silnikiem turbinowym, pełna grupa: konwersja do »pełnej podgrupy 2b« plus uprawnienie na typ statku powietrznego dla śmigłowców z pojedynczym silnikiem turbinowym należących do grupy 1;
- śmigłowiec z silnikiem turbinowym, grupa producenta: konwersja do odpowiedniej »podgrupy producenta 2b« plus uprawnienie na typ statku powietrznego dla śmigłowców tego producenta z pojedynczym silnikiem turbinowym należących do grupy 1;
- samolot z pojedynczym silnikiem tłokowym — konstrukcja metalowa, pełna grupa lub grupa producenta: konwersja do »pełnej grupy 3«. Dla licencji B1 uwzględnia się następujące ograniczenia: samoloty o konstrukcji kompozytowej, samoloty o konstrukcji drewnianej oraz samoloty o konstrukcji z rur metalowych pokrytych tkaniną;
- samolot z więcej niż jednym silnikiem tłokowym — konstrukcja metalowa, pełna grupa lub grupa producenta: konwersja do »pełnej grupy 3« plus uprawnienie na typ statku powietrznego dla samolotów z więcej niż jednym silnikiem tłokowym należących do odpowiedniej pełnej grupy/grupy producenta należących do grupy 1; Dla licencji B1 uwzględnia się następujące ograniczenia: samoloty o konstrukcji kompozytowej, samoloty o konstrukcji drewnianej oraz samoloty o konstrukcji z rur metalowych pokrytych tkaniną;
- samolot z pojedynczym silnikiem tłokowym — konstrukcja drewniana, pełna grupa lub grupa producenta: konwersja do »pełnej grupy 3«. Dla licencji B1 uwzględnia się następujące ograniczenia: samoloty z kabiną ciśnieniową, samoloty o konstrukcji metalowej, samoloty o konstrukcji kompozytowej oraz samoloty o konstrukcji z rur metalowych pokrytych tkaniną;
- samolot z więcej niż jednym silnikiem tłokowym — konstrukcja drewniana, pełna grupa lub grupa producenta: konwersja do »pełnej grupy 3«. Dla licencji B1 uwzględnia się następujące ograniczenia: samoloty z kabiną ciśnieniową, samoloty o konstrukcji metalowej, samoloty o konstrukcji kompozytowej oraz samoloty o konstrukcji z rur metalowych pokrytych tkaniną;
- samolot z pojedynczym silnikiem tłokowym — konstrukcja kompozytowa, pełna grupa lub grupa producenta: konwersja do »pełnej grupy 3«. Dla licencji B1 uwzględnia się następujące ograniczenia: samoloty z kabiną ciśnieniową, samoloty o konstrukcji metalowej, samoloty o konstrukcji drewnianej oraz samoloty o konstrukcji z rur metalowych pokrytych tkaniną;
- samolot z więcej niż jednym silnikiem tłokowym — konstrukcja kompozytowa, pełna grupa lub grupa producenta: konwersja do »pełnej grupy 3«. Dla licencji B1 uwzględnia się następujące ograniczenia: samoloty z kabiną ciśnieniową, samoloty o konstrukcji metalowej, samoloty o konstrukcji drewnianej oraz samoloty o konstrukcji z rur metalowych pokrytych tkaniną;
- samolot z pojedynczym silnikiem turbinowym, pełna grupa: konwersja do »pełnej podgrupy 2a« plus uprawnienie na typ statku powietrznego dla samolotów z pojedynczym silnikiem turbośmigłowym niewymagających uprawnień na typ statku powietrznego w poprzednim systemie i należących do grupy 1;
- samolot z pojedynczym silnikiem turbinowym, grupa producenta: konwersja do odpowiedniej »podgrupy producenta 2a« plus uprawnienie na typ statku powietrznego dla samolotów z pojedynczym silnikiem turbośmigłowym producenta niewymagających uprawnień na typ statku powietrznego w poprzednim systemie i należących do grupy 1;
- samolot z więcej niż jednym silnikiem turbinowym, pełna grupa: konwersja do uprawnienia na typ statku powietrznego dla samolotów z więcej niż jednym silnikiem turbośmigłowym niewymagających uprawnień na typ statku powietrznego w poprzednim systemie.”;

15) pkt 66.B.130 otrzymuje brzmienie:

„66.B.130 **Procedura bezpośredniego zatwierdzania szkolenia na typ statku powietrznego**

- a) W przypadku szkolenia na typ statku powietrznego innego niż sterowce, właściwy organ może zatwierdzić szkolenie na typ statku powietrznego nieprowadzone przez organizację szkoleniową w zakresie obsługi technicznej zatwierdzonej zgodnie z załącznikiem IV (część 147), na podstawie pkt 1 dodatku III do niniejszego załącznika (część 66). W takim przypadku właściwy organ stosuje procedurę zapewniającą zgodność szkolenia na typ statku powietrznego z dodatkiem III do niniejszego załącznika (część 66).

- b) W przypadku szkolenia na typ sterowców należących do grupy 1, we wszystkich przypadkach szkolenia są bezpośrednio zatwierdzane przez właściwy organ. Właściwy organ stosuje procedurę zapewniającą, aby program szkolenia na typ sterowców obejmował wszystkie elementy zawarte w danych obsługowych posiadacza zatwierdzenia projektu.”;
- 16) pkt 66.B.200 lit. c) otrzymuje brzmienie:
- „c) Podstawowe egzaminy odbywają się zgodnie ze standardem określonym odpowiednio w dodatkach I i II lub w dodatkach VII i VIII do niniejszego załącznika (część 66).”;
- 17) w pkt 66.B.305 lit. b) wyrażenie „dodatku III” zastępuje się wyrażeniem „dodatku I”;
- 18) pkt 66.B.405 otrzymuje brzmienie:

„66.B.405 **Raport zaliczenia egzaminu**

- a) Raport zaliczenia zawiera porównanie między następującymi elementami:
- (i) modułami, podmodułami, przedmiotami i poziomami wiedzy wymienionymi w dodatku I lub dodatku VII do niniejszego załącznika (część 66), stosownie do przypadku;
 - (ii) programem szkolenia dla danych kwalifikacji technicznych odpowiednich dla określonej kategorii, o którą ubiega się wnioskodawca.
- Porównanie zawiera deklarację wykazania zgodności oraz uzasadnienie dla każdej deklaracji.
- b) Zaliczenia dotyczące egzaminów, innych niż egzaminy sprawdzające podstawową wiedzę przeprowadzone w organizacjach szkoleniowych w zakresie obsługi technicznej zatwierdzonych zgodnie z załącznikiem IV (część 147), mogą być przyznawane wyłącznie przez właściwy organ państwa członkowskiego, w którym uzyskano kwalifikacje, chyba że zawarto formalną umowę z danym właściwym organem, w której zaznaczono inaczej.
- c) Nie przyznaje się zaliczenia, jeśli nie ma deklaracji zgodności dla każdego modułu i podmodułu określającej gdzie znajduje się równoważny standard w kwalifikacjach technicznych.
- d) Właściwy organ regularnie sprawdza, czy poniższe elementy uległy zmianie:
- (i) krajowy standard kwalifikacyjny;
 - (ii) odpowiednio dodatek I lub VII do niniejszego załącznika (część 66).
- Właściwy organ ocenia również, czy wymagane są zmiany raportu zaliczenia. Zmiany te dokumentuje się, opatruje datą i archiwizuje.”;
- 19) pkt 66.B.410 lit. c) otrzymuje brzmienie:
- „c) Po upływie okresu ważności zaliczeń wnioskodawca może wystąpić o nowe zaliczenia. Właściwy organ przedłuża okres ważności zaliczeń o kolejnych 10 lat bez dodatkowych formalności, jeśli wymagania z zakresu podstawowej wiedzy określone odpowiednio w dodatku I lub VII do niniejszego załącznika (część 66) nie uległy zmianie.”;
- 20) w dodatku I wprowadza się następujące zmiany:
- a) w pkt 1 tytuł oraz akapit pierwszy otrzymują brzmienie:

„Dodatek I

Wymagania z zakresu podstawowej wiedzy

(z wyjątkiem licencji kategorii L)

1. Poziomy wiedzy – kategorie A, B1, B2, B2L, B3 i C licencji na obsługę techniczną statku powietrznego

Podstawową wiedzę dla kategorii A, B1, B2, B2L i B3 wskazuje się poprzez wskaźniki poziomu wiedzy (1, 2 lub 3) dla każdego odpowiedniego przedmiotu. Składający wniosek o kategorię C spełniają wymagania dotyczące poziomów podstawowej wiedzy dla kategorii B1 albo B2.”;

- b) w pkt 2 tytuł, akapit pierwszy i tabela pierwsza otrzymują brzmienie:

„2. Modularyzacja

Kwalifikacja w zakresie podstawowych przedmiotów dla każdej kategorii lub podkategorii licencji na obsługę techniczną statku powietrznego jest zgodna z następującą matrycą, gdzie odpowiednie przedmioty zaznaczono znakiem »X«:

Dla kategorii A, B1 i B3:

Moduł tematyczny	Samolot A lub B1 z:		Śmigłowiec A lub B1 z:		B3 Samoloty bez hermetyzacji z silnikiem tłokowym, o maksymalnej masie startowej 2 000 kg i poniżej
	silnikiem(-ami) turbinowym(-mi)	silnikiem(-ami) tłokowym(-mi)	silnikiem(-ami) turbinowym(-mi)	silnikiem(-ami) tłokowym(-mi)	
1	X	X	X	X	X
2	X	X	X	X	X
3	X	X	X	X	X
4	X	X	X	X	X
5	X	X	X	X	X
6	X	X	X	X	X
7A	X	X	X	X	
7B					X
8	X	X	X	X	X
9A	X	X	X	X	
9B					X
10	X	X	X	X	X
11A	X				
11B		X			
11C					X
12			X	X	
13					
14					
15	X		X		
16		X		X	X
17A	X	X			
17B					X

Dla kategorii B2 i B2L:

Moduł tematyczny/podmoduły	B2	B2L
1	X	X
2	X	X
3	X	X
4	X	X

Moduł tematyczny/podmoduły	B2	B2L
5	X	X
6	X	X
7A	X	X
7B		
8	X	X
9A	X	X
9B		
10	X	X
11A		
11B		
11C		
12		
13.1 i 13.2	X	X
13.3 a)	X	X (dla uprawnienia na systemy »Autopilot«)
13.3 b)	X	
13.4 a)	X	X (dla uprawnienia na systemy »Com/Nav«)
13.4 b)	X	X (dla uprawnienia na systemy »Dozorowanie«)
13.4 c)	X	
13.5	X	X
13.6	X	
13.7	X	X (dla uprawnienia na systemy »Autopilot«)
13.8	X	X (dla uprawnienia na systemy »Przyrządy«)
13.9	X	X
13.10	X	
13.11 do 13.18	X	X (dla uprawnienia na systemy »Systemy płatowca«)
13.19 do 13.22	X	
14	X	X (dla uprawnienia na systemy »Przyrządy« i »Systemy płatowca«);
15		
16		
17A		
17B		

- c) w tabelach dla modułów 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7A, 8, 9A, 10 i 14 treść pola

POZIOM
B2

otrzymuje brzmienie:

POZIOM
B2
B2L

- d) w tabeli dla modułu 5 w podmodule 5.5 lit. a) „1” zastępuje się „—” w kolumnie dla licencji B3;
 e) w tabeli dla modułu 7B w podmodule 7.4 „—” zastępuje się „1” w kolumnie dla licencji B3;
 f) w tabeli dla modułu 7B w podmodule 7.10 „1” zastępuje się „2” w kolumnie dla licencji B3;
 g) w tabeli dla modułu 11A w podmodule 11.8 lit. b) „1” zastępuje się „2” w kolumnie dla licencji B1.1;
 h) w tabeli dla modułu 11A w podmodule 11.16 pole tekstowe w pierwszej kolumnie otrzymuje brzmienie:

„11.16 *Zasilanie pneumatyczne/próżniowe (ATA 36)*

Układ systemu;

Źródła: silnik/pomocnicze źródło zasilania, kompresory, zbiorniki, uziemienie;

Pompy ciśnieniowe i pompy próżniowe

Regulacja ciśnienia;

Rozdział powietrza;

Wskazania i ostrzeżenia;

Współpraca z innymi systemami.”;

- i) w tabeli dla modułu 11A w podmodule 11.20 pole tekstowe w pierwszej kolumnie otrzymuje brzmienie:

„11.20 *Systemy kabinowe (ATA 44)*

Układy i podzespoły zapewniające rozrywkę pasażerom oraz komunikację na pokładzie statku powietrznego (kabinowy system łączności wewnętrznej – CIDS) oraz między statkiem powietrznym i stacjami naziemnymi (usługa sieci kabinowej – CNS). Obejmują one przesyłanie głosu, danych, muzyki i wideo.

Kabinowy system łączności wewnętrznej zapewnia interfejs między załogą w kokpicie/kabinie i systemami kabinowymi. Te systemy umożliwiają wymianę danych między różnymi powiązаныmi elementami wymiennymi (LRU) i są zwykle obsługiwane z panelu obsługi lotu (FAP).

Usługa sieci kabinowej wykorzystuje zwykle serwer współpracujący m.in. z następującymi systemami:

- Teleinformatyka/łączność radiowa;
- Główny system kabinowy (CCS);
- System rozrywki podczas lotu (IFES);
- System łączności zewnętrznej (ECS);
- Kabinowy system pamięci masowej (CMMS);
- System monitorowania kabiny (CMS);
- Różne systemy kabinowe (MCS).

Usługa sieci kabinowej może obsługiwać takie funkcje, jak:

- dostęp do raportów przed odlotem/w trakcie lotu,
- dostęp do poczty elektronicznej/serwisu intranetowego/internetu, baza danych pasażerów.”;

- j) w tabeli dla modułu 11B w podmodule 11.8 lit. b) „3” zastępuje się „2” w kolumnie dla licencji B1.2;

k) w tabeli dla modułu 11B w podmodule 11.16 pole tekstowe w pierwszej kolumnie otrzymuje brzmienie:

„11.16 *Zasilanie pneumatyczne/próżniowe (ATA 36)*

Układ systemu;

Źródła: silnik/pomocnicze źródło zasilania, kompresory, zbiorniki, uziemienie;

Pompy ciśnieniowe i pompy próżniowe

Regulacja ciśnienia;

Rozdział powietrza;

Wskazania i ostrzeżenia;

Współpraca z innymi systemami.”;

l) w tabeli dla modułu 12 w podmodule 12.16 pole tekstowe w pierwszej kolumnie otrzymuje brzmienie:

„12.16 *Zasilanie pneumatyczne/próżniowe (ATA 36)*

Układ systemu;

Źródła: silnik/pomocnicze źródło zasilania, kompresory, zbiorniki, uziemienie;

Pompy ciśnieniowe i pompy próżniowe

Regulacja ciśnienia;

Rozdział powietrza;

Wskazania i ostrzeżenia;

Współpraca z innymi systemami.”;

m) moduł 13 otrzymuje brzmienie:

„MODUŁ 13 – AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY STATKU POWIETRZNEGO

		POZIOM
		B2 B2L
13.1	<i>Teoria lotu</i>	
a)	<i>Aerodynamika samolotu i sterowanie lotem</i> Działanie i efekt: — regulacja przechylenia: lotki i spojłery; — regulacja wysokości: stery wysokości, usterzenie integralne, stateczniki zmiennego zasięgu oraz przednie powierzchnie sterowe układu konstrukcyjnego typu kaczką; oraz — regulacja odchylenia: ograniczniki steru; Regulacja z użyciem sterolotek, ruddervatory; Urządzenia podnośnikowe: szczeliny skrzelowe, skrzele, klapy; Urządzenia oporowe: spojłery, hamulce aerodynamiczne, urządzenia zmniejszające siłę nośną; oraz Działanie i efekt kłapek wyważających, kłapek sterowniczych i nachylenia powierzchni sterowej.	1
b)	<i>Lot z dużymi prędkościami</i> Lot z prędkością dźwięku, lot z prędkością poddźwiękową, lot transsoniczny, lot z prędkością ponaddźwiękową, Liczba Macha, krytyczna liczba Macha.	1
c)	<i>Aerodynamika obrotowego skrzydła</i> Terminologia; Działanie i efekt sterowania cyklicznego, zbiorowego i moment oporowy.	1

		POZIOM
		B2 B2L
13.2	<i>Struktury płatowca – koncepcje ogólne</i>	
	Podstawy systemów strukturalnych	1
	Strefowe i stanowiskowe systemy identyfikacji	2
	Umasienie	2
	Zapewnienie ochrony przed uderzeniem pioruna.	2
13.3	<i>Autopilot (ATA 22)</i>	
	a)	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;	
	Interfejs pomocy w nawigacji automatycznym pilotem;	
	b)	3
	Systemy 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	<i>Komunikacja/nawigacja (ATA 23/34)</i>	
	a)	3
	Podstawy dotyczące rozchodzenia się fal radiowych, anten, linii transmisji, komunikacji, odbiornika i nadajnika;	
	Zasady działania następujących systemów:	
	— łączność na bardzo wysokiej częstotliwości (VHF);	
	— łączność na wysokiej częstotliwości (HF);	
	— audio;	
	— awaryjne nadajniki lokalizacyjne (ELT);	
	— pokładowy rejestrator rozmów w kabinie pilota (CVR);	
	— radiolatarnia ogólnokierunkowa bardzo dużej częstotliwości (VOR);	
	— radiokompas (ADF);	
	— system lądowania według przyrządów (ILS);	
	— systemy urządzenia lotu (FDS); urządzenia do pomiaru odległości (DME);	
	— nawigacja obszarowa, systemy RNAV;	
	— systemy sterowania lotem (FMS);	
	— globalny system pozycjonowania (GPS), globalne systemy nawigacji satelitarnej (GNSS);	
	— łącze danych.	
	b)	3
	— przekaźnik kontroli ruchu lotniczego, wtórny radar dozorowania;	
	— system kontroli ruchu i unikania kolizji (TCAS);	

		POZIOM
		B2 B2L
	<ul style="list-style-type: none"> — radar unikania złej pogody; — radiowysokościomierz; — automatyczne zależne dozоровanie – rozgłaszanie (ADS-B). 	
	c)	3
	<ul style="list-style-type: none"> — mikrofalowy system lądowania (MLS); — nawigacja na bardzo niskiej częstotliwości i hiperboliczna (VLF/Omega); — nawigacja dopplerowska; — inercyjne systemy nawigacyjne (INS); — komunikacja i raportowanie ARINC (Aircraft Radio Incorporated). 	
13.5	<p><i>Energia elektryczna (ATA 24)</i></p> <p>Montaż i działanie baterii;</p> <p>Wytwarzanie prądu stałego (DC);</p> <p>Wytwarzanie prądu zmiennego (AC);</p> <p>Wytwarzanie energii elektrycznej w sytuacji awaryjnej;</p> <p>Regulacja napięcia;</p> <p>Rozdział energii elektrycznej;</p> <p>Przezienniki, transformatory, prostowniki;</p> <p>Ochrona obwodu;</p> <p>Zasilanie zewnętrzne/lotniskowe.</p>	3
13.6	<p><i>Sprzęt i wyposażenie (ATA 25)</i></p> <p>Wymagania dotyczące elektronicznego wyposażenia awaryjnego;</p> <p>Wyposażenie w kabinie służące rozrywce.</p>	3
13.7	<p><i>Sterowanie lotem (ATA 27)</i></p> <p>a)</p> <p>Sterowanie podstawowe: lotka, ster wysokości, ster pionowy, spojler;</p> <p>Regulacja wyważenia;</p> <p>Aktywna regulacja ładunku;</p> <p>Urządzenia podnośnikowe;</p> <p>Hamulec aerodynamiczny, urządzenia zmniejszające siłę nośną;</p> <p>Obsługa systemu: ręczna, hydrauliczna, pneumatyczna;</p> <p>Sztuczne obciążenie, amortyzator odchylenia, wyważenie Macha, ogranicznik steru, systemy blokady podmuchów;</p> <p>Systemy ochrony przed przeciągnięciem.</p>	2
	b)	3
	Obsługa systemu: elektryczna, „fly-by-wire”.	
13.8	<p><i>Przyrządy (ATA 31)</i></p> <p>Klasyfikacja;</p> <p>Atmosfera;</p> <p>Terminologia;</p> <p>Urządzenia i systemy pomiaru ciśnienia;</p> <p>Systemy statyczne Pitota;</p> <p>Wysokościomierze;</p> <p>Wskaźniki prędkości w pionie;</p>	3

		POZIOM
		B2 B2L
	<p>Wskaźniki prędkości lotu; Machometry; Systemy raportowania/ostrzegania dotyczące wysokości; Komputery z danymi dotyczącymi lotu; Systemy instrumentowe pneumatyczne; Przyrządy bezpośredniego odczytu ciśnienia i pomiaru temperatury; Systemy wskazujące temperaturę; Systemy wskazujące ilość paliwa; Zasady żyroskopowe; Sztuczne horyzonty; Wskaźniki ślizgu; Żyroskopy kierunkowe; Systemy ostrzegające o bliskości podłoża (GPWS); Systemy kompasowe; Systemy rejestrujące parametry lotu (FDRS); Elektroniczny system lotu według wskazań przyrządów (EFIS); Systemy ostrzegawcze, włącznie z głównymi systemami ostrzegania i scentralizowanymi panelami ostrzegania; Systemy ostrzegania o przeciągnięciu i systemy wskazania kąta natarcia; Pomiar i wskazanie wibracji; Szklany kokpit.</p>	
13.9	<p><i>Światła (ATA 33)</i></p> <p>Zewnętrzne: nawigacyjne, lądowania, kołowania, mrozowe; Wewnętrzne: w kabinie, w kokpicie, w ładowni; Awaryjne.</p>	3
13.10	<p><i>Systemy obsługi technicznej na pokładzie (ATA 45)</i></p> <p>Centralne komputery obsługi technicznej; System ładowania danych; System biblioteki elektronicznej; System drukowania; System monitorowania struktury (monitorowanie tolerancji uszkodzeń).</p>	3
13.11	<p><i>Klimatyzacja i zwiększanie ciśnienia w kabinie (ATA 21)</i></p>	
	<p>13.11.1 <i>Dopływ powietrza</i></p> <p>Źródła dopływu powietrza, włącznie z upustem silnikowym, pomocniczym źródłem zasilania i zasilaniem lotniskowym;</p>	2
	<p>13.11.2 <i>Klimatyzacja</i></p> <p>Systemy klimatyzacji;</p>	2
	<p>Urządzenia obiegu powietrza i obiegu pary;</p>	3
	<p>Systemy dystrybucji;</p>	1
	<p>System regulacji przepływu, temperatury i wilgotności.</p>	3
	<p>13.11.3 <i>Zwiększanie ciśnienia</i></p> <p>Systemy zwiększania ciśnienia;</p> <p>Regulacja i zobrazowanie w tym zawory sterowania i bezpieczeństwa;</p> <p>Regulatory ciśnienia kabinowego.</p>	3

		POZIOM
		B2 B2L
	13.11.4 <i>Urządzenia zabezpieczające i ostrzegawcze</i> <i>Urządzenia ochronne i ostrzegawcze.</i>	3
13.12	<i>Ochrona przeciwpożarowa (ATA 26)</i>	
	a)	3
	Systemy wykrywania ognia i dymu oraz systemy ostrzegawcze;	
	Systemy gaszące pożar;	
	Testy systemu.	
	b)	1
	Przenośna gaśnica.	
13.13	<i>Systemy paliwowe (ATA 28)</i>	
	Układ systemu;	1
	Zbiorniki paliwa;	1
	Systemy dostarczania;	1
	Zrzucanie, odpowietrzanie, drenowanie;	1
	Zasilanie na krzyż i przekazywanie;	2
	Wskazania i ostrzeżenia;	3
	Uzupełnianie paliwa i opróżnianie zbiorników z paliwa;	2
	Podłużne systemy równowagi paliwa.	3
13.14	<i>Zasilanie hydrauliczne (ATA 29)</i>	
	Układ systemu;	1
	Płyny hydrauliczne;	1
	Zbiorniki i akumulatory hydrauliczne;	1
	Wytwarzanie ciśnienia: elektrycznie, mechanicznie, pneumatycznie;	3
	Wytwarzanie ciśnienia w nagłym wypadku;	3
	Filtry;	1
	Regulacja ciśnienia;	3
	Rozdział energii elektrycznej;	1
	Systemy wykrywania i ostrzegania;	3
	Interfejs z innymi systemami.	3
13.15	<i>Ostona przed lodem i deszczem (ATA 30)</i>	
	Tworzenie, klasyfikowanie i wykrywanie lodu;	2
	Systemy przeciwołodziennowe: elektryczne, z wykorzystaniem ciepłego powietrza i chemiczne;	2
	Systemy odłodziennowe: elektryczne, z wykorzystaniem ciepłego powietrza, pneumatyczne i chemiczne;	3
	Środek hydrofobowy;	1
	Ogrzewanie sond i drenów;	3
	Systemy wycieraczek.	1
13.16	<i>Podwozie samolotu (ATA 32)</i>	
	Budowa, amortyzacja;	1
	Systemy wypuszczania i chowania podwozia: normalny i awaryjny;	3
	Wskazania i ostrzeżenia;	3
	Koła, hamulce, antypoślizg i systemy automatycznego hamowania;	3
	Opony;	1
	Kierowanie;	3
	Czujniki powietrze-ziemia.	3
13.17	<i>Tlen (ATA 35)</i>	
	Układ systemu: w kokpicie, w kabinie;	3
	Źródła, przechowywanie, ładowanie i dystrybucja;	3
	Regulacja dostaw;	3
	Oznaczenia i ostrzeżenia.	3

		POZIOM
		B2 B2L
13.18	<i>Zasilanie pneumatyczne/próżniowe (ATA 36)</i>	
	Układ systemu;	2
	Źródła: silnik/pomocnicze źródło zasilania, kompresory, zbiorniki, uziemienie;	2
	Regulacja ciśnienia;	3
	Rozdział powietrza;	1
	Wskazania i ostrzeżenia;	3
	Interfejsy z innymi systemami.	3
13.19	<i>Woda/odpady (ATA 38)</i>	2
	Układ systemu wodnego, dostawa, dystrybucja, obsługa techniczna i drenowanie;	
	Układ systemu toalet, splukiwanie i obsługa techniczna;	
13.20	<i>Zintegrowane moduły elektroniki lotniczej (IMA) (ATA 42)</i>	3
	Główny system;	
	Elementy sieciowe.	
	<i>Uwaga: Funkcje, które zwykle mogą być zintegrowane w zintegrowanych modułach elektroniki lotniczej, to m.in.:</i>	
	— zarządzanie odbiorem powietrza z silnika;	
	— kontrola ciśnienia powietrza;	
	— wentylacja powietrza i kontrola wentylacji;	
	— kontrola wentylacji kabiny załogi i systemów elektroniki lotniczej, kontrola temperatury;	
	— komunikacja w ruchu lotniczym;	
	— zarządzanie komunikacją w systemach elektroniki lotniczej;	
	— zarządzanie dopływem energii elektrycznej;	
	— monitorowanie bezpieczników elektrycznych;	
	— wbudowany system testowania elektrycznego (BITE);	
	— zarządzanie paliwem;	
	— kontrola hamulców;	
	— kontrola sterowania;	
	— wypuszczanie i chowanie podwozia;	
	— wskazania ciśnienia w oponach;	
	— wskazania ciśnienia w systemie olejowym;	
	— monitorowanie temperatury hamulców.	
13.21	<i>Systemy kabinowe (ATA 44)</i>	3
	Układy i podzespoły zapewniające rozrywkę pasażerom oraz komunikację na pokładzie statku powietrznego (kabinowy system łączności wewnętrznej – CIDS) oraz między statkiem powietrznym i stacjami naziemnymi (usługa sieci kabinowej – CNS). Obejmują one przesyłanie głosu, danych, muzyki i wideo.	
	Kabinowy system łączności wewnętrznej zapewnia interfejs między załogą w kokpicie/kabinie i systemami kabinowymi. Te systemy umożliwiają wymianę danych między różnymi powiązаныmi elementami wymiennymi (LRU) i są zwykle obsługiwane z panelu obsługi lotu (FAP).	

	POZIOM
	B2 B2L
<p>Usługa sieci kabinowej wykorzystuje zwykle serwer współpracujący m.in. z następującymi systemami:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Teleinformatyka/łączność radiowa; — Główny system kabinowy (CCS); — System rozrywki podczas lotu (IFES); — System łączności zewnętrznej (ECS); — Kabinowy system pamięci masowej (CMMS); — System monitorowania kabiny (CMS); — Różne systemy kabinowe (MCS). <p>Usługa sieci kabinowej może obsługiwać takie funkcje, jak:</p> <ul style="list-style-type: none"> — dostęp do raportów przed odlotem/w trakcie lotu, — dostęp do poczty elektronicznej/serwisu intranetowego/internetu, — baza danych pasażerów. 	
<p>13.22 Systemy informatyczne (ATA 46)</p> <p>Układy i podzespoły, które służą przechowywaniu, uaktualnianiu i wyszukiwaniu informacji cyfrowych, tradycyjnie dostarczanych na papierze, mikrofilmach lub mikrokartach. Obejmują one urządzenia dedykowane służące do przechowywania i wyszukiwania informacji, takie jak pamięci masowe bibliotek elektronicznych i kontrolery, ale nie obejmują one układów ani podzespołów zainstalowanych do innych celów i udostępnionych z innych systemów, takich jak drukarka pokładowa lub ekran ogólnego przeznaczenia.</p> <p>Typowe przykłady obejmują:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Systemy zarządzania ruchem lotniczym i informacją oraz systemy serwerów sieciowych; — Ogólny system informatyczny statku powietrznego; — Pokładowy system informatyczny; — System informatyczny obsługi technicznej; — System informatyczny kabiny pasażerskiej; — Różne systemy informatyczne.”; 	3

21) w dodatku II wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Dodatek II

Podstawowy standard egzaminacyjny

(z wyjątkiem licencji kategorii L);

b) w pkt 2.2.1–2.2.10 wyrażenie „Kategoria B2” zastępuje się wyrażeniem „Kategoria B2 i B2L”;

c) pkt 2.2.13 i 2.2.14 otrzymują brzmienie:

„2.13. MODUŁ 13 – AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY STATKU POWIETRZNEGO

Kategoria B2: 180 pytań wielokrotnego wyboru i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 225 minut. Pytania i czas przeznaczony na ich rozwiązanie można w razie konieczności podzielić na dwie części.

Kategoria B2L:

Uprawnienie na systemy	Liczba pytań wielokrotnego wyboru	Czas przeznaczony na rozwiązanie (w minutach)
Wymagania podstawowe (podmoduły 13.1, 13.2, 13.5 i 13.9)	28	35
COM/NAV (podmoduł 13.4 lit. a))	24	30
PRZYRZĄDY (podmoduł 13.8)	20	25
AUTOPILOT (podmoduły 13.3 lit. a) i 13.7)	28	35
DOZOROWANIE (podmoduł 13.4 lit. b))	8	10
SYSTEMY PŁATOWCA (podmoduły 13.11–13.18)	32	40

2.14. MODUŁ 14 – NAPIĘD

Kategoria B2 i B2L: 24 pytań wielokrotnego wyboru i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 30 minut.

UWAGA: Egzamin dla kategorii B2L dotyczący modułu 14 ma zastosowanie wyłącznie do uprawnień »Przyrządy« i »Systemy płatowca«.

22) w dodatku III wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 1 lit. a) ppkt (ii) otrzymuje brzmienie:

„(ii) odpowiadają standardowi określone w pkt 3.1 niniejszego dodatku, z wyjątkiem przypadków dopuszczalnych przez szkolenie w zakresie różnic opisane w lit. c), oraz odpowiednim elementom określonym w obowiązkowej części danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012, jeżeli są one dostępne.”;

b) pkt 1 lit. b) ppkt (ii) otrzymuje brzmienie:

„(ii) odpowiadają standardowi określone w pkt 3.2 niniejszego dodatku, z wyjątkiem przypadków dopuszczalnych przez szkolenie w zakresie różnic opisane w lit. c), oraz odpowiednim elementom określonym w obowiązkowej części danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012, jeżeli są one dostępne.”;

c) w pkt 3.1 lit. c) przypisy w tabeli otrzymują brzmienie:

„(1) W przypadku samolotów bez hermetyzacji z silnikiem tłokowym, o maksymalnej masie startowej poniżej 2 000 kg, minimalny czas trwania można ograniczyć o 50 %.

(2) W przypadku śmigłowców należących do grupy 2 (zdefiniowanych w pkt 66.A.5) minimalny czas trwania można ograniczyć o 30 %.”;

d) w pkt 3.1 lit. e) poziom szkolenia dla systemu płatowca 21A „Dopływ powietrza” odpowiadający kolumnie „Śmigłowce turbinowe” otrzymuje brzmienie:

„3	1”;
----	-----

e) w pkt 3.1 lit. e) poziom szkolenia dla systemu płatowca 31A „Systemy instrumentowe” odpowiadający kolumnie „Śmigłowce tłokowe” otrzymuje brzmienie:

„3	1”;
----	-----

23) dodatek IV otrzymuje brzmienie:

„Dodatek IV

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

Poniższa tabela zawiera wymagania dotyczące doświadczenia do celów dodania nowej kategorii lub podkategorii do istniejącej licencji określonej w części 66.

Wymagane doświadczenie ma charakter praktycznego doświadczenia w zakresie obsługi technicznej eksploatowanego statku powietrznego w podkategorii odnoszącej się do wniosku.

Wymagania w zakresie doświadczenia są zmniejszane o 50 %, jeżeli wnioskodawca ukończył zatwierdzone szkolenie określone w części 147 odpowiednie dla danej podkategorii.

Do Od	A1	A2	A3	A4	B1.1	B1.2	B1.3	B1.4	B2	B2L	B3
A1	—	6 miesięcy	6 miesięcy	6 miesięcy	2 lata	6 miesięcy	2 lata	1 rok	2 lata	1 rok	6 miesięcy
A2	6 miesięcy	—	6 miesięcy	6 miesięcy	2 lata	6 miesięcy	2 lata	1 rok	2 lata	1 rok	6 miesięcy
A3	6 miesięcy	6 miesięcy	—	6 miesięcy	2 lata	1 rok	2 lata	6 miesięcy	2 lata	1 rok	1 rok
A4	6 miesięcy	6 miesięcy	6 miesięcy	—	2 lata	1 rok	2 lata	6 miesięcy	2 lata	1 rok	1 rok
B1.1	Brak	6 miesięcy	6 miesięcy	6 miesięcy	—	6 miesięcy	6 miesięcy	6 miesięcy	1 rok	1 rok	6 miesięcy
B1.2	6 miesięcy	Brak	6 miesięcy	6 miesięcy	2 lata	—	2 lata	6 miesięcy	2 lata	1 rok	Brak
B1.3	6 miesięcy	6 miesięcy	Brak	6 miesięcy	6 miesięcy	6 miesięcy	—	6 miesięcy	1 rok	1 rok	6 miesięcy
B1.4	6 miesięcy	6 miesięcy	6 miesięcy	Brak	2 lata	6 miesięcy	2 lata	—	2 lata	1 rok	6 miesięcy
B2	6 miesięcy	6 miesięcy	6 miesięcy	6 miesięcy	1 rok	1 rok	1 rok	1 rok	—	—	1 rok
B2L	6 miesięcy	6 miesięcy	6 miesięcy	6 miesięcy	1 rok	1 rok	1 rok	1 rok	1 rok	—	1 rok
B3	6 miesięcy	Brak	6 miesięcy	6 miesięcy	2 lata	6 miesięcy	2 lata	1 rok	2 lata	1 rok	—”;

24) dodatek V otrzymuje brzmienie:

„Dodatek V

Formularz wniosku – Formularz 19 EASA

1. Niniejszy dodatek zawiera przykładowy formularz stosowany do składania wniosków o licencję na obsługę techniczną statku powietrznego, o której mowa w załączniku III (część 66).
2. Właściwy organ państwa członkowskiego może wprowadzić zmiany w formularzu 19 EASA wyłącznie w celu uwzględnienia dodatkowych informacji niezbędnych w przypadkach, gdy w wymogach krajowych dopuszczono lub nakazano, by licencja na obsługę techniczną statku powietrznego, wydana zgodnie z załącznikiem III (część 66), była wykorzystywana z pominięciem wymogów załącznika I (część M) i załącznika II (część 145).

WNIOSEK O WYDANIE/ZMIANĘ/PRZEDŁUŻENIE WAŻNOŚCI LICENCJI NA OBSŁUGĘ TECHNICZNĄ STATKU POWIETRZNEGO (AML) OKREŚLONEJ W CZĘŚCI 66	FORMULARZ 19 EASA																																																																																	
INFORMACJE DOTYCZĄCE WNIOSKODAWCY: Imię i nazwisko: Adres: Nr telefonu: E-mail: Obywatelstwo: Data i miejsce urodzenia:																																																																																		
INFORMACJE DOTYCZĄCE LICENCJI AML określonej w części 66 (w stosownych przypadkach): Numer licencji: Data wydania:																																																																																		
INFORMACJE DOTYCZĄCE PRACODAWCY: Imię i nazwisko: Adres: Numer zatwierdzenia organizacji obsługi technicznej: Nr telefonu: Nr faksu:																																																																																		
WNIOSEK DOTYCZY: (Zaznaczyć odpowiednie pola) <table border="0"> <tr> <td>Wydania AML <input type="checkbox"/></td> <td>Zmiany AML <input type="checkbox"/></td> <td>Przedłużenia ważności AML <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>(Pod)kategorie</td> <td>A B1 B2</td> <td>B2L B3 C L (zob. poniżej)</td> </tr> <tr> <td>Samolot turbinowy</td> <td><input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Samolot tłokowy</td> <td><input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Śmigłowiec turbinowy</td> <td><input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Śmigłowiec tłokowy</td> <td><input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Elektronika lotnicza</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/> Zob. uprawnienia na systemy poniżej</td> </tr> <tr> <td>Samoloty bez hermetyzacji z silnikiem tłokowym, o maksymalnej masie startowej 2 000 kg i poniżej</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Statki powietrzne inne niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td colspan="3">Uprawnienia na systemy dla licencji B2L:</td> </tr> <tr> <td>1. autopilot</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>2. przyrządy</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>3. com/nav</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>4. dozоровanie</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>5. systemy płatowca</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td colspan="3">Podkategorie licencji L:</td> </tr> <tr> <td>L1C: Szybowce o konstrukcji kompozytowej.</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>L1: Szybowce.</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>L2C: Motoszybowce o konstrukcji kompozytowej i samoloty ELA1 o konstrukcji kompozytowej</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>L2: Motoszybowce i samoloty ELA1</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>L3H: Balony na ogrzane powietrze</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>L3G: Balony gazowe</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>L4H: Sterowce na ogrzane powietrze</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>L4G: Sterowce gazowe ELA2</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>L5: Sterowce gazowe inne niż ELA2.</td> <td></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td colspan="3">Zatwierdzenie na typ/zatwierdzenie uprawnienia/zniesienie ograniczenia (w stosownych przypadkach): </td> </tr> </table>		Wydania AML <input type="checkbox"/>	Zmiany AML <input type="checkbox"/>	Przedłużenia ważności AML <input type="checkbox"/>	(Pod)kategorie	A B1 B2	B2L B3 C L (zob. poniżej)	Samolot turbinowy	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Samolot tłokowy	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Śmigłowiec turbinowy	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Śmigłowiec tłokowy	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Elektronika lotnicza	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Zob. uprawnienia na systemy poniżej	Samoloty bez hermetyzacji z silnikiem tłokowym, o maksymalnej masie startowej 2 000 kg i poniżej		<input type="checkbox"/>	Skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym		<input type="checkbox"/>	Statki powietrzne inne niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym		<input type="checkbox"/>	Uprawnienia na systemy dla licencji B2L:			1. autopilot		<input type="checkbox"/>	2. przyrządy		<input type="checkbox"/>	3. com/nav		<input type="checkbox"/>	4. dozоровanie		<input type="checkbox"/>	5. systemy płatowca		<input type="checkbox"/>	Podkategorie licencji L:			L1C: Szybowce o konstrukcji kompozytowej.		<input type="checkbox"/>	L1: Szybowce.		<input type="checkbox"/>	L2C: Motoszybowce o konstrukcji kompozytowej i samoloty ELA1 o konstrukcji kompozytowej		<input type="checkbox"/>	L2: Motoszybowce i samoloty ELA1		<input type="checkbox"/>	L3H: Balony na ogrzane powietrze		<input type="checkbox"/>	L3G: Balony gazowe		<input type="checkbox"/>	L4H: Sterowce na ogrzane powietrze		<input type="checkbox"/>	L4G: Sterowce gazowe ELA2		<input type="checkbox"/>	L5: Sterowce gazowe inne niż ELA2.		<input type="checkbox"/>	Zatwierdzenie na typ/zatwierdzenie uprawnienia/zniesienie ograniczenia (w stosownych przypadkach):		
Wydania AML <input type="checkbox"/>	Zmiany AML <input type="checkbox"/>	Przedłużenia ważności AML <input type="checkbox"/>																																																																																
(Pod)kategorie	A B1 B2	B2L B3 C L (zob. poniżej)																																																																																
Samolot turbinowy	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																																																
Samolot tłokowy	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																																																
Śmigłowiec turbinowy	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																																																
Śmigłowiec tłokowy	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																																																																																
Elektronika lotnicza	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> Zob. uprawnienia na systemy poniżej																																																																																
Samoloty bez hermetyzacji z silnikiem tłokowym, o maksymalnej masie startowej 2 000 kg i poniżej		<input type="checkbox"/>																																																																																
Skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym		<input type="checkbox"/>																																																																																
Statki powietrzne inne niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym		<input type="checkbox"/>																																																																																
Uprawnienia na systemy dla licencji B2L:																																																																																		
1. autopilot		<input type="checkbox"/>																																																																																
2. przyrządy		<input type="checkbox"/>																																																																																
3. com/nav		<input type="checkbox"/>																																																																																
4. dozоровanie		<input type="checkbox"/>																																																																																
5. systemy płatowca		<input type="checkbox"/>																																																																																
Podkategorie licencji L:																																																																																		
L1C: Szybowce o konstrukcji kompozytowej.		<input type="checkbox"/>																																																																																
L1: Szybowce.		<input type="checkbox"/>																																																																																
L2C: Motoszybowce o konstrukcji kompozytowej i samoloty ELA1 o konstrukcji kompozytowej		<input type="checkbox"/>																																																																																
L2: Motoszybowce i samoloty ELA1		<input type="checkbox"/>																																																																																
L3H: Balony na ogrzane powietrze		<input type="checkbox"/>																																																																																
L3G: Balony gazowe		<input type="checkbox"/>																																																																																
L4H: Sterowce na ogrzane powietrze		<input type="checkbox"/>																																																																																
L4G: Sterowce gazowe ELA2		<input type="checkbox"/>																																																																																
L5: Sterowce gazowe inne niż ELA2.		<input type="checkbox"/>																																																																																
Zatwierdzenie na typ/zatwierdzenie uprawnienia/zniesienie ograniczenia (w stosownych przypadkach):																																																																																		

Ubiegam się o wydanie/zmianę/przedłużenie ważności licencji AML określonej w części 66 zgodnie z powyższymi wskazaniami i potwierdzam, że informacje zawarte w niniejszym formularzu są zgodne z prawdą na dzień złożenia wniosku.

Niniejszym potwierdzam, że:

1. Nie posiadam żadnej licencji AML określonej w części 66 wydanej w innym państwie członkowskim;
2. Nie złożyłem(-am) wniosku o wydanie licencji AML określonej w części 66 w innym państwie członkowskim; oraz
3. Nigdy nie wydano mi licencji AML określonej w części 66 w innym państwie członkowskim, która zostałaby unieważniona lub zawieszona w jakimkolwiek innym państwie członkowskim.

Przyjmuję do wiadomości, że podanie jakichkolwiek nieprawdziwych informacji może uniemożliwić mi uzyskanie licencji AML określonej w części 66.

Podpisano: Imię i nazwisko:

Data:

Ubiegam się o uznanie następujących zaliczeń (w stosownych przypadkach):

.....

Doświadczenia zdobytego podczas szkolenia, o którym mowa w części 147

.....

Równoważnych egzaminów zgodnie z posiadanymi świadectwami

.....

Należy załączyć odpowiednie świadectwa.

Rekomendacja (w stosownych przypadkach): Niniejszym zaświadcza się, że wnioskodawca spełnia wymagania dotyczące wiedzy i doświadczenia w zakresie obsługi technicznej określone w części 66 i zaleca się, aby właściwy organ wydał lub zatwierdził licencję AML określoną w części 66.

Podpisano: Imię i nazwisko:

Stanowisko: Data:

FORMULARZ 19 EASA, wydanie 5”;

25) w dodatku VI wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

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

b) na początku dodatku VI, przed obecnym tekstem formularza 26 EASA, dodaje się tekst w brzmieniu:

„1. Na kolejnych stronach przedstawiono przykład licencji na obsługę techniczną statku powietrznego, o której mowa w załączniku III (część 66).

2. Dokument drukuje się w formie przedstawionego standardowego formularza, można jednak zmniejszyć jego wymiary, aby mógł zostać wygenerowany przez komputer. W przypadku zmniejszenia wymiarów dokumentu należy pozostawić odpowiednio dużo przestrzeni w miejscach, w których wymagane jest umieszczenie urzędowych pieczęci/stempli. Dokumenty wygenerowane komputerowo nie muszą zawierać wszystkich pól w przypadku gdy pola te mają pozostać puste, pod warunkiem że dokument ten można jednoznacznie rozpoznać jako licencję na obsługę techniczną statku powietrznego wydaną zgodnie z załącznikiem III (część 66).
3. Dokument można wypełnić w języku angielskim lub w języku urzędowym państwa członkowskiego danego właściwego organu. W tym ostatnim przypadku w odniesieniu do każdego posiadacza licencji, który potrzebuje korzystać z niej poza terytorium tego państwa członkowskiego, do dokumentu załącza się drugi egzemplarz w języku angielskim, aby zapewnić zrozumiałość dokumentu na potrzeby wzajemnego uznawania.
4. Każdemu posiadaczowi licencji nadaje się niepowtarzalny numer posiadacza licencji, ustanowiony w oparciu o krajowy identyfikator i oznaczenie alfanumeryczne.
5. Kolejność stron może różnić się od kolejności stron poniższego przykładowego formularza, a dokument może być pozbawiony niektórych lub wszystkich linii podziału, o ile informacje w nim zawarte są rozmieszczone w taki sposób, że układ każdej strony może być w sposób jednoznaczny utożsamiony z formatem przykładowej licencji na obsługę techniczną statku powietrznego przedstawionej w niniejszym dodatku.
6. Dokument przygotowany jest przez właściwy organ. Może on jednak zostać przygotowany przez dowolną instytucję obsługi technicznej zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem II (część 145), pod warunkiem że właściwy organ wyrazi na to zgodę, a przygotowanie odbywa się zgodnie z procedurą określoną w charakterystyce organizacji obsługi technicznej, o której mowa w załączniku II (część 145) pkt 145.A.70. W każdym przypadku dokument wydaje właściwy organ.
7. Przygotowywaniem zmian do istniejącej licencji na obsługę techniczną statku powietrznego zajmuje się właściwy organ. Zmiany te może jednak przygotować także dowolna instytucja obsługi technicznej zatwierdzona zgodnie z załącznikiem II (część 145), pod warunkiem że właściwy organ wyrazi na to zgodę, a przygotowanie odbywa się zgodnie z procedurą określoną w charakterystyce organizacji obsługi technicznej, o której mowa w załączniku II (część 145) pkt 145.A.70. W każdym przypadku zmiany do dokumentu wprowadza właściwy organ.
8. Posiadacz licencji na obsługę techniczną statku powietrznego przechowuje tę licencję w dobrym stanie i zapewnia niedokonywanie w niej nieuprawnionych wpisów. Nieprzestrzeganie tego przepisu może spowodować utratę ważności licencji lub nałożenie na posiadacza licencji zakazu posiadania jakiegokolwiek przywileju certyfikacyjnego. Może to również prowadzić do pociągnięcia do odpowiedzialności na podstawie przepisów prawa krajowego.
9. Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego wydana zgodnie z załącznikiem III (część 66) jest uznawana we wszystkich państwach członkowskich, a w przypadku podjęcia pracy w innym państwie członkowskim wymiana tego dokumentu nie jest wymagana.
10. Załącznik do formularza 26 EASA jest fakultatywny i może zostać wykorzystany jedynie do uwzględnienia przywilejów krajowych, w przypadku gdy przywileje te objęte są przepisami prawa krajowego wykraczającymi poza zakres załącznika III (część 66).
11. Właściwy organ może nie wydawać strony dotyczącej uprawnienia na typ statku powietrznego, zawartej w licencji na obsługę techniczną statku powietrznego, do czasu, kiedy po raz pierwszy konieczne będzie wpisanie do licencji uprawnienia na typ statku powietrznego, przy czym może zająć potrzeba wydania przez ten organ więcej niż jednej strony dotyczącej uprawnienia na typ statku powietrznego, w zależności od liczby uprawnień na typ, jakie mają zostać wpisane do licencji.
12. Niezależnie od przepisów pkt 11 każdą stroną wydaje się zgodnie z formatem przedstawionym na poniższym przykładzie i zamieszcza na niej informacje przewidziane do zawarcia na tej stronie.
13. W licencji na obsługę techniczną statku powietrznego zaznacza się wyraźnie, że ograniczenia stanowią wykluczenia z przywilejów certyfikacyjnych. Jeżeli ograniczenia nie mają zastosowania, na stronie zatytułowanej OGRANICZENIA umieszcza się adnotację „Brak ograniczeń”.
14. W przypadku gdy do wydania licencji na obsługę techniczną statku powietrznego korzysta się z wydrukowanego wcześniej formularza, każdą rubrykę dotyczącą kategorii, podkategorii lub uprawnienia na typ, która nie zawiera wpisu o uprawnieniu, oznacza się tak, aby wskazać brak posiadania danego uprawnienia.”;

c) formularz 26 otrzymuje brzmienie:

„I.
UNIA EUROPEJSKA (*)
[PAŃSTWO]
[NAZWA I LOGO ORGANU]
II.
Część 66
LICENCJA NA OBSŁUGĘ TECHNICZNĄ
STATKU POWIETRZNEGO
III.
Licencja nr [KOD PAŃSTWA
CZŁONKOWSKIEGO].66.[XXXX]

FORMULARZ 26 EASA, wydanie 5

IVa. Pełne imię i nazwisko posiadacza:

IVb. Data i miejsce urodzenia:

V. Adres posiadacza:

VI. Obywatelstwo posiadacza:

VII. Podpis posiadacza:

III. Numer licencji:

VIII. WARUNKI:

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

Zatwierdzenie jakiegokolwiek kategorii na stronie(-ach) określającej(-ych) jedynie »KATEGORIE określone w części 66« nie upoważnia posiadacza do wydania poświadczenia obsługi statku powietrznego.

Niniejsza licencja, w przypadku zatwierdzenia uprawnień na typ statku powietrznego, spełnia wymagania załącznika 1 ICAO.

Przywileje posiadacza niniejszej licencji określa rozporządzenie (UE) nr 1321/2014, a w szczególności jego załącznik III (część 66).

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

Nie można korzystać z przywilejów wynikających z niniejszej licencji, jeżeli w ciągu dwóch poprzedzających lat posiadacz nie zdobył sześciomiesięcznego doświadczenia w zakresie obsługi technicznej zgodnego z przywilejami przyznanymi na mocy licencji, bądź też nie spełniał warunków zawartych w przepisach dotyczących wydania odpowiednich przywilejów.

III. Numer licencji:

IX. KATEGORIE części 66

WAŻNOŚĆ	A	B1	B2	B2L	B3	L	C
Samoloty turbinowe			nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy
Samoloty tłokowe			nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy
Śmigłowce turbinowe			nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy
Śmigłowce tłokowe			nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy
Elektronika lotnicza	nie dotyczy	nie dotyczy			nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy
Skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	
Statki powietrzne inne niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	
Szybowce, motoszybowce, samoloty ELA1, balony i sterowce	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy			nie dotyczy
Samoloty bez hermetyzacji z silnikiem tłokowym, o maksymalnej masie startowej 2 000 kg i poniżej	nie dotyczy	nie dotyczy	nie dotyczy			nie dotyczy	nie dotyczy

X. Data i podpis urzędnika wydającego:

XI. Pieczęć lub stempel organu wydającego:

III. Numer licencji:

XII. UPRAWNIENIA zgodnie z częścią 66		
Uprawnienie na typ statku powietrznego/ Uprawnienia na systemy	Kategoria/podkategoria	Pieczęć i data
III. Numer licencji:		

XIII. OGRANICZENIA zgodnie z częścią 66
Ważna do:
III. Numer licencji:

Załącznik do FORMULARZA 26 EASA
XIV. PRZYWILEJE KRAJOWE nieujęte w części 66, zgodne z [przepisy krajowe] (ważne tylko w [państwo członkowskie])
Pieczęć urzędowa i data
III. Numer licencji:

PUSTE MIEJSCE POZOSTAWIONE CELOWO

26) dodaje się dodatki VII i VIII w brzmieniu:

„Dodatek VII

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

Definicje różnych poziomów wiedzy wymaganych w niniejszym dodatku są takie same, jak definicje zawarte w pkt 1 dodatku I do załącznika III (część 66).

Podkategorie	Moduły wymagane dla każdej podkategorii (zob. tabela z programem poniżej)
L1C: szybowce o konstrukcji kompozytowej	1L, 2L, 3L, 5L, 7L i 12L
L1: szybowce	1L, 2L, 3L, 4L, 5L, 6L, 7L i 12L
L2C: motoszybowce o konstrukcji kompozytowej i samoloty ELA1 o konstrukcji kompozytowej	1L, 2L, 3L, 5L, 7L, 8L i 12L
L2: motoszybowce i samoloty ELA1	1L, 2L, 3L, 4L, 5L, 6L, 7L, 8L i 12L
L3H: balony na ogrzane powietrze	1L, 2L, 3L, 9L i 12L
L3G: balony gazowe	1L, 2L, 3L, 10L i 12L
L4H: sterowce na ogrzane powietrze	1L, 2L, 3L, 8L, 9L, 11L i 12L
L4G: sterowce gazowe ELA2	1L, 2L, 3L, 8L, 10L, 11L i 12L
L5: sterowce gazowe powyżej ELA2	Wymagania dotyczące podstawowej wiedzy dla każdej podkategorii B1 oraz 8L (dla B1.1 i B1.3), 10L, 11L i 12L

SPIS TREŚCI:

Nazwa modułu

1L	»Wiedza podstawowa«
2L	»Czynnik ludzki«
3L	»Przepisy dotyczące lotnictwa«
4L	»Płowiec o konstrukcji drewnianej/z rur metalowych pokrytych tkaniną«
5L	»Płowiec o konstrukcji kompozytowej«
6L	»Płowiec o konstrukcji metalowej«
7L	»Płowiec ogółem«
8L	»Zespół napędowy«
9L	»Balon/sterowiec na ogrzane powietrze«
10L	»Balon/sterowiec gazowy (wolny/na uwięzi)«
11L	»Sterowiec na ogrzane powietrze/gazowy«
12L	»Łączność radiowa/ELT/transponder/przyrządy«

MODUŁ 1L – WIEDZA PODSTAWOWA

	Poziom
<p>1L.1 Matematyka</p> <p>Arytmetyka</p> <ul style="list-style-type: none"> — 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. <p>Algebra</p> <ul style="list-style-type: none"> — obliczanie prostych wyrażeń algebraicznych: dodawanie, odejmowanie, mnożenie i dzielenie; — używanie nawiasów; — proste ułamki algebraiczne. <p>Geometria</p> <ul style="list-style-type: none"> — proste konstrukcje geometryczne; — odwzorowanie graficzne: charakter i używanie wykresów. 	1
<p>1L.2 Fizyka</p> <p>Materia</p> <ul style="list-style-type: none"> — właściwości fizyczne materii: pierwiastki chemiczne; — związki chemiczne; — Stany: stały, ciekły i gazowy; — zmiany między stanami. <p>Mechanika</p> <ul style="list-style-type: none"> — siły, momenty i pary, przedstawienia wektorowe; — środek ciężkości; — rozciąganie, ściskanie, ścinanie i skręcanie; — właściwości fizyczne ciała stałego, płynnego i gazowego. <p>Temperatura</p> <ul style="list-style-type: none"> — termometry i skale temperatur: Celsjusza, Fahrenheita i Kelvina; — definicja ciepła. 	1
<p>1L.3 Elektryka</p> <p>Obwody prądu stałego</p> <ul style="list-style-type: none"> — prawo Ohma, pierwsze i drugie prawo Kirchhoffa; — znaczenie wewnętrznego oporu zasilacza; — opór/opornik — kod kolorów oporników, wartości i tolerancja, wartości preferowane, moc znamionowa w watach; — oporniki połączone szeregowo i równolegle. 	1
<p>1L.4 Aerodynamika/aerostatyka</p> <p>zastosowanie międzynarodowej atmosfery wzorcowej (ISA) do aerodynamiki i aerostatyki.</p>	1

	Poziom
<p>Aerodynamika</p> <ul style="list-style-type: none"> — przepływ powietrza wokół ciała; — warstwa przyścienna, przepływ uwarstwiony i turbulentny; — siła ciągu, ciężar, wypadkowa aerodynamiczna; — wytwarzanie siły nośnej i oporu: kąt natarcia, biegunowa, przeciągnięcie. <p>Aerostatyka</p> <p>oddziaływanie na powłoki, oddziaływanie wiatru, oddziaływanie wysokości i temperatury.</p>	
<p>1L.5 BHP i ochrona środowiska</p> <ul style="list-style-type: none"> — aspekty bezpieczeństwa pracy wraz ze środkami bezpieczeństwa przy pracy z energią elektryczną, gazami (w szczególności tlenem), olejami i chemikaliami; — znakowanie, przechowywanie i unieszkodliwianie materiałów niebezpiecznych (dla bezpieczeństwa i środowiska); — działania zaradcze w przypadku pożaru lub innego wypadku z jednym ze wspomnianych czynników ryzyka lub większą ich liczbą, wraz z wiedzą na temat środków gaśniczych. 	2

MODUŁ 2L – CZYNNIKI LUDZKIE

	Poziom
<p>2L.1 Ogólny</p> <ul style="list-style-type: none"> — konieczność uwzględnienia czynnika ludzkiego; — zdarzenia, które można przypisać czynnikom ludzkim/błędom ludzkim; — prawo Murphy'ego. 	1
<p>2L.2 Ludzkie możliwości i ograniczenia</p> <p>wzrok, słuch, przetwarzanie informacji, uwaga i percepcja, pamięć.</p>	1
<p>2L.3 Psychologia społeczna</p> <p>odpowiedzialność, motywacja, presja grupy, praca zespołowa.</p>	1
<p>2L.4 Czynniki wpływające na osiągnięcia</p> <p>stan zdrowia/kondycja, stres, sen, zmęczenie, alkohol, działanie leków, nadużywanie środków odurzających.</p>	1
<p>2L.5 Środowisko fizyczne</p> <p>środowisko pracy (klimat, hałas, oświetlenie).</p>	1

MODUŁ 3 – PRZEPISY DOTYCZĄCE LOTNICTWA

	Poziom
<p>3L.1 Ramy prawne</p> <ul style="list-style-type: none"> — rola Komisji Europejskiej, EASA i krajowych organów lotnictwa; — stosowne fragmenty części M i 66. 	1
<p>3L.2 Naprawy i modyfikacje</p> <ul style="list-style-type: none"> — zatwierdzanie zmian (naprawy i modyfikacje); — standardowe zmiany i naprawy. 	2
<p>3L.3 Dane obsługowe</p> <ul style="list-style-type: none"> — dyrektywy zdatowności, instrukcje dotyczące ciągłej zdatowności do lotu (AMM, IPC itd.); — instrukcja użytkownika w locie statku powietrznego; — dokumentacja obsługi technicznej. 	2

MODUŁ 4L – PŁATOWIEC O KONSTRUKCJI DREWNIANEJ/Z RUR METALOWYCH POKRYTYCH TKANINĄ

	Poziom
<p>4L.1 Płatowiec o konstrukcji drewnianej/z rur metalowych pokrytych tkaniną</p> <ul style="list-style-type: none"> — drewno, sklejka, spoiwa, konserwacja, przewody elektryczne, właściwości, obróbka; — pokrycie (materiały kryjące, spoiwa i impregnacja, materiały i spoiwa kryjące naturalne i syntetyczne); — procesy związane z malowaniem, naprawą i montażem; — rozpoznanie szkód wynikających z nadmiernych naprężeń konstrukcji drewnianych/ z rur metalowych pokrytych tkaniną; — degradacja podzespołów drewnianych i pokryć; — badanie na zarysowania (procedura wzrokowa, np. szkło powiększające) podzespołów metalowych; korozja i metody zapobiegania; ochrona zdrowia i bezpieczeństwo przeciwpożarowe. 	2
<p>4L.2 Materiały</p> <ul style="list-style-type: none"> — rodzaje drewna, stabilność i właściwości obróbki; — rury i osprzęt ze stali i lekkich stopów, kontrola pęknięć złączy spawanych; — tworzywa sztuczne (przegląd, wiedza na temat charakterystyki); — farby i usunięcie farb; — kleje, spoiwa; — materiały i technologie kryjące (polimery naturalne i syntetyczne). 	2
<p>4L.3 Rozpoznawanie szkód</p> <ul style="list-style-type: none"> — nadmierne naprężenie konstrukcji drewnianej/z rur metalowych pokrytych tkaniną; — przenoszenie obciążenia; — wytrzymałość na zmęczenie i badanie na zarysowania. 	3
<p>4L.4 Działania praktyczne</p> <ul style="list-style-type: none"> — zabezpieczanie sworzni, śrub, nakrętek koronowych, nakrętek napinających; — splot chomątkowy; — naprawy z wykorzystaniem narzędzi Nicopress i Talurit; — naprawa pokryć; — naprawa części przezroczystych; — ćwiczenia w zakresie naprawy (sklejka, podłużnica, poręcze, pokrycie); — regulacja położenia i wychyleń statku powietrznego; obliczanie wyważenia masowego powierzchni sterowej i jej zakresu ruchu, pomiar sił nacisku; — prowadzenie inspekcji po 100 godzinach/rocznych płatowca o konstrukcji drewnianej lub z rur metalowych i tkaniny. 	2

MODUŁ 5L – PŁATOWIEC O KONSTRUKCJI KOMPOZYTOWEJ

	Poziom
<p>5L.1 Płatowiec z tworzywa sztucznego wzmocnianego włóknem szklanym (FRP)</p> <ul style="list-style-type: none"> — podstawowe zasady konstrukcji FRP; — żywice (epoksydowa, poliestrowa, fenolowa, winyloestrowa); — materiały wzmocniające, szkło, aramid i włókna węglowe, cechy; — wypełniacze; — wypełniacze wzmocniające (balsa, wypełniacz ulowy, tworzywo piankowe); — konstrukcje, przenoszenie obciążenia (lita powłoka FRP, konstrukcja przekładkowa); 	2

	Poziom
<ul style="list-style-type: none"> — rozpoznanie szkody podczas nadmiernych naprężeń podzespołów; — procedura dla projektów FRP (zgodnie z podręcznikiem organizacji obsługi technicznej), w tym warunki przechowywania materiału. 	
<p>5L.2 Materiały</p> <ul style="list-style-type: none"> — termoutwardzalne tworzywa sztuczne, termoutwardzalne polimery, katalizatory; — wiedza na temat charakterystyki, technologie obróbki, odłączanie, spajanie, spawanie; — żywice dla FRP: epoksydowa, poliestrowa, winyloestrowa, fenolowa; — materiały wzmacniające; — od włókien podstawowych po ciągłe (czynnik zapobiegający przywieraniu, impregnacja), sploty; — właściwości konkretnych materiałów wzmacniających (włókno szklane typu E, włókno aramidowe, włókno węglowe); — problem z systemami zawierającymi kilka materiałów, matryce; — przyczepność/spójność, różne zachowanie materiałów z włókien; — materiały wypełniaczy i pigmenty; — wymagania techniczne dla materiałów wypełniaczy; — zmiana właściwości składu żywicy w wyniku zastosowania szkła typu E, mikrobalonów, aerozoli, bawełny, minerałów, sproszkowanych metali, substancji organicznych; — technologie malowania związane z naprawą i montażem; — materiały pomocnicze — wypełniacze ulowe (papierowy, FRP, metalowy), drewno balsa, Divinycell (Contizell), tendencje w zakresie rozwoju. 	2
<p>5L.3 Montaż płatowców o konstrukcji kompozytowej wzmacnianej włóknem szklanym</p> <ul style="list-style-type: none"> — lita powłoka; — konstrukcja przekładkowa; — montaż płatów, kadłubów, powierzchni sterowych. 	2
<p>5L.4 Rozpoznawanie szkód</p> <ul style="list-style-type: none"> — zachowanie podzespołów FRP w przypadku nadmiernego naprężenia; — rozpoznawanie rozszczepeń, luźnych złączy; — częstotliwość drgań zginających w płatach; — przenoszenie obciążenia; — połączenia zaciskowe i mechanizm blokujący; — wytrzymałość na zmęczenie i korozja części metalowych; — spajanie metali, impregnacja powierzchni podzespołów stalowych i aluminiowych podczas spajania z FRP. 	3
<p>5L.5 Wytwarzanie form</p> <ul style="list-style-type: none"> — formy gipsowe, ceramika do form; — formy GFK, Gel-coat, materiały wzmacniające, problemy ze sztywnością; — formy metalowe; — forma wypukła, forma wklęsła. 	2
<p>5L.6 Działania praktyczne</p> <ul style="list-style-type: none"> — zabezpieczanie sworzni, śrub, nakrętek koronowych, nakrętek napinających; — splot chomątkowy; — naprawy z wykorzystaniem narzędzi Nicopress i Talurit; — naprawa pokryć; — naprawa litych powłok FRP; 	2

	Poziom
<ul style="list-style-type: none"> — wytwarzanie form/odlewanie podzespołu (np. dziób kadłuba, owiewka podwozia, końcówka skrzydła i rozpraszacz); — naprawa konstrukcji przekładkowej w przypadku uszkodzenia warstwy wewnętrznej i zewnętrznej; — naprawa konstrukcji przekładkowej z użyciem worka próżniowego; — naprawa części przezroczystych (PMMA) za pomocą spoiwa jedno- lub dwuskładnikowego; — spajanie części przezroczystych z ramą osłony kabiny; — hartowanie części przezroczystych i innych podzespołów; — naprawa konstrukcji przekładkowej (drobna naprawa poniżej 20 cm); — regulacja położenia i wychyleń statku powietrznego; obliczanie wyważenia masowego powierzchni sterowej i jej zakresu ruchu, pomiar sił nacisku; — przeprowadzenie inspekcji po 100 godzinach/rocznych na płatowcu FRP. 	

MODUŁ 6L – PŁATOWIEC O KONSTRUKCJI METALOWEJ

	Poziom
<p>6L.1 Płatowiec o konstrukcji metalowej</p> <ul style="list-style-type: none"> — materiały metalowe i półprodukty, metody obróbki; — wytrzymałość na zmęczenie i badanie na zarysowania; — montaż podzespołów o konstrukcji metalowej, połączeń nitowych, spoin klejowych; — rozpoznanie szkody w wyniku nadmiernych naprężeń podzespołów; skutki korozji; — ochrona zdrowia i bezpieczeństwo przeciwpożarowe. 	2
<p>6L.2 Materiały</p> <ul style="list-style-type: none"> — stal i jej stopy; — metale lekkie i ich lekkie stopy; — materiały nitowe; — tworzywa sztuczne; — kolory i farby; — spoiwa metalu; — rodzaje korozji; — materiały i technologie kryjące (naturalne i syntetyczne). 	2
<p>6L.3 Rozpoznawanie szkód</p> <ul style="list-style-type: none"> — płatowce metalowe poddane nadmiernym naprężeniom, poziomowanie, pomiar symetrii; — przenoszenie obciążenia; — wytrzymałość na zmęczenie i badanie na zarysowania; — rozpoznawanie luźnych połączeń nitowych. 	3
<p>6L.4 Montaż płatowców o konstrukcji metalowej i kompozytowej</p> <ul style="list-style-type: none"> — pokrycie; — ramy; — podłużnice i wręgi siłowe; — konstrukcja ram; — problemy występujące w systemach wielomateriałowych. 	2
<p>6L.5 Elementy złączne</p> <ul style="list-style-type: none"> — klasyfikacje pasowań i tolerancji; — systemy pomiaru metryczny i brytyjski; — śruba nadwymiarowa 	2

	Poziom
<p>6L.6 Działania praktyczne</p> <ul style="list-style-type: none"> — zabezpieczanie sworzni, śrub, nakrętek koronowych, nakrętek napinających; — splot chomątkowy; — naprawy z wykorzystaniem narzędzi Nicopress i Talurit; — naprawa pokryć, uszkodzenia powierzchniowe, techniki nawiercania pęknięcia dla powstrzymania jego propagacji; — naprawa części przezroczystych; — wycinanie blach cienkich (aluminium i lekkie stopy, stal i stopy); — składanie, zginanie, obróbka krawędzi, klepanie, wygładzanie, frezowanie; — naprawa nitowania płatówców metalowych zgodnie z instrukcjami naprawy lub rysunkami; — ocena błędów nitowania; — regulacja położenia i wychyleń statku powietrznego; obliczanie wyważenia masowego powierzchni sterowej i jej zakresu ruchu, pomiar sił nacisku; — przeprowadzenie inspekcji po 100 godzinach/rocznych na płatowcu metalowym. 	2

MODUŁ 7L – PŁATOWIEC OGÓLEM

	Poziom
<p>7L.1 System sterowania lotem</p> <ul style="list-style-type: none"> — urządzenia sterowania w kokpicie: urządzenia sterowania w kokpicie, oznaczenia kolorystyczne, kształty pokręteł; — powierzchnia urządzeń sterowania lotem, kłapy, powierzchnia urządzeń zmniejszających siłę nośną, panel sterowania, zawiasy, łożyska, wsporniki, cięgła przeciwsobne, dźwignie kątowe, ramiona steru, koła pasowe, kable, łańcuchy, rury, wałki, bieżnie, dźwigniki śrubowe, powierzchnie, ruch, smarowanie, stabilizatory, wyważenie urządzeń sterowania; — połączenie urządzeń sterowania: lotki kłap, urządzenia zmniejszające siłę nośną kłap; — systemy wyważenia; 	3
<p>7L.2 Płatowiec</p> <ul style="list-style-type: none"> — podwozie: charakterystyka podwozia i rozpórki amortyzatora wstrząsów, wypuszczanie podwozia, hamulce, bęben, dyski, koło, opona, mechanizm chowania podwozia, chowanie elektryczne, sytuacja awaryjna; — punkty mocowania skrzydeł do kadłuba; punkty mocowania usterzenia ogonowego (stateczników poziomych i pionowych) do kadłuba; punkty mocowania powierzchni sterowej; — dozwolone środki obsługi technicznej; — holowanie: holowanie/urządzenia dźwigowe/mechanizm; — kabina: siedzenia i uprząż bezpieczeństwa, układ kabiny, wiatrochrony, okna, tabliczki, przedział bagażowy, urządzenia sterowania w kokpicie, system powietrza w kabinie, dmuchawa; — balast wodny: zbiorniki wody, przewody, zawory, dreny, odpowietrzniki, testy. — układ paliwowy: zbiorniki, przewody, filtry, odpowietrzniki, dreny, wypełniacze, zawór rozdzielczy, pompy, wskazanie, testy, spajanie; — hydraulika: układ systemu, akumulatory, dystrybucja ciśnienia i mocy, wskazanie; — płyny i gazy: hydrauliczne, inne płyny, poziomy, zbiornik, przewody, zawory, filtr; — zabezpieczenia: zapory ogniowe, bezpieczeństwo przeciwpożarowe, umasienie w przypadku uderzenia pioruna, nakrętki napinające, zatraski, urządzenia wyładowcze. 	2
<p>7L.3 Elementy złączne</p> <ul style="list-style-type: none"> — niezawodność sworzni, nitów, śrub; — kable kontrolne, nakrętki napinające; — szybkozłącze (L'Hotellier, SZD, Poland). 	2

	Poziom
7L.4 Urządzenia zabezpieczające — dopuszczalność metod zabezpieczania, sworznie zamykające, sworznie ze stali sprężynowej, drut zabezpieczający, nakrętki zabezpieczające, farba; — szybkozłączce.	2
7L.5 Wyrównywanie masy i równowagi	2
7L.6 Systemy ratownicze	2
7L.7 Moduły pokładowe — systemy statyczne Pitota, system podciśnienia/dynamiczny, test hydrostatyczny; — przyrządy lotu: wskaźnik prędkości lotu, wysokościomierz, wskaźnik prędkości w pionie, połączenie i działanie, oznaczenia; — układ i ekran, panel, przewody elektryczne; — żyroskop, filtry, przyrządy wskazujące; badanie funkcji; — kompas magnetyczny: instalacja i wychylenie kompasu; — szybowce: akustyczny wskaźnik prędkości w pionie, rejestratory parametrów lotu, pomoc antykolidyjna; — system tlenowy.	2
7L.8 Instalacja i połączenia modułów pokładowych — przyrządy lotu, wymagania w zakresie montowania (w warunkach lądowania awaryjnego zgodnie z CS-22); — przewody elektryczne, źródła energii, rodzaje akumulatorów, parametry elektryczne, generator elektryczny, wyłącznik, bilans energii, uziemienie, złączki, terminale, ostrzeżenia, bezpieczniki, lampy, oświetlenie, przełączniki, woltomierze, amperomierze, elektryczne przyrządy pomiarowe.	2
7L.9 Silnik o napędzie tłokowym interfejs między zespołem napędowym a płatowcem.	2
7L.10 Śmigło — kontrola; — wymiana; — wyważenie.	2
7L.11 System chowania — kontrola pozycji śmigła; — systemy chowania silnika i/lub śmigła.	2
7L.12 Procedury przeprowadzania inspekcji fizycznej — czyszczenie, stosowanie światła i luster; — przyrządy pomiarowe; — pomiar odchylenia urządzeń; — moment obrotowy śrub i wkrętów; — zużycie łożysk; — wyposażenie służące do inspekcji; — wzorcowanie przyrządów pomiarowych.	2

MODUŁ 8L – ZESPÓŁ NAPĘDOWY

	Poziom
8L.1 Poziomy graniczne hałasu — wyjaśnienie koncepcji »poziomu hałasu«; — świadectwo zdatości w zakresie hałasu; — zwiększona izolacja akustyczna; — możliwe zmniejszenie emisji dźwięku.	1

	Poziom
<p>8L.2 Silniki tłokowe</p> <ul style="list-style-type: none"> — silnik o zapłonie iskrowym czterosuwowy, silnik chłodzony powietrzem, silnik chłodzony płynem; — silnik dwusuwowy; — silnik tłokowy obrotowy; — wydajność i czynniki wpływające (wykres ciśnienie–objętość, krzywa mocy); — urządzenia kontroli hałasu. 	2
<p>8L.3 Śmigło</p> <ul style="list-style-type: none"> — łopata, kołpak, płyta tylna, ciśnienie akumulatora, piasta; — działanie śmigieł; — śmigła o zmiennym skoku, śmigła przestawialne na ziemi i w locie, mechanicznie, elektrycznie i hydraulicznie; — wyważenie (statyczne, dynamiczne); — problemy hałasu. 	2
<p>8L.4 Urządzenia sterujące silnika</p> <ul style="list-style-type: none"> — mechaniczne urządzenia sterujące; — elektryczne urządzenia sterujące; — wskazania zbiorników; — funkcje, charakterystyka, typowe błędy i wskazania błędów. 	2
<p>8L.5 Przewody giętkie</p> <ul style="list-style-type: none"> — materiały i obróbka węży paliwowych i olejowych; — kontrola części o ograniczonym czasie użytkowania. 	2
<p>8L.6 Akcesoria</p> <ul style="list-style-type: none"> — działanie zapłonu iskrownika; — kontrola terminów obsługi technicznej; — działanie gaźników; — instrukcje obsługi technicznej dotyczące cech charakterystycznych; — elektryczne pompy paliwowe; — działanie urządzeń sterujących śmigłem; — elektryczne sterowanie śmigłem; — hydrauliczne sterowanie śmigłem. 	2
<p>8L.7 Układ zapłonowy</p> <ul style="list-style-type: none"> — budowa: zapłon cewkowy, iskrownik i zapłon tyrystorowy; — wydajność zapłonu i układu ogrzewania wstępnego; — moduły zapłonu i układu ogrzewania wstępnego; — badanie i testowanie świec zapłonowych; 	2
<p>8L.8 Układ dolotowy i wydechowy</p> <ul style="list-style-type: none"> — działanie i montaż; — instalacja tłumików i ogrzewaczy; — gondole i osłony; — inspekcja i badanie; — badanie emisji CO. 	2

	Poziom
<p>8L.9 Paliwa i smary</p> <ul style="list-style-type: none"> — charakterystyka paliwa; — oznakowanie, przechowywanie przyjazne dla środowiska; — mineralne i syntetyczne oleje smarowe i ich parametry: oznakowanie i charakterystyka, stosowanie; — przechowywanie przyjazne dla środowiska i właściwe unieszkodliwianie zużytego oleju. 	2
<p>8L.10 Dokumentacja</p> <ul style="list-style-type: none"> — dokumentacja producenta dotycząca silnika i śmigła; — instrukcje zapewnienia ciągłej zdadności do lotu (ICA); — instrukcja użytkowania w locie statku powietrznego (AFM) i podręcznik obsługi technicznej statku powietrznego (AMM); — okresy międzynaaprawcze (TBO); — dyrektywy zdadności, uwagi techniczne i biuletyny obsługi. 	2
<p>8L.11 Materiały ilustracyjne</p> <ul style="list-style-type: none"> — cylinder z zaworem; — gaźnik; — iskrownik wysokiego napięcia; — różnicowy tester sprężania dla cylindrów; — tłoki przegrzane/uszkodzone; — świece zapłonowe silników, które eksploatowano w inny sposób. 	2
<p>8L.12 Doświadczenie praktyczne</p> <ul style="list-style-type: none"> — bezpieczeństwo pracy/zapobieganie wypadkom (obchodzenie się z paliwem i smarami, uruchamianie silników); — regulacja drążków kontrolnych silnika i linki Bowdena; — ustawienie prędkości bez obciążenia; — sprawdzenie i ustawienie punktu zapłonu; — test funkcjonalny iskrownika; — sprawdzenie układu zapłonowego; — testowanie i czyszczenie świec zapłonowych; — przeprowadzenie zadań związanych z silnikiem zawartych w inspekcji samolotu po 100 godzinach/rocznej; — test sprężania cylindra; — próba statyczna i ocena pracy silnika; — dokumentacja prac związanych z obsługą techniczną wraz z wymianą podzespołów. 	2
<p>8L.13 Wymiana gazów w silnikach spalinowych wewnętrznego spalania</p> <ul style="list-style-type: none"> — silnik tłokowy czterosurowy i urządzenia sterujące; — straty energii; — kąt wyprzedzenia zapłonu; — zachowanie urządzeń sterujących w przypadku przepływu bezpośredniego; — silnik Wankla i urządzenia sterujące; — silnik dwusurowy i urządzenia sterujące; — przedmuchiwanie; — dmuchawa; — zakres w trybie jałowym i zakres mocy. 	2

	Poziom
<p>8L.14 Zapłon, spalanie i wytwarzanie mieszanki palnej</p> <ul style="list-style-type: none"> — zapłon; — świece zapłonowe; — układ zapłonu; — proces spalania; — normalne spalanie; — wydajność i średnie ciśnienie; — spalanie stukowe i liczba oktanowa; — typ komory spalania; — mieszanka paliwa/powietrza w gaźniku; — zasada działania gaźnika, równanie opisujące działanie gaźnika; — gaźnik prosty; — problemy gaźnika prostego i ich rozwiązanie; — modele gaźników — mieszanka paliwa/powietrza przy wtrysku; — wtrysk sterowany mechanicznie; — wtrysk sterowany elektronicznie; — wtrysk ciągły; — porównanie wtrysku gaźników. 	2
<p>8L.15 Przyrządy lotu w statkach powietrznych z silnikami wtryskowymi</p> <ul style="list-style-type: none"> — specjalne przyrządy lotu (silnik wtryskowy); — interpretacja wskazań próby statycznej; — interpretacja wskazań w locie na różnych poziomach lotu. 	2
<p>8L.16 Obsługa techniczna statku powietrznego z silnikami wtryskowymi</p> <ul style="list-style-type: none"> — dokumentacja, dokumenty producenta itd.; — ogólne instrukcje dotyczące obsługi technicznej (inspekcje godzinowe); — próby funkcjonalne; — przejazd badawczy na ziemi; — próby w locie; — wykrywanie i usuwanie usterek układu wtryskowego. 	2
<p>8L.17 Bezpieczeństwo w miejscu pracy i przepisy związane z bezpieczeństwem</p> <p>Bezpieczeństwo pracy i przepisy związane z bezpieczeństwem w przypadku pracy z układami wtryskowymi.</p>	2
<p>8L.18 Pomoce wzrokowe</p> <ul style="list-style-type: none"> — gaźnik; — podzespoły układu wtryskowego; — statek powietrzny z silnikiem wtryskowym; — narzędzia pracy z układem wtryskowym. 	2
<p>8L.19 Napęd elektryczny</p> <ul style="list-style-type: none"> — układ energetyczny, akumulatory, instalacja; — silnik elektryczny; — kontrole ciepła, hałasu i drgań; — kontrola uzwojenia; — przewody instalacji elektrycznej i systemy kontroli; 	2

	Poziom
<ul style="list-style-type: none"> — wspornik, systemy wypuszczania i chowania; — układ hamulcowy silnika/śmigła; — układy wentylacyjne silnika; — praktyczne doświadczenie w przeprowadzaniu inspekcji po 100 godzinach/rocznych. 	
<p>8L.20 Napęd odrzutowy</p> <ul style="list-style-type: none"> — instalacja silnika; — wspornik, systemy wypuszczania i chowania; — ochrona przeciwpożarowa; — systemy paliwowe, w tym smarowanie; — systemy uruchomienia silnika, wspomaganie gazowe; — ocena uszkodzeń silnika; — serwisowanie silnika; — wymontowanie / ponowny montaż silnika i badanie; — doświadczenie praktyczne w przeprowadzaniu inspekcji warunkowych / po określonym czasie pracy / rocznych; — inspekcje warunkowe. 	2
8L.21 Całkowicie autonomiczne systemy cyfrowego sterowania silnikami (FADEC)	2

MODUŁ 9L BALON/STEROWIEC NA OGRZANE POWIETRZE

	Poziom
<p>9L.1 Podstawowe zasady i montaż balonów / sterowców na ogrzane powietrze</p> <ul style="list-style-type: none"> — montaż i części; — powłoki; — materiały powłok; — systemy powłok; — kształty konwencjonalne i specjalne; — układ paliwowy; — palnik, rama palnika i pręty mocujące palnik; — butle z gazem sprężonym i węże do gazu sprężonego; — kosz i urządzenia alternatywne (siedzenia); — akcesoria do olinowania; — zadania obsługi technicznej i serwisowania; — przeprowadzenie inspekcji po 100 godzinach/rocznych; — dzienniki pokładowe; — instrukcja użytkowania w locie statku powietrznego (AFM) i podręcznik obsługi technicznej statku powietrznego (AMM); — olinowanie i przygotowanie do startu (unieruchomienie przed startem); — start. 	3
<p>9L.2 Szkolenie praktyczne</p> <p>urządzenia sterowania, zadania obsługi technicznej i serwisowania (zgodnie z instrukcją użytkowania w locie statku powietrznego).</p>	3
<p>9L.3 Powłoka</p> <ul style="list-style-type: none"> — tkaniny; — szwy; — taśmy nośne, taśmy wzmacniające; — pierścień czaszy; 	3

	Poziom
<ul style="list-style-type: none"> — kłapa spadochronowa i systemy szybkiego wypuszczania powietrza; — rozrywacz; — zawór skręcania; — membrany/linki nośne (specjalne kształty oraz sterowce); — rolki, krążki; — linki sterowania i linki kłapy spadochronowej; — węzły; — etykieta z identyfikatorem temperaturowym, znacznik temperatury, termometr powłoki; — linki nośne; — osprzęt, karabinki. 	
<p>9L.4 Palnik i układ paliwowy</p> <ul style="list-style-type: none"> — cewki palników; — zawory nadmuchowe, płynowe, sterujące; — palniki/dysze; — płomień pilotujący/parownik/ dysze; — rama palnika; — przewody/węże paliwowe; — butle paliwowe, zawory i osprzęt. 	3
<p>9L.5 Kosz i zawieszenie kosza (w tym urządzenia alternatywne)</p> <ul style="list-style-type: none"> — rodzaje koszy (w tym urządzenia alternatywne); — materiały koszy: trzcina i wiklina, skóry, drewno, materiały wykończeniowe, kable zawieszenia; — siedzenia, łożyska toczne; — karabinki, klamry i sworznie; — pręty mocujące palnik; — taśmy butli paliwowej; — akcesoria. 	3
<p>9L.6 Wyposażenie</p> <ul style="list-style-type: none"> — gaśnica, koc gaśniczy; — przyrządy (pojedyncze lub połączone). 	3
<p>9L.7 Drobne naprawy</p> <ul style="list-style-type: none"> — zszywanie; — spajanie; — naprawy skóry/wykończenia kosza. 	3
<p>9L.8 Procedury inspekcji fizycznej</p> <ul style="list-style-type: none"> — czyszczenie, stosowanie światła i luster; — przyrządy pomiarowe; — pomiar odchylenia urządzeń (tylko sterowce); — moment obrotowy śrub i wkrętów; — zużycie łożysk (tylko sterowce); — wyposażenie służące do inspekcji; — wzorcowanie przyrządów pomiarowych; — próba rozciągania tkaniny. 	2

MODUŁ 10L – BALON/STEROWIEC GAZOWY (WOLNY/NA UWIEŹI)

	Poziom
<p>10L.1 Podstawowe zasady i montaż balonów / sterowców gazowych</p> <ul style="list-style-type: none"> — montaż części; — materiał powłoki i sieci nośnej; — powłoka, rozrywacz, otwarcie awaryjne, linki i pasy; — sztywny zawór gazowy; — giętki zawór gazowy (spadochron); — sieć nośna; — obręcz nośna; — kosz i akcesoria (w tym urządzenia alternatywne); — ścieżki wyładowania elektrostatycznego; — lina manewrowa i wlecзка; — obsługa techniczna i serwisowanie; — inspekcja roczna; — dokumenty lotu; — instrukcja użytkowania w locie statku powietrznego (AFM) i podręcznik obsługi technicznej statku powietrznego (AMM); — olinowanie i przygotowanie do startu; — start. 	3
<p>10L.2 Szkolenie praktyczne</p> <ul style="list-style-type: none"> — urządzenia sterowania; — zadania obsługi technicznej i serwisowania (zgodnie z AMM i AFM); — przepisy bezpieczeństwa przy użytkowaniu wodoru jako gazu wznoszącego; 	3
<p>10L.3 Powłoka</p> <ul style="list-style-type: none"> — tkaniny; — maszty i wzmocnienie konstrukcji masztu; — rozrywacz i linka; — spadochron i linki klapy spadochronowej; — zawory i linki; — rękaw powłoki, obręcz Poeschela i linki; — ścieżki wyładowania elektrostatycznego. 	3
<p>10L.4 Zawór</p> <ul style="list-style-type: none"> — sprężyny; — uszczelki; — połączenia śrubowe; — linki sterujące; — ścieżki wyładowania elektrostatycznego. 	3
<p>10L.5 Sieć nośna lub olinowanie (bez sieci)</p> <ul style="list-style-type: none"> — rodzaje sieci i innych lin; — rozmiary oczek sieci i kąty; — obręcz sieci; — metody wiązania węzłów; — ścieżki wyładowania elektrostatycznego. 	3

	Poziom
10L.6 Obręcz nośna	3
10L.7 Kosz (w tym urządzenia alternatywne) — rodzaje koszy (w tym urządzenia alternatywne); — taśmy i zaciski; — system balastu (worki i uchwyty); — ścieżki wyładowania elektrostatycznego.	3
10L.8 Linka rozrywacza i linki zaworów	3
10L.9 Lina manewrowa i wlecзка	3
10L.10 Drobne naprawy — spajanie; — łączenie sznurów konopnych.	3
10L.11 Wyposażenie przyrządy (pojedyncze lub połączone).	3
10L.12 Lina kotwicząca (wyłącznie w przypadku balonów gazowych na uwięzi) — rodzaje lin; — akceptowalne uszkodzenie liny; — połączenie przegubowe liny; — zaciski liny.	3
10L.13 Wciągarka (wyłącznie w przypadku balonów gazowych na uwięzi) — rodzaje wciągarek; — system mechaniczny; — system elektryczny; — system awaryjny; — uziemienie/obciążenie wciągarki.	3
10L.14 Procedury inspekcji fizycznej — czyszczenie, stosowanie światła i luster; — przyrządy pomiarowe; — pomiar odchylenia urządzeń (tylko sterowce); — moment obrotowy śrub i wkrętów; — zużycie łożysk (tylko sterowce); — wyposażenie służące do inspekcji; — wzorcowanie przyrządów pomiarowych; — próba rozciągania tkaniny.	2

MODUŁ 11L – STEROWIEC NA OGRZANE POWIETRZE/GAZOWY

	Poziom
11L.1 Podstawowe zasady i montaż małych sterowców — powłoka, balonety; — zawory, otwory; — gondola; — napęd; — instrukcja użytkowania w locie statku powietrznego (AFM) i podręcznik obsługi technicznej statku powietrznego (AMM); — olinowanie i przygotowanie do startu.	3

	Poziom
11L.2 Szkolenie praktyczne — urządzenia sterowania; — zadania obsługi technicznej i serwisowania (zgodnie z AMM i AFM).	3
11L.3 Powłoka — tkaniny; — rozrywacz i linki; — zawory; — system sieci.	3
11L.4 Gondola (w tym urządzenia alternatywne) — rodzaje gondoli (w tym urządzenia alternatywne); — rodzaje płatowca i materiały; — rozpoznanie szkód.	3
11L.5 System elektryczny — podstawowa wiedza na temat pokładowych obwodów elektrycznych; — źródła energii elektrycznej (akumulatory, mocowanie, wentylacja, korozja); — akumulatory ołowiowe, nikielowo-kadmowe (NiCd) lub inne, suche baterie; — prądnice; — przewody, połączenia elektryczne; — bezpieczniki; — zewnętrzne źródło energii; — bilans energii.	3
11L.6 Napęd — układ paliwowy: zbiorniki, przewody, filtry, odpowietrzniki, dreny, wypełniacze, zawór rozdzielczy, pompy, wskazanie, testy, spajanie; — przyrządy napędowe; — podstawowa wiedza na temat pomiarów i przyrządów; — pomiary obrotów; — pomiary ciśnienia; — pomiary temperatury; — pomiary dostępnego paliwa/ mocy.	3
11L.7 Wyposażenie — gaśnica, koc gaśniczy; — przyrządy (pojedyncze lub połączone).	3

MODUŁ 12L – ŁĄCZNOŚĆ RADIOWA/ELT/TRANSPONDER/PRZYRZĄDY

	Poziom
12L.1 Łączność radiowa/ELT — odstęp sąsiedniokanałowy; — podstawowa próba funkcjonalna; — baterie; — wymagania w zakresie testowania i obsługi technicznej.	2

	Poziom
12L.2 Transponder — podstawowa obsługa; — typowa konfiguracja przenośna, w tym antena; — wyjaśnienie trybów A, C, S; — wymagania w zakresie testowania i obsługi technicznej.	2
12L.3 Przyrządy — wysokościomierz/wariometr ręczny; — baterie; — podstawowa próba funkcjonalna.	2

Dodatek VIII

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

- a) Podstawa standaryzacji dla egzaminów w zakresie wymagań dotyczących podstawowej wiedzy określonych w dodatku VII jest następująca:
- (i) wszystkie egzaminy przeprowadza się z wykorzystaniem określonego w ppkt (ii) formatu pytań wielokrotnego wyboru. Odpowiedzi nieprawidłowe muszą wydawać się równie prawdopodobne osobie niemającej wiedzy w danej dziedzinie. Wszystkie możliwe odpowiedzi powinny być wyraźnie związane z pytaniem oraz cechować się podobnym słownictwem, budową gramatyczną i długością. W pytaniach liczbowych nieprawidłowe odpowiedzi powinny odpowiadać błędom proceduralnym, takim jak nieodpowiednio stosowane korekty lub nieprawidłowe przeliczenie na inne jednostki; nie mogą być one po prostu przypadkowymi liczbami;
 - (ii) każde pytanie wielokrotnego wyboru musi mieć trzy różne odpowiedzi, z których tylko jedna jest poprawna, a kandydat na rozwiązanie danego modułu ma średnio 75 sekund na rozwiązanie każdego pytania;
 - (iii) warunkiem zaliczenia każdego z modułów jest udzielenie co najmniej 75 % poprawnych odpowiedzi;
 - (iv) nie stosuje się punktów karnych (odejmowanie punktów za błędne odpowiedzi);
 - (v) poziom wiedzy wymaganej w pytaniach musi być proporcjonalny do poziomu technologii kategorii statku powietrznego.
- b) Liczba pytań w poszczególnych modułach jest następująca:
- (i) moduł 1L »Wiedza podstawowa«: 12 pytań. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 15 minut;
 - (ii) moduł 2L »Czynniki ludzkie«: 8 pytań. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 10 minut;
 - (iii) moduł 3L »Przepisy dotyczące lotnictwa«: 24 pytania. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 30 minut;
 - (iv) moduł 4L »Płatowiec o konstrukcji drewnianej/z rur metalowych pokrytych tkaniną«: 32 pytania. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 40 minut;
 - (v) moduł 5L »Płatowiec o konstrukcji kompozytowej«: 32 pytania. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 40 minut;
 - (vi) moduł 6L »Płatowiec o konstrukcji metalowej«: 32 pytania. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 40 minut;
 - (vii) moduł 7L »Płatowiec ogółem«: 64 pytania. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 80 minut;
 - (viii) moduł 8L »Zespół napędowy«: 48 pytań. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 60 minut;
 - (ix) moduł 9L »Balon/sterowiec na ogrzane powietrze«: 36 pytań. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 45 minut;
 - (x) moduł 10L »Balon/sterowiec gazowy (wolny/na uwięzi)«: 40 pytań. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 50 minut;
 - (xi) moduł 11L »Sterowiec na ogrzane powietrze/gazowy«: 36 pytań. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 45 minut;
 - (xii) moduł 12L »Łączność radiowa/ELT/transponder/przyrządy«: 16 pytań. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 20 minut.”.

ZAŁĄCZNIK IV

W załączniku IV wprowadza się następujące zmiany:

1) pkt 147.A.145 lit. a) otrzymuje brzmienie:

- „a) Organizacja szkoleniowa w zakresie obsługi technicznej, jeżeli dokumentacja prezentująca organizację szkoleniową w zakresie obsługi technicznej zezwala na to oraz zgodnie z tą dokumentacją, może prowadzić:
- (i) podstawowe szkolenia według programu określonego w załączniku III (część 66), lub ich część;
 - (ii) szkolenia odnoszące się do odpowiedniego typu/zadań zgodnie z załącznikiem III (część 66);
 - (iii) egzaminowanie słuchaczy, którzy uczęszczali na szkolenie podstawowe lub szkolenie na typ statku powietrznego w organizacji szkoleniowej w zakresie obsługi technicznej;
 - (iv) egzaminowanie słuchaczy, którzy nie uczęszczali na szkolenia na typ statku powietrznego w organizacji szkoleniowej w zakresie obsługi technicznej;
 - (v) egzaminowanie słuchaczy, którzy nie uczęszczali na szkolenie podstawowe w organizacji szkoleniowej w zakresie obsługi technicznej, pod warunkiem że:
 - 1) egzamin przeprowadza się w jednym z miejsc określonych w certyfikacie zatwierdzenia; lub
 - 2) jeżeli egzamin przeprowadza się w miejscu nie określonym w certyfikacie zatwierdzenia, zgodnie z lit. b) i c), spełniono jeden z poniższych warunków:
 - egzamin pochodzi z Europejskiego Centralnego Banku Pytań (ECQB), albo
 - w przypadku braku ECQB, właściwy organ wybiera pytania do egzaminu;
 - (vi) wydawanie certyfikatów zgodnie z dodatkiem III, w następstwie pomyślnego zakończenia zatwierdzonego szkolenia podstawowego lub szkolenia na typ statku powietrznego i zaliczenia egzaminów określonych, odpowiednio, w lit. a) ppkt (i), (ii), (iii), (iv) oraz (v).”;

2) dodatki I i II otrzymują brzmienie:

„Dodatek I

Czas trwania szkolenia podstawowego

Minimalny czas trwania pełnego szkolenia podstawowego wynosi:

Szkolenie podstawowe	Czas trwania (w godzinach)	Współczynnik szkolenia teoretycznego (w %)
A1	800	30–35
A2	650	30–35
A3	800	30–35
A4	800	30–35
B1.1	2 400	50–60
B1.2	2 000	50–60
B1.3	2 400	50–60
B1.4	2 400	50–60
B2	2 400	50–60
B2L	1 500 (*)	50–60
B3	1 000	50–60

(*) Liczbę godzin zwiększa się w następujący sposób, w zależności od dodatkowych wybranych uprawnień na systemy:

Upewnienie na systemy	Czas trwania (w godzinach)	Współczynnik szkolenia teoretycznego (w %)
COM/NAV	90	50–60
PRZYRZĄDY	55	
AUTOPILOT	80	
DOZOROWANIE	40	
SYSTEMY PŁATOWCA	100	

Dodatek II

**Zatwierdzenie organizacji szkoleniowej w zakresie obsługi technicznej, o której mowa w załączniku IV
(część 147) – formularz 11 EASA**

Strona 1 z 2

[PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE (*)]
Członek Unii Europejskiej (**)

CERTYFIKAT ZATWIERDZENIA ORGANIZACJI SZKOLENIOWEJ W ZAKRESIE OBSŁUGI TECHNICZNEJ

Numer: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*).147.[XXXX]

Na mocy aktualnie obowiązującego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 oraz na warunkach podanych poniżej, [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*)] zatwierdza niniejszym

[NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

jako organizację szkoleniową w zakresie obsługi technicznej spełniającą wymagania sekcji A załącznika IV (część 147) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014, zatwierdzoną do prowadzenia szkoleń i egzaminów wymienionych w załączonym zakresie zatwierdzenia oraz do wydawania słuchaczom odpowiednich certyfikatów uznania, z podaniem numeru niniejszego certyfikatu.

WARUNKI:

1. Zakres niniejszego zatwierdzenia ogranicza się do zakresu określonego w sekcji dotyczącej zakresu prac zawartej w zatwierdzonej dokumentacji prezentującej organizację szkoleniową w zakresie obsługi technicznej, o której mowa w sekcji A załącznika IV (część 147)
2. Niniejsze zatwierdzenie wymaga zgodności z procedurami określonymi w zatwierdzonej dokumentacji prezentującej organizację szkoleniową w zakresie obsługi technicznej; oraz
3. Niniejsze zatwierdzenie jest ważne tak długo, jak długo zatwierdzona organizacja szkoleniowa w zakresie obsługi technicznej spełnia wymagania określone w załączniku IV (część 147) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014; oraz
4. Z zastrzeżeniem przestrzegania wyżej wymienionych warunków, niniejsze zatwierdzenie zachowuje ważność bezterminowo lub do czasu jego zrzeczenia się, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia.

Data pierwotnego wydania:

Data niniejszej zmiany:

Zmiana nr:

Podpisano:

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

Formularz 11 EASA, wydanie 5

(*) lub EASA, jeśli EASA jest właściwym organem

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

PLAN ZATWIERDZENIA ORGANIZACJI SZKOLENIOWEJ W ZAKRESIE OBSŁUGI TECHNICZNEJ

Numer: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*).147.[XXXX]

Organizacja: [NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

KLASA	KATEGORIA LICENCJI	OGRANICZENIE	
PODSTAWOWA (**)	B1 (**)	TB1.1 (**)	SAMOLOTY TURBINOWE (**)
		TB1.2 (**)	SAMOLOTY TŁOKOWE (**)
		TB1.3 (**)	ŚMIGŁOWCE TURBINOWE (**)
		TB1.4 (**)	ŚMIGŁOWCE TŁOKOWE (**)
	B2 (**)/(****)	TB2 (**)	ELEKTRONIKA LOTNICZA (**)
	B2L (**)	TB2L (**)	ELEKTRONIKA LOTNICZA (wskazać uprawnienia na systemy) (**)
	B3 (**)	TB3 (**)	SAMOLOTY BEZ HERMETYZACJI Z SILNIKIEM TŁOKOWYM, O MAKSYMALNEJ MASIE STARTOWEJ 2 000 KG I PONIŻEJ (**)
	A (**)	TA.1 (**)	SAMOLOTY TURBINOWE (**)
		TA.2 (**)	SAMOLOTY TŁOKOWE (**)
		TA.3 (**)	ŚMIGŁOWCE TURBINOWE (**)
TA.4 (**)		ŚMIGŁOWCE TŁOKOWE (**)	
L (**) (tylko egzamin)	TL (**)	PODAĆ OKREŚLONĄ PODKATEGORIĘ LICENCJI (**)	
TYP/ZADANIA (**)	C (**)	T4 (**)	[PODAĆ TYP STATKU POWIETRZNEGO] (***)
	B1 (**)	T1 (**)	[PODAĆ TYP STATKU POWIETRZNEGO] (***)
	B2 (**)	T2 (**)	[PODAĆ TYP STATKU POWIETRZNEGO] (***)
	A (**)	T3 (**)	[PODAĆ TYP STATKU POWIETRZNEGO] (***)

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

Odnosnik do dokumentacji prezentującej organizację szkoleniową w zakresie obsługi technicznej:

Data pierwotnego wydania:

Data ostatniej zatwierdzonej zmiany: Zmiana nr:

Podpisano:

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

F formularz 11 EASA, wydanie 5

(*) lub EASA, jeśli EASA jest właściwym organem

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

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

(****) Zatwierdzenie dotyczące podstawowego szkolenia/egzaminu kategorii B2 obejmuje zatwierdzenie dotyczące szkolenia/egzaminu B2L dla wszystkich uprawnień na systemy. ”;

3) w dodatku III formularz 149 EASA wydanie 2 otrzymuje brzmienie:

Strona 1 z 1
CERTYFIKAT UZNANIA
Numer: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*).147.[XXXX].[YYYY]
Niniejszy certyfikat uznania jest wystawiany dla:
[IMIĘ I NAZWISKO]
[DATA I MIEJSCE URODZENIA]
przez:
[NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]
Numer: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*).147.[XXXX]
organizację szkoleniową w zakresie obsługi technicznej zatwierdzoną do przeprowadzania szkoleń i egzaminów w ramach planu zatwierdzenia i zgodnie z załącznikiem IV (część 147) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014.
Niniejszy certyfikat potwierdza, że wyżej wymieniona osoba pomyślnie zaliczyła część teoretyczną (**) i/lub praktyczną (**) wymienionego poniżej zatwierdzonego szkolenia dotyczącego danego typu, zgodnie z aktualnie obowiązującym rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1321/2014.
[SZKOLENIE NA TYP STATKU POWIETRZNEGO (**)]
[DATA ROZPOCZĘCIA I ZAKOŃCZENIA]
[WYMIENIĆ ELEMENTY TEORETYCZNE I/LUB PRAKTYCZNE]
lub
[EGZAMIN NA TYP STATKU POWIETRZNEGO (**)]
[DATA ZAKOŃCZENIA]
Data:
Podpisano:
dla: [NAZWA PRZEDSIĘBIORSTWA]

Fomularz 149 EASA, wydanie 3

(*) lub EASA, jeśli EASA jest właściwym organem
(**) Niepotrzebne skreślić.

ZAŁĄCZNIK V

W załączniku Va wprowadza się następujące zmiany:

1) w spisie treści po pozycji „Podsekcja E – organizacja obsługi technicznej” dodaje się pkt T.A.501 w brzmieniu:

„T.A.501 **Organizacja obsługi technicznej**”;

2) pkt T.A.201 ppkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) Organizacja zarządzania ciągłą zdadnością do lotu, o której mowa w pkt 2, zapewnia, by obsługa techniczna i poświadczenie obsługi statku powietrznego były przeprowadzane przez organizację obsługi technicznej spełniającą wymagania podsekcji E niniejszego załącznika (część T). Jeżeli organizacja zarządzania ciągłą zdadnością do lotu sama nie spełnia tych wymagań, zawiera w tym celu umowę z organizacją obsługi technicznej, która je spełnia.”;

3) w przepisach podsekcji E zatytułowanej „Organizacja obsługi technicznej” dodaje się tytuł w brzmieniu:

„T.A. 501 **Organizacja obsługi technicznej**”;

4) pkt T.A.716 otrzymuje brzmienie:

„T.A.716 **Niezgodności**

Po otrzymaniu powiadomienia o wykrytych niezgodnościach zgodnie z przepisami pkt T.B.705 organizacja zarządzania ciągłą zdadnością do lotu określa plan działań naprawczych i wykazuje jego wykonanie w stopniu spełniającym oczekiwania właściwego organu w terminie ustalonym z tym organem.”.

DECYZJE

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2018/1143

z dnia 10 sierpnia 2018 r.

zmieniająca decyzje 92/260/EWG i 93/197/EWG w odniesieniu do testów w kierunku wirusowego zapalenia tętnic koni

(notyfikowana jako dokument nr C(2018) 5071)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Rady 2009/156/WE z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie warunków zdrowotnych zwierząt, regulujących przemieszczanie i przywóz zwierząt z rodziny koniowatych z państw trzecich⁽¹⁾, w szczególności jej art. 15 lit. a) i lit. b) ppkt (ii) akapit pierwszy, art. 16 ust. 2 oraz art. 19 formułę wprowadzającą i lit. b),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dyrektywie 2009/156/WE określono warunki dotyczące zdrowia zwierząt odnośnie do przywozu do Unii żywych koniowatych. W dyrektywie tej upoważniono Komisję do ustanowienia między innymi szczególnych warunków dotyczących odprawy czasowej zarejestrowanych koniowatych i przywozu do Unii koniowatych.
- (2) Decyzja Komisji 92/260/EWG⁽²⁾ stanowi, że państwa członkowskie powinny dopuszczać odprawę czasową do Unii zarejestrowanych koni spełniających warunki dotyczące zdrowia zwierząt oraz wymogi w zakresie wystawiania świadectw weterynaryjnych określone m.in. w pkt A–E załącznika II do tej decyzji.
- (3) Decyzja Komisji 93/197/EWG⁽³⁾ stanowi, że państwa członkowskie powinny dopuszczać przywóz do Unii zarejestrowanych koniowatych oraz koniowatych do chowu i produkcji spełniających warunki dotyczące zdrowia zwierząt oraz wymogi w zakresie wystawiania świadectw weterynaryjnych określone m.in. w pkt A–E załącznika II do tej decyzji.
- (4) Jeżeli pochodzą one z państwa trzeciego, w którym wirusowe zapalenie tętnic koni zgłoszono oficjalnie w ciągu 6 miesięcy poprzedzających wysyłkę do Unii, niekastrowane samce koniowatych mogą być wprowadzane do Unii pod warunkiem że zostały poddane badaniu w kierunku wirusowego zapalenia tętnic koni z wynikiem ujemnym lub zostały zaszczepione przeciw tej chorobie, a szczepienie to było regularnie powtarzane.
- (5) Oprócz unijnych wymogów dotyczących badania lub szczepienia niekastrowanych samców koniowatych, które mają zostać wprowadzone do Unii, istnieje zalecenie dotyczące badania niekastrowanych samców koniowatych w kierunku wirusowego zapalenia tętnic koni określone w rozdziale 12.9 Kodeksu zdrowia zwierząt lądowych („kodeks”) Światowej Organizacji Zdrowia Zwierząt (OIE) wydanego w 2017 r.⁽⁴⁾.
- (6) W przypadku gdy nie można pobrać próbki nasienia do badań od seropozytywnego niekastrowanego samca koniowatych i nie ma świadectwa regularnych szczepień, odpowiednim alternatywnym protokołem testowym może być próbne krycie dwóch seronegatywnych klaczy przez tego samca, zgodnie z art. 12.9.2 pkt 4 lit. a) kodeksu, aby nie dopuścić do wydalenia wirusa zapalenia tętnic koni z nasieniem tego niekastrowanego samca koniowatych.
- (7) Ze względu na braki w zaopatrzeniu w szczepionki przeciw wirusowemu zapaleniu tętnic koni należy przewidzieć protokół testowy w kierunku wirusowego zapalenia tętnic koni zgodnie z zaleceniami OIE i odpowiednio zmienić świadectwa zdrowia określone w pkt A–E załącznika II do decyzji 92/260/EWG i 93/197/EWG.

⁽¹⁾ Dz.U. L 192 z 23.7.2010, s. 1.

⁽²⁾ Decyzja Komisji 92/260/EWG z dnia 10 kwietnia 1992 r. w sprawie wymagań dotyczących zdrowia zwierząt i świadectw weterynaryjnych dla odprawy czasowej zarejestrowanych koni (Dz.U. L 130 z 15.5.1992, s. 67).

⁽³⁾ Decyzja Komisji 93/197/EWG z dnia 5 lutego 1993 r. w sprawie warunków zdrowotnych zwierząt i świadectw weterynaryjnych przy przywozie zarejestrowanych zwierząt z rodziny koniowatych oraz hodowlanych i rzeźnych zwierząt z rodziny koniowatych (Dz.U. L 86 z 6.4.1993, s. 16).

⁽⁴⁾ http://www.oie.int/index.php?id=169&L=0&htmfile=chapitre_eav.htm.

- (8) Decyzje 92/260/EWG i 93/197/EWG powinny zostać zatem odpowiednio zmienione.
- (9) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Stałego Komitetu ds. Roślin, Zwierząt, Żywności i Pasz,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

W pkt A–E w załączniku II do decyzji 92/260/EWG wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

W pkt A–E w załączniku II do decyzji 93/197/EWG wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszej decyzji.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 10 sierpnia 2018 r.

W imieniu Komisji
Vytenis ANDRIUKAITIS
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK I

W decyzji 92/260/EWG wprowadza się następujące zmiany:

1) w każdym świadectwie zdrowia w załączniku II pkt A–E, sekcja III lit. e) ppkt (v) otrzymuje brzmienie:

„⁽³⁾ (v) w przypadku niekastrowanego samca w wieku powyżej 180 dni,

— w okresie ostatnich 6 miesięcy urzędowo stwierdzono wirusowe zapalenie tętnic koni ⁽³⁾,

albo

— zbadano próbkę krwi zwierzęcia, pobraną w okresie 21 dni przed dniem wywozu w dniu r. ⁽⁵⁾, metodą testu neutralizacji wirusa w kierunku wirusowego zapalenia tętnic koni, z wynikiem negatywnym, przy rozcieńczeniu surowicy 1 do 4 ⁽³⁾;

albo

podwielokrotna część próbki całego nasienia zwierzęcia, pobranej w okresie 21 dni przed dniem wywozu w dniu r. ⁽⁵⁾, została zbadana w kierunku wirusowego zapalenia tętnic koni za pomocą testu izolacji wirusa z wynikiem negatywnym ⁽³⁾;

albo

zwierzę zostało poddane testowi izolacji wirusa, badaniu metodą PCR lub PCR w czasie rzeczywistym pod kątem wirusowego zapalenia tętnic koni przeprowadzonemu z wynikiem negatywnym na podwielokrotnej części próbki całego swojego nasienia pozyskanego po pobraniu próbki krwi tego zwierzęcia w dniu r. ⁽⁵⁾ w okresie 6 miesięcy poprzedzających datę wysyłki i zbadaniu jej za pomocą testu neutralizacji wirusa pod kątem wirusowego zapalenia tętnic koni z wynikiem pozytywnym przy rozcieńczeniu surowicy co najmniej 1 do 4 ⁽³⁾;

albo

w okresie 6 miesięcy poprzedzających datę wysyłki samiec zwierzęcia z rodziny koniowatych, który poprzednio został zbadany na obecność przeciwciał wirusa zapalenia tętnic koni z wynikiem pozytywnym lub został zaszczepiony przeciw wirusowemu zapaleniu tętnic koni:

a) odbył w dwóch kolejnych dniach próbne krycie co najmniej dwóch klaczy izolowanych przez co najmniej 7 dni poprzedzających próbne krycie i co najmniej 28 dni po nim, które to klacze poddano dwóm badaniom serologicznym na obecność wirusowego zapalenia tętnic koni z wynikiem negatywnym przy rozcieńczeniu surowicy 1 do 4, na próbkach krwi pobranych w czasie próbnego krycia i co najmniej 28 dni po próbnym kryciu; oraz

b) został poddany testowi neutralizacji wirusa na obecność wirusowego zapalenia tętnic koni, przeprowadzonemu na próbce krwi pobranej w ciągu 21 dni poprzedzających datę wysyłki w dniu r. ⁽⁵⁾:

— albo z dodatnim wynikiem przy rozcieńczeniu surowicy co najmniej 1 do 4 ⁽³⁾, albo

— z wynikiem negatywnym przy rozcieńczeniu surowicy co najmniej 1 do 4 ⁽³⁾;

albo

— zwierzę zostało zaszczepione przeciw wirusowemu zapaleniu tętnic koni w dniu r. ⁽⁵⁾ pod nadzorem urzędowego lekarza weterynarii szczepionką zatwierdzoną przez właściwy organ, zgodnie z następującymi programami wstępnych szczepień, i było ponownie szczepione w regularnych odstępach czasu ⁽³⁾:

Programy wstępnych szczepień przeciw wirusowemu zapaleniu tętnic koni:

Instrukcja: Należy wykreślić programy szczepień, które nie dotyczą zwierzęcia opisanego powyżej.

Należy zweryfikować zaświadczenia o badaniach przeprowadzonych przed pierwszym szczepieniem, o pierwszym szczepieniu i o ponownych szczepieniach.

a) Szczepienie zostało przeprowadzone w dniu pobrania próbki krwi, która po przeprowadzeniu testu neutralizacji przy rozcieńczeniu surowicy 1 do 4 dała wynik negatywny ⁽³⁾; albo

b) Szczepienie zostało przeprowadzone w okresie izolacji trwającym nie dłużej niż 15 dni pod nadzorem urzędowego lekarza weterynarii, rozpoczynającym się w dniu pobrania próbki krwi, która została zbadana w tym czasie testem neutralizacji wirusa z wynikiem negatywnym przy rozcieńczeniu surowicy 1 do 4 ⁽³⁾; albo

c) Szczepienie zostało przeprowadzone między 180. a 270. dniem życia zwierzęcia, w okresie izolacji pod nadzorem urzędowego lekarza weterynarii. W czasie okresu izolacji dwie próbki krwi pobrane w odstępie co najmniej 10 dni wykazały stałe i zmniejszające się miano przeciwciał w teście neutralizacji wirusa na obecność wirusowego zapalenia tętnic koni ⁽³⁾; albo

- d) Szczepienie zostało przeprowadzone po tym, jak zwierzę zostało poddane testowi neutralizacji wirusa pod kątem wirusowego zapalenia tętnic koni przeprowadzonemu z wynikiem negatywnym przy rozcieńczeniu surowicy 1 do 4 na próbce krwi pobranej nie wcześniej niż 7 dni po rozpoczęciu okresu nieprzerwanej izolacji, który trwał aż do 21 dni po szczepieniu ⁽³⁾; albo
- e) Szczepienie zostało przeprowadzone między 180. a 250. dniem życia zwierzęcia, po tym jak zwierzę zostało poddane testowi neutralizacji wirusa pod kątem wirusowego zapalenia tętnic koni przeprowadzonemu z wynikiem negatywnym przy rozcieńczeniu surowicy 1 do 4 lub przeprowadzonemu w tym samym dniu przez to samo laboratorium przy stałym lub spadającym mianie na dwóch próbkach krwi pobranych w odstępie co najmniej w 14 dni ⁽³⁾;

albo

— wszelkie wymogi dotyczące badań na obecność wirusowego zapalenia tętnic koni lub szczepienia przeciwko wirusowemu zapaleniu tętnic koni uchylone przepisami Unii (wstawić odniesienie do mającego zastosowanie unijnego aktu prawnego) w związku z tym, że zwierzę jest tymczasowo przyjęte do Unii w celu udziału w imprezie jeździeckiej określonej w tym akcie prawnym, oraz że zwierzę jest utrzymywane w izolacji od innych koniowatych nieuczestniczących w takiej imprezie, a wszelka działalność hodowlana, łącznie z pozyskiwaniem nasienia, jest zakazana podczas pobytu czasowego w Unii ⁽³⁾;

2) w każdym świadectwie zdrowia w załączniku II pkt A, B i D skreśla się przypis 6;

3) w każdym świadectwie zdrowia w załączniku II pkt C i D skreśla się przypis 7.

—

ZAŁĄCZNIK II

W decyzji 93/197/EWG wprowadza się następujące zmiany:

1) w każdym świadectwie zdrowia w załączniku II pkt A, C, D i E, sekcja III lit. e) ppkt (v) otrzymuje brzmienie:

„⁽³⁾ (v) w przypadku niekastrowanego samca w wieku powyżej 180 dni,

— w okresie ostatnich 6 miesięcy urzędowo nie stwierdzono wirusowego zapalenia tętnic koni ⁽³⁾;

albo

— zbadano próbkę krwi zwierzęcia, pobraną w okresie 21 dni przed dniem wywozu w dniu r. ⁽⁴⁾, metodą testu neutralizacji wirusa w kierunku wirusowego zapalenia tętnic koni, z wynikiem negatywnym, przy rozcieńczeniu surowicy 1 do 4 ⁽³⁾;

albo

podwielokrotna część próbki całego nasienia zwierzęcia, pobranej w okresie 21 dni przed dniem wywozu w dniu r. ⁽⁴⁾, została zbadana w kierunku wirusowego zapalenia tętnic koni za pomocą testu izolacji wirusa z wynikiem negatywnym ⁽³⁾;

albo

zwierzę zostało poddane testowi izolacji wirusa, badaniu metodą PCR lub PCR w czasie rzeczywistym pod kątem wirusowego zapalenia tętnic koni przeprowadzonemu z wynikiem negatywnym na podwielokrotnej części próbki całego swojego nasienia pozyskanego po dacie, gdy próbka krwi tego zwierzęcia, pobrana w dniu r. ⁽⁴⁾ w okresie 6 miesięcy poprzedzających datę wysyłki, została zbadana za pomocą testu neutralizacji wirusa pod kątem wirusowego zapalenia tętnic koni z wynikiem pozytywnym przy rozcieńczeniu surowicy co najmniej 1 do 4 ⁽³⁾;

albo

w okresie 6 miesięcy poprzedzających datę wysyłki samiec zwierzęcia z rodziny koniowatych, który poprzednio został zbadany na obecność przeciwciał wirusa zapalenia tętnic koni z wynikiem pozytywnym lub został zaszczepiony przeciw wirusowemu zapaleniu tętnic koni:

a) odbył w dwóch kolejnych dniach próbne krycie co najmniej dwóch klaczy izolowanych przez co najmniej 7 dni poprzedzających próbne krycie i co najmniej 28 dni po nim, które to klacze poddano dwóm badaniom serologicznym na obecność wirusowego zapalenia tętnic koni z wynikiem negatywnym przy rozcieńczeniu surowicy 1 do 4, na próbkach krwi pobranych w czasie próbnego krycia i co najmniej 28 dni po próbnym kryciu; oraz

b) został poddany testowi neutralizacji wirusa na obecność wirusowego zapalenia tętnic koni, przeprowadzonemu na próbce krwi pobranej w ciągu 21 dni poprzedzających datę wysyłki w dniu r. ⁽⁴⁾:

— albo z dodatnim wynikiem przy rozcieńczeniu surowicy co najmniej 1 do 4 ⁽³⁾, albo

— z wynikiem negatywnym przy rozcieńczeniu surowicy co najmniej 1 do 4 ⁽³⁾;

albo

— zwierzę zostało zaszczepione przeciw wirusowemu zapaleniu tętnic koni w dniu r. ⁽⁴⁾ pod nadzorem urzędowego lekarza weterynarii szczepionką zatwierdzoną przez właściwy organ, zgodnie z następującymi programami wstępnych szczepień, i było ponownie szczepione w regularnych odstępach czasu ⁽³⁾:

Programy wstępnych szczepień przeciw wirusowemu zapaleniu tętnic koni:

Instrukcja: Należy wykreślić programy szczepień, które nie dotyczą zwierzęcia opisanego powyżej.

Należy zweryfikować zaświadczenia o badaniach przeprowadzonych przed pierwszym szczepieniem, o pierwszym szczepieniu i o ponownych szczepieniach.

a) Szczepienie zostało przeprowadzone w dniu pobrania próbki krwi, która po przeprowadzeniu testu neutralizacji przy rozcieńczeniu surowicy 1 do 4 dała wynik negatywny ⁽³⁾; albo

b) Szczepienie zostało przeprowadzone w okresie izolacji trwającym nie dłużej niż 15 dni pod nadzorem urzędowego lekarza weterynarii, rozpoczynającym się w dniu pobrania próbki krwi, która została zbadana w tym czasie testem neutralizacji wirusa z wynikiem negatywnym przy rozcieńczeniu surowicy 1 do 4 ⁽³⁾; albo

c) Szczepienie zostało przeprowadzone między 180. a 270. dniem życia zwierzęcia, w okresie izolacji pod nadzorem urzędowego lekarza weterynarii. W czasie okresu izolacji dwie próbki krwi pobrane w odstępie co najmniej 10 dni wykazały stałe i zmniejszające się miano przeciwciał w teście neutralizacji wirusa na obecność wirusowego zapalenia tętnic koni ⁽³⁾; albo

- d) Szczepienie zostało przeprowadzone po tym, jak zwierzę zostało poddane testowi neutralizacji wirusa pod kątem wirusowego zapalenia tętnic koni przeprowadzonemu z wynikiem negatywnym przy rozcieńczeniu surowicy 1 do 4 na próbce krwi pobranej nie wcześniej niż 7 dni po rozpoczęciu okresu nieprzerwanej izolacji, który trwał aż do 21 dni po szczepieniu ⁽³⁾; albo
- e) Szczepienie zostało przeprowadzone między 180. a 250. dniem życia zwierzęcia, po tym jak zwierzę zostało poddane testowi neutralizacji wirusa pod kątem wirusowego zapalenia tętnic koni przeprowadzonemu z wynikiem negatywnym przy rozcieńczeniu surowicy 1 do 4 lub przeprowadzonemu w tym samym dniu przez to samo laboratorium przy stałym lub spadającym mianie na dwóch próbkach krwi pobranych w odstępie co najmniej w 14 dni ⁽³⁾;

2) w świadectwie zdrowia w załączniku II pkt. B, sekcja III lit. e) ppkt (v) otrzymuje brzmienie:

„⁽²⁾ (v) w przypadku niekastrowanego samca w wieku powyżej 180 dni,

— w okresie ostatnich 6 miesięcy urzędowo nie stwierdzono wirusowego zapalenia tętnic koni ⁽²⁾;

albo

— zbadano próbkę krwi zwierzęcia, pobraną w okresie 21 dni przed dniem wywozu w dniu r. ⁽⁴⁾, metodą testu neutralizacji wirusa w kierunku wirusowego zapalenia tętnic koni, z wynikiem negatywnym, przy rozcieńczeniu surowicy 1 do 4 ⁽²⁾;

albo

podwielokrotna część próbki całego nasienia zwierzęcia, pobranej w okresie 21 dni przed dniem wywozu w dniu r. ⁽⁴⁾, została zbadana w kierunku wirusowego zapalenia tętnic koni za pomocą testu izolacji wirusa z wynikiem negatywnym ⁽²⁾;

albo

zwierzę zostało poddane testowi izolacji wirusa, badaniu metodą PCR lub PCR w czasie rzeczywistym pod kątem wirusowego zapalenia tętnic koni przeprowadzonemu z wynikiem negatywnym na podwielokrotnej części próbki całego swojego nasienia pozyskanego po dacie, gdy próbka krwi tego zwierzęcia, pobrana w dniu r. ⁽⁴⁾ w okresie 6 miesięcy poprzedzających datę wysyłki, została zbadana za pomocą testu neutralizacji wirusa pod kątem wirusowego zapalenia tętnic koni z wynikiem pozytywnym przy rozcieńczeniu surowicy co najmniej 1 do 4 ⁽²⁾;

albo

w okresie 6 miesięcy poprzedzających datę wysyłki samiec zwierzęcia z rodziny koniowatych, który poprzednio został zbadany na obecność przeciwciał wirusa zapalenia tętnic koni z wynikiem pozytywnym lub został zaszczepiony przeciw wirusowemu zapaleniu tętnic koni:

a) odbył w dwóch kolejnych dniach próbne krycie co najmniej dwóch klaczy izolowanych przez co najmniej 7 dni poprzedzających próbne krycie i co najmniej 28 dni po nim, które to klacze poddano dwóm badaniom serologicznym na obecność wirusowego zapalenia tętnic koni z wynikiem negatywnym przy rozcieńczeniu surowicy 1 do 4, na próbkach krwi pobranych w czasie próbnego krycia i co najmniej 28 dni po próbnym kryciu; oraz

b) został poddany testowi neutralizacji wirusa na obecność wirusowego zapalenia tętnic koni, przeprowadzonemu na próbce krwi pobranej w ciągu 21 dni poprzedzających datę wysyłki w dniu r. ⁽⁴⁾:

— albo z dodatnim wynikiem przy rozcieńczeniu surowicy co najmniej 1 do 4 ⁽²⁾, albo

— z wynikiem negatywnym przy rozcieńczeniu surowicy co najmniej 1 do 4 ⁽²⁾;

albo

— zwierzę zostało zaszczepione przeciw wirusowemu zapaleniu tętnic koni w dniu r. ⁽⁴⁾ pod nadzorem urzędowego lekarza weterynarii szczepionką zatwierdzoną przez właściwy organ, zgodnie z następującymi programami wstępnych szczepień, i było ponownie szczepione w regularnych odstępach czasu ⁽²⁾:

Programy wstępnych szczepień przeciw wirusowemu zapaleniu tętnic koni:

Instrukcja: Należy wykreślić programy szczepień, które nie dotyczą zwierzęcia opisanego powyżej.

Należy zweryfikować zaświadczenia o badaniach przeprowadzonych przed pierwszym szczepieniem, o pierwszym szczepieniu i o ponownych szczepieniach.

a) Szczepienie zostało przeprowadzone w dniu pobrania próbki krwi, która po przeprowadzeniu testu neutralizacji przy rozcieńczeniu surowicy 1 do 4 dała wynik negatywny ⁽²⁾; albo

b) Szczepienie zostało przeprowadzone w okresie izolacji trwającym nie dłużej niż 15 dni pod nadzorem urzędowego lekarza weterynarii, rozpoczynającym się w dniu pobrania próbki krwi, która została zbadana w tym czasie testem neutralizacji wirusa z wynikiem negatywnym przy rozcieńczeniu surowicy 1 do 4 ⁽²⁾; albo

- c) Szczepienie zostało przeprowadzone między 180. a 270. dniem życia zwierzęcia, w okresie izolacji pod nadzorem urzędowego lekarza weterynarii. W czasie okresu izolacji dwie próbki krwi pobrane w odstępie co najmniej 10 dni wykazały stałe i zmniejszające się miano przeciwciał w teście neutralizacji wirusa na obecność wirusowego zapalenia tętnic koni ⁽²⁾; albo
- d) Szczepienie zostało przeprowadzone po tym, jak zwierzę zostało poddane testowi neutralizacji wirusa pod kątem wirusowego zapalenia tętnic koni przeprowadzonemu z wynikiem negatywnym przy rozcieńczeniu surowicy 1 do 4 na próbce krwi pobranej nie wcześniej niż 7 dni po rozpoczęciu okresu nieprzerwanej izolacji, który trwał aż do 21 dni po szczepieniu ⁽²⁾; albo
- e) Szczepienie zostało przeprowadzone między 180. a 250. dniem życia zwierzęcia, po tym jak zwierzę zostało poddane testowi neutralizacji wirusa pod kątem wirusowego zapalenia tętnic koni przeprowadzonemu z wynikiem negatywnym przy rozcieńczeniu surowicy 1 do 4 lub przeprowadzonemu w tym samym dniu przez to samo laboratorium przy stałym lub spadającym mianie na dwóch próbkach krwi pobranych w odstępie co najmniej w 14 dni ⁽²⁾”.

AKTY PRZYJĘTE PRZEZ ORGANY UTWORZONE NA MOCY UMÓW MIĘDZYNARODOWYCH

DECYZJA NR 1/2017 KOMITETU UPG UTWORZONEGO NA MOCY UMOWY PRZEJŚCIOWEJ USTANAWIAJĄCEJ RAMY UMOWY O PARTNERSTWIE GOSPODARCZYM MIĘDZY PAŃSTWAMI AFRYKI WSCHODNIEJ I POŁUDNIOWEJ, Z JEDNEJ STRONY, A WSPÓLNOTĄ EUROPEJSKĄ I JEJ PAŃSTWAMI CZŁONKOWSKIMI, Z DRUGIEJ STRONY,

z dnia 3 października 2017 r.

w sprawie przystąpienia Republiki Chorwacji do Unii Europejskiej i zmian statusu niektórych krajów i terytoriów zamorskich stowarzyszonych z Unią [2018/1144]

KOMITET UPG,

uwzględniając Umowę przejściową ustanawiającą ramy Umowy o partnerstwie gospodarczym między państwami Afryki Wschodniej i Południowej, z jednej strony, a Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, z drugiej strony ⁽¹⁾ (zwaną dalej „Umową”), podpisaną w Grand Baie w dniu 29 sierpnia 2009 r. i tymczasowo stosowaną od dnia 14 maja 2012 r., w szczególności jej art. 63, 67 i 70,

uwzględniając Traktat dotyczący przystąpienia Republiki Chorwacji do Unii Europejskiej oraz Akt przystąpienia do Umowy złożony przez Republikę Chorwacji w dniu 22 marca 2017 r.,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zgodnie z art. 63 Umowy ma ona zastosowanie, z jednej strony, do terytoriów, na których ma zastosowanie Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, na warunkach przewidzianych w tym Traktacie, oraz, z drugiej strony, do terytoriów państw sygnatariuszy z Afryki Wschodniej i Południowej (zwanymi dalej „państwami AWP”).
- (2) Zgodnie z art. 67 ust. 3 Umowy Komitet EPA może zdecydować o przedsięwzięciu wszelkich środków przejściowych lub wprowadzających zmiany, które mogą okazać się konieczne w następstwie przystąpienia nowych państw członkowskich do Unii Europejskiej.
- (3) Art. 70 Umowy stanowi, że załączniki i protokoły do Umowy stanowią jej integralną część i mogą być poddane przeglądowi lub zmieniane przez Komitet EPA.
- (4) W związku ze zmianą statusu Majotty ⁽²⁾ i Saint-Barthélemy ⁽³⁾ oraz wejściem w życie decyzji Rady 2013/755/UE ⁽⁴⁾ należy zaktualizować wykaz krajów i terytoriów zamorskich zawarty w załączniku IX do Protokołu 1 do Umowy,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Republika Chorwacji jako Strona Umowy przyjmuje i uwzględnia, w taki sam sposób jak inne państwa członkowskie Unii, teksty Umowy, a także załączniki, protokoły i deklaracje do niej dołączone.

⁽¹⁾ Dz.U. L 111 z 24.4.2012, s. 2.

⁽²⁾ Decyzja Rady Europejskiej 2012/419/UE z dnia 11 lipca 2012 r. w sprawie zmiany statusu Majotty względem Unii Europejskiej (Dz.U. L 204 z 31.7.2012, s. 131).

⁽³⁾ Decyzja Rady Europejskiej 2010/718/UE z dnia 29 października 2010 r. w sprawie zmiany wobec Unii Europejskiej statusu wyspy Saint-Barthélemy (Dz.U. L 325 z 9.12.2010, s. 4).

⁽⁴⁾ Decyzja Rady 2013/755/UE z dnia 25 listopada 2013 r. w sprawie stowarzyszenia krajów i terytoriów zamorskich z Unią Europejską („decyzja o stowarzyszeniu zamorskim”) (Dz.U. L 344 z 19.12.2013, s. 1).

Artykuł 2

W Umowie wprowadza się następujące zmiany:

1) art. 69 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 69

Teksty autentyczne

Niniejszą umowę sporządzono w dwóch egzemplarzach w każdym z następujących języków: angielskim, bułgarskim, chorwackim, czeskim, duńskim, estońskim, fińskim, francuskim, greckim, hiszpańskim, litewskim, łotewskim, maltańskim, niderlandzkim, niemieckim, polskim, portugalskim, słowackim, słoweńskim, szwedzkim, rumuńskim, węgierskim i włoskim, przy czym każdy z tych tekstów jest tak samo autentyczny.”;

2) załącznik IV do Protokołu 1 otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK IV DO PROTOKOŁU 1

DEKLARACJA NA FAKTURZE

Deklaracja na fakturze, której tekst znajduje się poniżej, powinna być sporządzona zgodnie z przypisami. Nie jest jednak konieczne zamieszczanie tych przypisów.

Wersja w języku bułgarskim

Износителят на продуктите, обхванати от този документ (митническо разрешение № ... ⁽¹⁾) декларира, че освен където е отбелязано друго, тези продукти са с ... преференциален произход ⁽²⁾.

Wersja w języku hiszpańskim

El exportador de los productos incluidos en el presente documento (autorización aduanera n.º ... ⁽¹⁾) declara que, salvo indicación en sentido contrario, estos productos gozan de un origen preferencial ... ⁽²⁾.

Wersja w języku chorwackim

Izvoznik proizvoda obuhvaćenih ovom ispravom (carinsko ovlaštenje br. ... ⁽¹⁾) izjavljuje da su, osim ako je drukčije izričito navedeno, ovi proizvodi ... ⁽²⁾ preferencijalnog podrijetla.

Wersja w języku czeskim

Vývozce výrobků uvedených v tomto dokumentu (číslo povolení ... ⁽¹⁾) prohlašuje, že kromě zřetelně označených mají tyto výrobky preferenční původ v... ⁽²⁾.

Wersja w języku duńskim

Eksportøren af varer, der er omfattet af nærværende dokument, (toldmyndighedernes tilladelse nr. ... ⁽¹⁾), erklærer, at varerne, medmindre andet tydeligt er angivet, har præferenceoprindelse i ... ⁽²⁾.

Wersja w języku niemieckim

Der Ausführer (Ermächtigter Ausführer; Bewilligungs-Nr. ... ⁽¹⁾) der Waren, auf die sich dieses Handelspapier bezieht, erklärt, dass diese Waren, soweit nicht anderes angegeben, präferenzbegünstigte ... ⁽²⁾ Ursprungswaren sind.

Wersja w języku estońskim

Käesoleva dokumendiga hõlmatud toodete eksportija (tolli kinnitus nr. ... ⁽¹⁾) deklareerib, et need tooted on ... ⁽²⁾ sooduspäritoluga, välja arvatud juhul, kui on selgelt näidatud teisiti.

Wersja w języku greckim

Ο εξαγωγέας των προϊόντων που καλύπτονται από το παρόν έγγραφο (άδεια τελωνείου υπ' αριθ. ... ⁽¹⁾) δηλώνει ότι, εκτός εάν δηλώνεται σαφώς άλλως, τα προϊόντα αυτά είναι προτιμησιακής καταγωγής ... ⁽²⁾.

Wersja w języku angielskim

The exporter of the products covered by this document (customs authorisation No ... ⁽¹⁾) declares that, except where otherwise clearly indicated, these products are of ... ⁽²⁾ preferential origin.

Wersja w języku francuskim

L'exportateur des produits couverts par le présent document (autorisation douanière n° ... ⁽¹⁾) déclare que, sauf indication claire du contraire, ces produits ont l'origine préférentielle ... ⁽²⁾.

Wersja w języku włoskim

L'esportatore delle merci contemplate nel presente documento (autorizzazione doganale n. ... ⁽¹⁾) dichiara che, salvo indicazione contraria, le merci sono di origine preferenziale ... ⁽²⁾.

Wersja w języku łotewskim

To produktu eksportētājs, kuri ietverti šajā dokumentā (muitas atļauja Nr. ... ⁽¹⁾), deklarē, ka, izņemot tur, kur ir citādi skaidri noteikts, šiem produktiem ir preferenciāla izcelsme ... ⁽²⁾.

Wersja w języku litewskim

Šiame dokumente išvardytų prekių eksportuotojas (muitinės liudijimo Nr ... ⁽¹⁾) deklaruoja, kad, jeigu kitaip nenurodyta, tai yra ... ⁽²⁾ preferencinės kilmės prekės.

Wersja w języku węgierskim

A jelen okmányban szereplő áruk exportőre (vámfelhatalmazási szám: ... ⁽¹⁾) kijelentem, hogy eltérő egyértelmű jelzés hiányában az áruk preferenciális ... ⁽²⁾ származásúak.

Wersja w języku maltańskim

L-esportatur tal-prodotti koperti b'dan id-dokument (awtorizzazzjoni tad-dwana nru. ... ⁽¹⁾) jiddikjara li, hliet fejn indikat b'mod ċar li mhux hekk, dawn il-prodotti huma ta' oriġini preferenzjali ... ⁽²⁾.

Wersja w języku niderlandzkim

De exporteur van de goederen waarop dit document van toepassing is (douanevergunning nr. ... ⁽¹⁾), verklaart dat, behoudens uitdrukkelijke andersluidende vermelding, deze goederen van preferentiële ... oorsprong zijn ⁽²⁾.

Wersja w języku polskim

Eksporter produktów objętych tym dokumentem (upoważnienie władz celnych nr ... ⁽¹⁾) deklaruje, że z wyjątkiem gdzie jest to wyraźnie określone, produkty te mają ... ⁽²⁾ preferencyjne pochodzenie.

Wersja w języku portugalskim

O abaixo-assinado, exportador dos produtos abrangidos pelo presente documento (autorização aduaneira n.º ... ⁽¹⁾), declara que, salvo indicação expressa em contrário, estes produtos são de origem preferencial ... ⁽²⁾.

Wersja w języku rumuńskim

Exportatorul produselor ce fac obiectul acestei document (autorizația vamală nr. ... ⁽¹⁾) declară că, exceptând cazul în care în mod expres este indicat altfel, aceste produse sunt de origine preferențială ... ⁽²⁾.

Wersja w języku słoweńskim

Izvoznik blaga, zajetega s tem dokumentom (pooblastilo carinskih organov št ... ⁽¹⁾) izjavlja, da, razen če ni drugače jasno navedeno, ima to blago preferencialno ... ⁽²⁾ poreklo.

Wersja w języku słowackim

Vývozca výrobkov uvedených v tomto dokumente (číslo povolenia ... ⁽¹⁾) vyhlasuje, že okrem zreteľne označených, majú tieto výrobky preferenčný pôvod v ... ⁽²⁾.

Wersja w języku fińskim

Tässä asiakirjassa mainittujen tuotteiden viejä (tullin lupa n:o ... ⁽¹⁾) ilmoittaa, että nämä tuotteet ovat, ellei toisin ole selvästi merkitty, etuuskohteluun oikeutettuja ... alkuperätuotteita ⁽²⁾.

Wersja w języku szwedzkim

Exportören av de varor som omfattas av detta dokument (tullmyndighetens tillstånd nr. ... ⁽¹⁾) försäkrar att dessa varor, om inte annat tydligt markerats, har förmånsberättigande ... ursprung ⁽²⁾.

..... ⁽³⁾

(Miejscowość i data)

..... ⁽⁴⁾

(Podpis eksportera; ponadto należy czytelnie wpisać nazwisko osoby podpisującej deklarację)

Uwagi

- (1) Jeżeli deklaracja na fakturze jest sporządzona przez upoważnionego eksportera w rozumieniu art. 22 protokołu, numer upoważnienia tego eksportera musi być umieszczony w tym miejscu. Jeśli deklaracja na fakturze nie jest sporządzona przez upoważnionego eksportera, tekst w nawiasach opuszcza się lub miejsce pozostawia się niewypełnione.
- (2) Należy wskazać pochodzenie produktów. Jeżeli deklaracja na fakturze odnosi się w całości lub w części do produktów pochodzących z Ceuty i Melilli w rozumieniu art. 40 protokołu, eksporter musi wyraźnie wskazać je w dokumencie, w którym sporządzana jest deklaracja, poprzez wpisanie symbolu »CM«.
- (3) Wskazania te mogą zostać pominięte, jeżeli odpowiednie informacje są zawarte w samym dokumencie.
- (4) Zob. art. 21 ust. 5 protokołu. Jeżeli podpis eksportera nie jest wymagany, zwolnienie z obowiązku złożenia podpisu powoduje również zwolnienie z obowiązku podania nazwiska podpisującego.”.

Artykuł 3

Unia Europejska przekazuje państwom AWP tekst Umowy w języku chorwackim.

Artykuł 4

1. Umowę stosuje się do towarów wywożonych z jednego z państw AWP do Republiki Chorwacji lub wywożonych z Republiki Chorwacji do jednego z państw AWP, które spełniają postanowienia Protokołu 1 do Umowy i które w dniu 1 lipca 2013 r. znajdowały się w tranzycie lub były składowane czasowo w składzie celnym lub w wolnym obszarze celnym w jednym z państw AWP lub w Republice Chorwacji.
2. W przypadkach, o których mowa w ust. 1, przyznaje się traktowanie preferencyjne, pod warunkiem przedstawienia organom celnym państwa przywozu, przed upływem czterech miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszej decyzji, dowodu pochodzenia wystawionego z mocą wsteczną przez organy celne państwa wywozu.

Artykuł 5

Państwa AWP zobowiązują się, że w związku z przystąpieniem Republiki Chorwacji do Unii Europejskiej nie będą wnosić żadnych roszczeń ani żądań, ani nie będą powoływać się na żadne koncesje ustanowione na mocy art. XXIV.6 i art. XXVIII GATT 1994 lub art. XXI GATS, ani nie będą modyfikować ani wycofywać tych koncesji.

Artykuł 6

Załącznik IX do Protokołu 1 do Umowy otrzymuje brzmienie:

„ZAŁĄCZNIK IX DO PROTOKOŁU 1

KRAJE I TERYTORIA ZAMORSKIE

W rozumieniu niniejszego protokołu »kraje i terytoria zamorskie« oznaczają kraje i terytoria określone w części czwartej Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, wymienione poniżej:

(Niniejszy wykaz pozostaje bez uszczerbku dla statusu tych państw i terytoriów, a także przyszłych zmian ich statusu).

1. Kraje i terytoria zamorskie, które utrzymują szczególne stosunki z Królestwem Danii:

— Grenlandia.

2. Kraje i terytoria zamorskie, które utrzymują szczególne stosunki z Republiką Francuską:
 - Nowa Kaledonia i terytoria zależne,
 - Polinezja Francuska,
 - Saint-Pierre i Miquelon,
 - Saint-Barthélemy,
 - Francuskie Terytoria Południowe i Antarktyczne,
 - Wallis i Futuna.
3. Kraje i terytoria zamorskie, które utrzymują szczególne stosunki z Królestwem Niderlandów:
 - Aruba,
 - Bonaire,
 - Curaçao,
 - Saba,
 - Sint Eustatius,
 - Sint Maarten.
4. Kraje i terytoria zamorskie, które utrzymują szczególne stosunki ze Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej:
 - Anguilla,
 - Bermudy,
 - Kajmany,
 - Falklandy,
 - Georgia Południowa i Sandwich Południowy,
 - Montserrat,
 - Pitcairn,
 - Święta Helena i terytoria zależne,
 - Brytyjskie Terytorium Antarktyczne,
 - Brytyjskie Terytorium Oceanu Indyjskiego,
 - Wyspy Turks i Caicos,
 - Brytyjskie Wyspy Dziewicze.”.

Artykuł 7

Niniejsza decyzja wchodzi w życie w dniu 3 października 2017 r.

Art. 3 i 4 stosuje się ze skutkiem od dnia 1 lipca 2013 r.

Sporządzono w Antananarywie dnia 3 października 2017 r.

*W imieniu państw ESA będących
sygnatariuszami*
Haymandoyal DILLUM

W imieniu Unii Europejskiej
Cecilia MALMSTRÖM

ISSN 1977-0766 (wydanie elektroniczne)
ISSN 1725-5139 (wydanie papierowe)



Urząd Publikacji Unii Europejskiej
2985 Luksemburg
LUKSEMBURG

PL