

**ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 2320/2002 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I
RADY**

z dnia 16 grudnia 2002 r.

ustanawiające wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2,

uwzględniając wnioski Rady Transportu z dnia 16 października 2001 r., w szczególności ich ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji¹,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno - Społecznego²,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 251 Traktatu³, w świetle wspólnego tekstu zatwierdzonego przez komitet pojednawczy dnia 15 listopada 2002 r.,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zbrodnie popełnione w Nowym Jorku i Waszyngtonie dnia 11 września 2001 r. pokazują, że terroryzm jest jednym z największych zagrożeń dla ideałów demokracji i wolności oraz pokojowych wartości, które są podstawową istotą Unii Europejskiej.
- (2) Lotnictwo cywilne powinno zawsze zapewniać bezpieczeństwo obywateli Wspólnoty Europejskiej przez zapobieganie aktom bezprawnych ingerencji.
- (3) Bez uszczerbku dla przepisów Państw Członkowskich w zakresie bezpieczeństwa narodowego oraz środków podejmowanych na podstawie tytułu VI Traktatu o Unii Europejskiej, cel ten należy osiągnąć przez przyjęcie właściwych przepisów w dziedzinie transportu lotniczego ustanawiających wspólne normy podstawowe w oparciu o bieżące zalecenia Dokumentu 30 Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC). Kompetencje wykonawcze należy przekazać Komisji w celu

¹Dz.U. C 51 E z 26.2.2002, str. 221.

²Dz.U. C 48 z 21.2.2002, str. 70.

³Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 29 listopada 2001 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym), wspólne stanowisko Rady z dnia 28 stycznia 2002 r. (Dz.U. C 113 E z 14.5.2002, str. 17) oraz decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 14 maja 2002 r. (dotychczas nieopublikowana w Dzienniku Urzędowym). Decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 5 grudnia 2002 r. oraz decyzja Rady z dnia 9 grudnia 2002 r.

przyjęcia odnośnych szczegółowych środków wykonawczych. W celu zapobieżenia bezprawnym czynom, niektóre z tych środków wykonawczych powinny być tajne i niepublikowane.

- (4) Niniejsze rozporządzenie respektuje prawa podstawowe i przestrzega zasad uznanych w szczególności w Karcie Praw Podstawowych Unii Europejskiej.
- (5) Różnorodność działalności lotnictwa cywilnego sprawia, że zagrożenia wobec nich są zróżnicowane. Zatem szczegółowe środki wykonawcze należy odpowiednio dostosować do specyfiki działalności oraz wrażliwości niektórych środków.
- (6) W małych portach lotniczych stosowanie wspólnych norm podstawowych mogłoby być nieproporcjonalne lub ich wdrożenie mogłoby być niemożliwe z obiektywnych praktycznych przyczyn. W takim przypadku, właściwe organy Państw Członkowskich powinny mieć możliwość stosowania alternatywnych środków zapewniających odpowiedni poziom bezpieczeństwa. Komisja powinna zbadać, czy obiektywne praktyczne przyczyny uzasadniają takie środki oraz czy zapewniają one odpowiedni poziom bezpieczeństwa.
- (7) Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Konwencja chicagowska), przewiduje minimalne normy bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.
- (8) Do osiągnięcia celów niniejszego rozporządzenia każde Państwo Członkowskie powinno przyjąć krajowy program bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego oraz odpowiedni program kontroli jakości i program szkolenia.
- (9) Z uwagi na różnorodność stron zaangażowanych w wykonywaniu środków bezpieczeństwa na poziomie krajowym, konieczne jest aby każde Państwo Członkowskie powołało jeden właściwy organ odpowiedzialny za koordynację i monitorowanie wykonywania programów bezpieczeństwa lotnictwa.
- (10) Państwa Członkowskie powinny otrzymać możliwość stosowania bardziej rygorystycznych środków.
- (11) Monitorowanie środków bezpieczeństwa wymaga ustanowienia na poziomie krajowym odpowiednich systemów kontroli jakości oraz organizacji kontrolnej pod nadzorem Komisji w celu weryfikowania skuteczności krajowego systemu.
- (12) Środki niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia należy przyjąć zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r., ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji⁴.
- (13) Ustalenia dotyczące zwiększenia współpracy w zakresie wykorzystania portu lotniczego Gibraltar, zawarte w Londynie dnia 2 grudnia 1987 r. między Królestwem Hiszpanii a Zjednoczonym Królestwem we wspólnej deklaracji Ministrów Spraw Zagranicznych obu państw nie weszły jeszcze w życie.

⁴Dz.U. L 184 z 17.1.1999, str. 23.

- (14) Ponieważ cele proponowanych działań, a mianowicie ustanowienie i stosowanie odpowiednich przepisów w zakresie transportu lotniczego, nie mogą być osiągnięte w sposób wystarczający przez Państwa Członkowskie, natomiast ze względu na ogólnoeuropejski zakres niniejszego rozporządzenia, możliwe jest lepsze ich osiągnięcie na poziomie Wspólnoty, Wspólnota może przyjąć środki, zgodnie z zasadą pomocniczości, jak określono w art. 5 Traktatu. Zgodnie z zasadą proporcjonalności, jak określono w tym artykule, niniejsze rozporządzenie ogranicza się do wspólnych norm podstawowych niezbędnych w celu osiągnięcia celów bezpieczeństwa lotnictwa oraz nie wykracza poza to co jest konieczne do osiągnięcia tego celu,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Cele

1. Głównym celem niniejszego rozporządzenia jest ustanowienie i wykonanie właściwych środków wspólnotowych w celu zapobieżenia aktom bezprawnych ingerencji przeciwko lotnictwu cywilnemu.
2. Dodatkowym celem jest zapewnienie podstawy do wspólnej wykładni odnośnych postanowień Konwencji chicagowskiej, w szczególności jej załącznika 17.
3. Środki do osiągnięcia celów określonych w ust. 1 i 2 są następujące:
 - a) ustalenie wspólnych podstawowych norm środków bezpieczeństwa lotnictwa;
 - b) ustanowienie właściwych mechanizmów monitorowania zgodności.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia:

1. „port lotniczy” oznacza każdy obszar w Państwie Członkowskim, dostępny dla handlowej eksploatacji transportu lotniczego;
2. „Konwencja chicagowska” oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wraz z załącznikami, podpisaną w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.;
3. „bezpieczeństwo lotnictwa” oznacza połączenie środków oraz zasobów ludzkich i naturalnych przeznaczonych do ochrony lotnictwa cywilnego przed bezprawnymi aktami ingerencji.

Artykuł 3

Zakres

1. Środki ustanowione w niniejszym rozporządzeniu stosuje się do wszystkich portów

lotniczych znajdujących się na terytorium Państw Członkowskich, do których Traktat ma zastosowanie.

2. Przyjmuje się, że stosowanie niniejszego rozporządzenia do portu lotniczego na Gibraltarze pozostaje bez uszczerbku dla odpowiednich stanowisk prawnych Królestwa Hiszpanii oraz Zjednoczonego Królestwa w odniesieniu do sporów dotyczących suwerenności terytorium, na którym położony jest port lotniczy.

3. Stosowanie niniejszej dyrektywy do portu lotniczego Gibraltar wstrzymuje się do momentu wejścia w życie porozumień zawartych we Wspólnej Deklaracji Ministrów Spraw Zagranicznych Królestwa Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa z dnia 2 grudnia 1987 r. Rządy Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa poinformują Radę o tej dacie wejścia w życie.

Artykuł 4

Wspólne normy

1. Wspólne normy podstawowe dotyczące środków bezpieczeństwa w lotnictwie opierają się na bieżących zaleceniach Dokumentu 30 Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC) i są zawarte w załączniku.

2. Niezbędne środki dla wykonania i technicznego dostosowania wspólnych norm podstawowych przyjmuje się zgodnie z procedurą określoną w art. 9 ust. 2 po wnikliwym rozpatrzeniu różnych rodzajów operacji i wrażliwości środków dotyczących:

- a) kryteriów eksploatacyjnych i prób odbiorczych urzędów;
- b) szczegółowych procedur zawierających informacje sensoryczne;
- c) szczegółowych kryteriów wyłączenia środków bezpieczeństwa.

3. Właściwe władze Państwa Członkowskiego na podstawie lokalnej oceny ryzyka oraz tam, gdzie zastosowanie środków bezpieczeństwa określonych w załączniku do niniejszego rozporządzenia może być niewspółmierne lub gdzie nie mogą być one wykonywane z obiektywnych praktycznych przyczyn, mogą przyjąć krajowe środki bezpieczeństwa w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa w portach lotniczych:

- a) o średniej rocznej liczbie 2 lotów handlowych dziennie; lub
- b) obsługujących wyłącznie nieregularne loty cywilne; lub
- c) o działalności handlowej ograniczonej do statków powietrznych poniżej 10 ton maksymalnej masy startowej (MTOW) lub posiadających mniej niż 20 siedzeń,

uwzględniając dane takich małych portów lotniczych.

Zainteresowane Państwo Członkowskie powiadamia Komisję o tych środkach.

4. Komisja bada, czy środki przyjęte przez Państwo Członkowskie zgodnie z ust. 3 są uzasadnione z obiektywnych praktycznych przyczyn i zapewniają odpowiedni poziom

bezpieczeństwa. Jeśli środki nie spełniają tych kryteriów, Komisja podejmuje decyzję zgodnie z procedurą określoną w art. 9 ustęp 3; w takim przypadku Państwo Członkowskie uchyla je lub przyjmuje.

Artykuł 5

Krajowy program bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego

1. W ciągu 3 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, każde Państwo Członkowskie przyjmuje krajowy program bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w celu zapewnienia stosowania wspólnych norm określonych w art. 4 ust. 1 oraz środków przyjętych zgodnie z art. 4 ust. 2 do dnia określonego w tych środkach.
2. Bez względu na to, czy w Państwie Członkowskim jeden lub większa liczba organów lub podmiotów zajmuje się bezpieczeństwem lotnictwa, każde Państwo Członkowskie wyznacza właściwy organ odpowiedzialny za koordynację i monitoring wykonywania swego krajowego programu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.
3. W ciągu 6 miesięcy od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia każde Państwo Członkowskie wymaga od swoich właściwych władz, że zapewnią opracowanie i wdrożenie programu kontroli jakości krajowego bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego tak, aby zapewnić skuteczność krajowego programu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.
4. Każde Państwo Członkowskie zapewnia, że jego porty lotnicze i przewoźnicy lotniczy świadczący usługi z takiego Państwa, wdrożą i utrzymają właściwe programy bezpieczeństwa portów lotniczych i przewoźników lotniczych spełniające wymagania krajowego programu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. Programy te są przedkładane do zatwierdzenia i są monitorowane przez właściwe organy.
5. Każde Państwo Członkowskie wymaga od właściwych władz, że zapewnią opracowanie i wdrożenie programu szkolenia w zakresie krajowego bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

Artykuł 6

Bardziej rygorystyczne środki

Państwa Członkowskie mogą zastosować, zgodnie z prawem wspólnotowym, bardziej rygorystyczne środki od ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu. Możliwie najszybciej po ich zastosowaniu Państwa Członkowskie powiadamiają Komisję o charakterze tych środków.

Artykuł 7

Monitoring zgodności

1. Wymagania techniczne programu kontroli jakości krajowego bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, który ma być wdrożony przez Państwa Członkowskie są przyjmowane zgodnie z procedurą określoną w art. 9 ust 2. Taki program jest oparty o najlepsze praktyki i uwzględnia szybkie wykrywanie i poprawianie wad. Każdy program zapewnia, że wszystkie porty lotnicze znajdujące się w danym Państwie Członkowskim są poddawane regularnym audytom

pod nadzorem właściwego organu określonego w art. 5 ust. 2. Audyty takie prowadzi się zgodnie z powszechnie przyjętą metodologią przez audytorów posiadających kwalifikacje zgodnie z powszechnie przyjętymi kryteriami.

2. Rozpoczynając 6 miesięcy po wejściu w życie przepisów niniejszego rozporządzenia zgodnie z art. 12, Komisja przeprowadza we współpracy z właściwym organem wymienionym w art. 5 ust. 2 kontrole, w tym kontrole odpowiedniej grupy próbnej portów lotniczych w celu monitorowania stosowania niniejszego rozporządzenia przez Państwa Członkowskie. Kontrole takie uwzględniają informacje uzyskane z krajowych programów kontroli jakości bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, w szczególności sprawozdań z audytów. Szczegółowe zasady przeprowadzania takich kontroli są przyjmowane zgodnie z procedurą określoną w art. 9 ust. 2.

3. Urzędnicy upoważnieni przez Komisję do przeprowadzenia kontroli zgodnie z ust. 2 wykonują swoje uprawnienia po przedstawieniu pisemnego upoważnienia określającego przedmiot i cel kontroli oraz datę jej rozpoczęcia. Kontrole portów lotniczych są niezapowiedziane. Komisja w odpowiednim czasie powiadamia zainteresowane Państwa Członkowskie o zaplanowanych kontrolach.

Zainteresowane Państwo Członkowskie poddaje się takim kontrolom i zapewnia, że odpowiednie organy i osoby także poddadzą się tym kontrolom.

4. Komisja przekazuje sprawozdania z kontroli zainteresowanemu Państwu Członkowskiemu, które w terminie trzech miesięcy od powiadomienia wskazuje środki podjęte dla naprawienia ewentualnych braków. Sprawozdanie i odpowiedź właściwego organu określonego w art. 5 ust. 2 przekazywane są Komitetowi powołanemu przez art. 9 ust. 1.

Artykuł 8

Rozpowszechnianie informacji

1. Bez uszczerbku dla publicznego prawa dostępu do dokumentów jak ustanowiono w rozporządzeniu (WE) 1049/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 30 maja 2001 r. w sprawie publicznego dostępu do dokumentów Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji⁵,

a) środki odnoszące się do

(i) kryteriów eksploatacyjnych i prób odbiorczych urzędzeń;

(ii) szczegółowych procedur zawierających informacje sensytywne;

(iii) szczegółowych kryteriów wyłączających środki bezpieczeństwa; określone w art. 4 ust. 2;

b) specyfikacje określone w art. 7 ust. 1; oraz

c) sprawozdania z kontroli i odpowiedzi Państwa Członkowskiego, określone w art. 7 ust.

⁵Dz.U. L 145 z 31.5.2001, str. 43.

4,

są tajne i nie są publikowane. Są one udostępniane wyłącznie organom określonym w art. 5 ust. 2, które przekazują je wyłącznie zainteresowanym stronom, dla których są one niezbędne zgodnie z obowiązującymi przepisami krajowymi dotyczącymi rozpowszechniania informacji sensorywnych.

2. Państwa Członkowskie na ile jest to możliwe i zgodne z prawem krajowym, traktują jako poufne informacje pochodzące ze sprawozdań z kontroli i odpowiedzi Państw Członkowskich dotyczących innego Państwa Członkowskiego.

3. Jeżeli nie jest oczywiste, czy sprawozdania z kontroli i odpowiedzi mogą czy nie mogą być ujawnione, Państwa Członkowskie lub Komisja zasięgają opinii zainteresowanego Państwa Członkowskiego.

Artykuł 9

Komitet

1. Komisja wspierana jest przez komitet składający się z przedstawicieli Państw Członkowskich, na którego czele stoi przedstawiciel Komisji.

2. W przypadku dokonywania odniesienia do niniejszego ustępu, stosuje się art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy jej art. 8.

Okres przewidziany w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na jeden miesiąc.

3. W przypadku dokonywania odniesienia do niniejszego ustępu, stosuje się art. 6 i 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy jej art. 8.

4. Komitet przyjmuje swój regulamin wewnętrzny.

Artykuł 10

Państwa trzecie

Bez uszczerbku dla zobowiązań Państwa Członkowskiego dotyczących respektowania oceny ryzyka i klauzul bezpieczeństwa w umowach z zakresu lotnictwa cywilnego, Komisja powinna z pomocą Komitetu Bezpieczeństwa rozważyć, wraz z Międzynarodową Organizacją Lotnictwa Cywilnego (ICAO) oraz ECAC, możliwość opracowania mechanizmu oceny, czy ruch lotniczy z portów lotniczych państwa trzeciego spełnia podstawowe wymogi bezpieczeństwa.

Artykuł 11

Publikowanie informacji

Z zastrzeżeniem rozporządzenia (WE) nr 1049/2001, Komisja publikuje co roku sprawozdanie z wykonania niniejszego rozporządzenia oraz dotyczące sytuacji we Wspólnocie w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa, wyciągając wnioski ze sprawozdań z

kontroli.

Artykuł 12

Kary

Kary za naruszenie przepisów niniejszego rozporządzenia są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

Artykuł 13

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*, z wyjątkiem następujących przepisów załącznika:

- dotyczących prześwietlania bagażu (ppkt 5.2.),
- dotyczących towarów, przesyłek kurierskich i ekspresowych (część 6), oraz
- dotyczących poczty (część 7),

które wchodzi w życie z dniem 31 grudnia 2002 r.

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

Sporządzono w Brukseli, dnia 16 grudnia 2002 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

P. COX

Przewodniczący

W imieniu Rady

M. FISCHER BOEL

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

1. DEFINICJE

1. „Towarzyszący bagaż rejestrowany”: Bagaż dopuszczony do przewozu w luku bagażowym statku powietrznego na pokładzie, którego znajduje się pasażer, który zgłosił go odprawy.
2. „Rejon operacji lotniczych”: Powierzchnia manewrowa portu lotniczego, przyległe tereny i budynki lub ich części.
3. „Kontrola bezpieczeństwa statku powietrznego”: Kontrola powierzchni wewnątrz statku powietrznego, do których pasażerowie mogli mieć dostęp oraz kontrola kabiny pasażerskiej w celu wykrycia przedmiotów zakazanych.
4. „Przeszukanie statku powietrznego”: Staranna kontrola wnętrza i pokrycia statku powietrznego w celu wykrycia przedmiotów zakazanych.
5. „Sprawdzenie tożsamości”: Sprawdzenie tożsamości osoby fizycznej i zgromadzonych danych, w tym karalności, w ramach oceny możliwości dopuszczenia danej osoby bez eskorty do miejsc objętych kontrolą bezpieczeństwa.
6. „Bagaż kabinowy”: Bagaż przeznaczony do przewozu w kabinie pasażerskiej statku powietrznego.
7. „Lot handlowy”: Regularny lub nieregularny lot lub działalność lotnicza świadczona na zlecenie i dostępna dla ogółu społeczeństwa lub grup prywatnych za wynagrodzeniem.
8. „Co-Mat”: Skrót oznaczający materiały przewoźnika lotniczego przewożone w ramach jego sieci stacji.
9. „Co-Mail”: Skrót oznaczający pocztę służbową przewoźnika lotniczego przewożoną w ramach jego sieci stacji.
10. „Stałe kontrole wyrwykowe”: Kontrole prowadzone podczas całego okresu działalności, o ile kontrole takie mają być prowadzone w sposób wyrwykowy.
11. „Lotnictwo cywilne nieregularne”: Działalność lotnicza regularna lub nieregularna nie oferowana ani dostępna dla ogółu społeczeństwa.
12. „EDS” - (System wykrywania materiałów wybuchowych). System lub połączenie różnych technologii mających zdolność wykrywania, i sygnalizowania tego za pomocą alarmu, materiałów wybuchowych umieszczonych w bagażu, niezależnie od materiału, z jakiego wykonany jest bagaż.
13. „EDDS” - (System wykrywania urządzeń wybuchowych). System lub połączenie różnych technologii mających zdolność wykrywania, i sygnalizowania tego za pomocą alarmu, urządzeń wybuchowych przez wykrycie jednej lub więcej części składowych takich urządzeń umieszczonych w bagażu, niezależnie od materiału, z jakiego wykonany jest bagaż.

14. „Bagaż rejestrowany”: Bagaż przeznaczony do przewożenia w luku bagażowym statku powietrznego.
15. „Znany nadawca”:
 - (a) W przypadku towarów: Inicjator przewozu towarów drogą lotniczą na własny rachunek prowadzący ustaloną działalność wraz z zarejestrowanym agentem lub przewoźnikiem lotniczym według kryteriów wyszczególnionych w niniejszym załączniku.
 - b) W przypadku poczty: Inicjator przewozu poczty drogą lotniczą na własny rachunek i który ustanowił działalność gospodarczą z zarejestrowanym organem / władzą pocztowym(-ą).
16. „Rejon przylegający”: Obszar portu lotniczego niebędący rejonem operacji lotniczych i obejmujący wszystkie powierzchnie publiczne.
17. „Poczta”: Wysyłka korespondencji i innych przedmiotów przewożonych lub przeznaczonych do dostarczenia przez służby pocztowe. Państwa Członkowskie określają organy / służby pocztowe.
18. „Przedmioty zakazane”: Przedmiot, który może być użyty do popełnienia bezprawnego czynu i który nie został odpowiednio zgłoszony i poddany obowiązującym przepisom ustawowym i wykonawczym. Wykaz przedmiotów zakazanych znajduje się w załączniku.
19. „PEDS”: (Uproszczony system rentgenowski do automatycznego wykrywania materiałów wybuchowych). System lub połączenie różnych technologii mających zdolność wykrywania, i sygnalizowania tego za pomocą alarmu, materiałów wybuchowych umieszczonych w bagażu, niezależnie od materiału, z jakiego wykonany jest bagaż.
20. „Zarejestrowany agent”: Agent, spedytor towarowy lub inny podmiot prowadzący działalność wraz z operatorem i zapewniający kontrolę bezpieczeństwa na poziomie akceptowanym lub wymaganym przez właściwe organy w odniesieniu do towarów, przesyłek kurierskich i ekspresowych lub poczty.
21. „Obszar objęty kontrolą bezpieczeństwa”: Powierzchnie w rejonie operacji lotniczych portu lotniczego, do których dostęp jest kontrolowany w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. Powierzchnie takie normalnie obejmują, między innymi, wszystkie powierzchnie dla pasażerów odlatujących od punktów kontrolnych do statku powietrznego, rampy, miejsca kompletacji bagażu, wiat towarowych, centrów pocztowych i pomieszczeń do celów utrzymania czystości rejonu operacji lotniczych i catering.
22. „Kontrola bezpieczeństwa”: Środki, z pomocą których można zapobiec wprowadzeniu przedmiotów zakazanych.
23. „Kontrolowanie”: Stosowanie technicznych lub innych środków do identyfikacji i/lub

wykrywania przedmiotów zakazanych.

24. „Bagaż bez właściciela”: Bagaż przyjęty do przewozu w luku bagażowym statku powietrznego na pokładzie, którego nie znajduje się pasażer, który zgłosił go odprawy.
25. „Terminal”: Główny budynek lub grupa budynków, w których dokonuje się odprawa pasażerów i towarów oraz dopuszczenie na pokład samolotu.
26. „TIP”: (Projekcja wirtualnych obrazów zagrożeń). Oprogramowanie, które można zainstalować w niektórych urządzeniach prześwietlających promieniami rentgenowskimi. Program nakłada wirtualne obrazy niebezpiecznych przedmiotów (np. pistoletu, noża, zaimprovizowanego urządzenia wybuchowego) na obraz prześwietlanego bagażu i natychmiast powiadamia operatora urządzenia prześwietlającego o wykryciu takich obrazów.
27. „Urządzenie do wykrywania substancji śladowych”: System lub połączenie różnych technologii mających zdolność wykrywania bardzo małych ilości (rzędu 1 miliardowej części grama) i sygnalizowania tego za pomocą alarmu, materiałów wybuchowych umieszczonych w bagażu lub innych przedmiotach poddanych analizie.

2. BEZPIECZEŃSTWO PORTU LOTNICZEGO

2.1. Wymagania dotyczące planowania portu lotniczego

Projekt lub rozplanowanie portów lotniczych, terminali pasażerskich i towarowych oraz innych budynków mających bezpośredni dostęp do rejonu operacji lotniczych uwzględnia wymogi zasadnicze odnoszące się do:

- a) kontroli bezpieczeństwa wobec pasażerów, bagażu, towarów, przesyłek kurierskich i ekspresowych, poczty oraz pomieszczeń cateringowych i dostaw dla przewoźnika lotniczego;
- b) ochrony i kontroli dostępu do rejonu operacji lotniczych, obszarów objętych kontrolą bezpieczeństwa oraz innych wrażliwych powierzchni i obiektów portu lotniczego;
- c) efektywnego wykorzystania urządzeń służących bezpieczeństwu.

2.1.1. Granice między rejonem operacji lotniczych a rejonem przylegającym

W portach lotniczych ustala się granice między rejonem operacji lotniczych a rejonem przylegającym.

2.1.2. Obszary objęte ochroną bezpieczeństwa

W każdym porcie lotniczym ustala się obszary objęte ochroną bezpieczeństwa.

2.2. Kontrola dostępu

2.2.1. Obszary objęte ochroną bezpieczeństwa i inne powierzchnie rejonu operacji lotniczych

- (i) Dostęp do obszarów objętych ochroną bezpieczeństwa i innych powierzchni rejonu operacji lotniczych jest kontrolowany przez cały czas w celu zapewnienia, że żadna nieupoważniona osoba nie wejdzie do takich stref oraz żadne przedmioty zakazane nie zostaną wprowadzone do obszarów objętych ochroną bezpieczeństwa ani statku powietrznego.
- (ii) Wszyscy pracownicy, dla których niezbędny jest dostęp do obszarów objętych ochroną bezpieczeństwa powinni są poddawani sprawdzeniu, na co najmniej 5 lat wstecz. Kontrolę taką powtarza się w regularnych odstępach czasu nieprzekraczających 5 lat.
- (iii) Wszyscy pracownicy, dla których niezbędny jest dostęp do obszarów objętych ochroną bezpieczeństwa także otrzymują regularne szkolenie w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa (patrz ppkt 12.3.), w tym zagrożeń bezpieczeństwa lotnictwa oraz otrzymują instrukcje powiadamiania stosownych organów o każdym wydarzeniu mogącym stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa lotnictwa.
- (iv) Karty identyfikacyjne portu lotniczego są wydawane wszystkim pracownikom zatrudnionym w porcie lotniczym lub często go odwiedzającym (w tym pracownikom przewoźników lotniczych i innych organizacji). Karty identyfikacyjne portu lotniczego zawierają nazwisko i zdjęcie posiadacza. Są ważne tylko na ograniczony okres. Stosowne władze ustalają, kiedy wydać stałą kartę identyfikacyjną portu lotniczego częstym gościom.
- (v) Kartę identyfikacyjną portu lotniczego nosi się w widocznym miejscu przez cały czas pełnienia obowiązków przez posiadacza.
- (vi) Pojazdy niezbędne w rejonie operacji lotniczych pozostają w rejonie operacji lotniczych przez okres niezbędny.
- (vii) Pojazdy poruszające się między rejonem operacji lotniczych a rejonem przylegającym otrzymują przepustki specyficzne dla pojazdu i zamocowane do niego w łatwo widocznym miejscu. Inne pojazdy wymagające dostępu do rejonu operacji lotniczych dopuszcza się po ich skontrolowaniu i wydaniu przepustki tymczasowej. Pojazdy używane w akcjach w nagłych przypadkach można zwolnić z tych wymagań.
- (viii) Karty identyfikacyjne portu lotniczego i przepustki pojazdów sprawdza się we wszystkich punktach kontrolnych rejonu operacji lotniczych i obszarów objętych ochroną bezpieczeństwa.

2.2.2. Powierzchnie terminali

Utrzymuje się nadzór nad wszystkimi powierzchniami terminali publicznie dostępnymi. Terminale patroluje się, a pasażerów i inne osoby nadzorują pracownicy ochrony.

2.2.3. Inne powierzchnie publiczne

Zapewnia się środki kontroli dostępu do powierzchni publicznych w pobliżu obszarów

ruchu statków powietrznych (tarasów widokowych, hoteli lotniskowych i parkingów). Pozostałe powierzchnie publiczne wymagające nadzoru obejmują, ale nie są do nich ograniczone, obiekty zawsze znajdujące się w rejonie przylegającym, w tym parkingi dla klientów i inne parkingi publiczne, drogi dojazdowe do terminali i drogi publiczne, obiekty wynajmu samochodów, powierzchnie przeznaczone dla transportu drogowego i taksówek oraz obiekty hotelowe na terenie portu lotniczego.

Wprowadza się również rozwiązania zapewniające, że powierzchnie publiczne można szybko zamknąć w przypadku wzrostu zagrożenia. Pracownicy ochrony patrolują te powierzchnie, gdy są one dostępne publicznie.

2.3. Kontrola personelu, przewożonych przedmiotów i pojazdów

- a) Wszyscy pracownicy, w tym członkowie załóg statków powietrznych, wraz z przewożonymi przedmiotami są kontrolowani przed uzyskaniem dostępu do obszaru objętego ochroną bezpieczeństwa. Tam, gdzie nie jest to możliwe, osoby i przedmioty poddaje się ciągłym kontrolom wrywkowym z częstotliwością wskazaną przez ocenę ryzyka przeprowadzoną przez właściwe organy w każdym Państwie Członkowskim; kontrola wrywkowa obejmuje wszystkie przedmioty wnoszone na pokład statków powietrznych przez jakiegokolwiek służby, w tym sprzątające, bezcłowe i inne strony mające dostęp do statków powietrznych.

Rok po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia wszyscy pracownicy, w tym członkowie załóg statków powietrznych, wraz z przedmiotami wnoszonymi będą kontrolowani przed uzyskaniem dostępu do krytycznych części obszarów objętych ochroną bezpieczeństwa, jakie określą właściwe organy każdego Państwa Członkowskiego.

Do dnia 1 lipca 2004 r., Komisja przyjmie właściwe środki wykonawcze do wspólnej definicji krytycznych części obszarów objętych ochroną bezpieczeństwa zgodnie z art. 4 ust. 2 niniejszego rozporządzenia. Takie środki będą w pełni stosowane najpóźniej pięć lat po ich przyjęciu przez Komisję, bez uszczerbku dla art. 6 niniejszego rozporządzenia.

Procedura kontrolowania zapewnia, że żaden zakazany przedmiot nie zostanie wniesiony a zastosowane metody będą takie same jak przy kontroli pasażerów i bagażu kabinowego.

- b) Pojazdy i dostawy wprowadzane do rejonu operacji lotniczych lub do innych obszarów objętych ochroną bezpieczeństwa kontroluje się wrywkowo.

2.4. Bezpieczeństwo fizyczne i patrole

- a) Płyta lotniska i powierzchnie postojowe są odpowiednio oświetlone, dotyczy to w szczególności szczególnie narażonych obszarów lotniska.
- b) Powierzchnie techniczne i konserwacyjne są chronione przy pomocy ogrodzeń, straży, patroli a dostęp do tych powierzchni jest kontrolowany za pomocą kart identyfikacyjnych portu lotniczego i przepustek dla pojazdów. Podobne środki są podejmowane w celu ochrony granic takich instalacji portu lotniczego jak źródła

energii, podstacje elektryczne, obiekty nawigacyjne, wieże kontroli lotów i inne budynki wykorzystywane do kontroli ruchu lotniczego oraz obiekty zaopatrzenia w paliwa i urządzenia łączności. Szczególne środki ostrożności są podejmowane w celu zapobieżenia próbom sabotażu obiektów paliwowych i łącznościowych.

- c) Ogrodzenie oraz powierzchnie przyległe do obszarów objętych ochroną bezpieczeństwa, inne niż powierzchnie rejonu operacji lotniczych poza tym ogrodzeniem, w tym powierzchnie w bezpośrednim sąsiedztwie progu pasa startowego i dróg kołowania, są poddawane nadzorowi patrolowemu, telewizji przemysłowej lub innych środków monitorujących. Wprowadza się surowe i szczegółowe procedury w odniesieniu do osób bez widocznych kart identyfikacyjnych portu lotniczego oraz osób wchodzących do stref bez upoważnienia.
- d) Dostęp do rejonu operacji lotniczych i obszarów objętych ochroną bezpieczeństwa poprzez biura portu lotniczego obsługujące klientów, hangary konserwacyjne, pomieszczenia towarowe i inne budynki i pomieszczenia usługowe jest ograniczony do niezbędnego minimum.

3. BEZPIECZEŃSTWO STATKÓW POWIETRZNYCH

3.1. Sprawdzenie i kontrola statków powietrznych

- 1. Cały statek powietrzny przeszukuje się w sposób następujący:
 - a) statek powietrzny niebędący w obsłudze podlega przeszukaniu niezwłocznie przed lub niezwłocznie po wprowadzeniu do obszaru objętego ochroną bezpieczeństwa, ale zostaje zabezpieczony lub strzeżony od rozpoczęcia przeszukania do odlotu; jeśli przeszukanie następuje po wprowadzeniu do obszaru objętego ochroną bezpieczeństwa, samolot zostaje zabezpieczony lub strzeżony od rozpoczęcia przeszukania do odlotu;
 - b) statek powietrzny w obsłudze, podczas postoju powrotnego lub tranzytowego podlega sprawdzeniu bezpieczeństwa samolotu niezwłocznie po opuszczeniu przez pasażerów lub możliwie najpóźniej przed wejściem pasażerów i załadunkiem odpowiednio bagażu / towarów.
- 2. Wszystkie przeszukania i kontrole bezpieczeństwa statku powietrznego przeprowadza się po opuszczeniu pokładu przez wszystkich usługodawców (jak pracownicy cateringu, sprzątacze, obsługujący strefę wolnocłową i inni) niepełniących funkcji związanych z bezpieczeństwem, a sterylność utrzymuje się do i podczas wpuszczania pasażerów na pokład i przed odlotem.

3.2. Zabezpieczenie statku powietrznego

- 1. Odpowiedzialność za kontrolowanie dostępu do zaparkowanego statku powietrznego ustala się i realizuje następująco:
 - a) w przypadku statku powietrznego w obsłudze, dostęp kontrolowany jest od początku sprawdzenia bezpieczeństwa statku powietrznego do odlotu w celu

zapewnienia integralności kontroli;

- b) w przypadku statku powietrznego niebędącego w obsłudze, który został przeszukany i wprowadzony do obszaru objętego ochroną bezpieczeństwa, dostęp kontroluje się od rozpoczęcia przeszukania statku powietrznego do odlotu w celu zapewnienia integralności kontroli.
2. Każdy statek powietrzny w obsłudze zostaje objęty nadzorem odpowiednim do wykrycia nieupoważnionego dostępu.
 3. Dostęp do statku powietrznego niebędącego w obsłudze kontrolowany jest następująco:
 - a) drzwi kabiny są zamknięte;
 - b) mosty powietrzne i/lub schody podkadłubowe są zabezpieczone, usunięte lub cofnięte, zależnie co właściwe; lub
 - c) drzwi do statku powietrznego są zaplombowane.
 4. Ponadto, gdy nie sprawdza się wszystkich pracowników mających dostęp do obszaru objętego ochroną bezpieczeństwa, każdy statek powietrzny sprawdzany jest co najmniej co 30 minut przez patrol pieszy lub zmotoryzowany lub zostaje on objęty nadzorem odpowiednim do wykrycia nieupoważnionego dostępu.
 5. Statek powietrzny, gdy jest to możliwe, jest parkowany daleko od ogrodzenia lub innych łatwych do pokonania przeszkód oraz na dobrze oświetlonej powierzchni.

4. PASAŻEROWIE I BAGAŻ KABINOWY

4.1. Kontrolowanie pasażerów

1. Wszyscy odlatujący pasażerowie (t.j. pasażerowie nowi i transferowi, o ile nie zostali uprzednio skontrolowani zgodnie z normą wyszczególnioną w niniejszym załączniku) inni niż wymienieni w pkt. 3 poniżej, zostają skontrolowani w celu uniemożliwienia wniesienia zakazanych przedmiotów do obszaru objętego ochroną bezpieczeństwa oraz na pokład statku powietrznego. Pasażerów kontroluje się następującymi sposobami:
 - a) przeszukanie ręczne; lub
 - b) prześwietlenie przez stacjonarny wykrywacz metali. Gdy korzysta się ze stacjonarnego wykrywacza metali stosuje się także stałe wyrywkowe rewizje ręczne kontrolowanych pasażerów. Ręczne rewizje stosuje się wobec wszystkich pasażerów, którzy uruchomili alarm urządzenia oraz stałe rewizje ręczne wyrywkowo wobec pasażerów, którzy nie uruchomili alarmu urządzenia; oraz jeśli:
 - (i) zostanie uruchomiony alarm, osoba taka powinna ponownie przejść przez bramkę z wykrywaczem metali; lub

- (ii) zostać przeszukana ręcznie z pomocą ręcznego wykrywacza metali.
2. W przypadku gdy korzysta się ze stacjonarnego wykrywacza metali, kalibruje się to urządzenie tak, aby zapewnić wykrycie niewielkich przedmiotów metalowych.
 3. Właściwe organy mogą określić kategorie osób, które poddaje się specjalnym procedurom kontrolnym lub zwalnia się z kontrolowania.
 4. Przepisy dotyczące tajności opracowuje się dla potencjalnie niesubordynowanych pasażerów.

4.2. Oddzielanie pasażerów

Sprawdzeni pasażerowi odlatujący nie mogą mieszać się z pasażerami przylatującymi, którzy mogli nie być sprawdzeni zgodnie z normą wyszczególnioną w niniejszym załączniku. Tam, gdzie pasażerowi nie mogą być fizycznie oddzieleni, wówczas cel zapewnienia bezpieczeństwa można osiągnąć przez zastosowanie środków kompensacyjnych zgodnie z oceną ryzyka przez właściwe organy.

4.3. Sprawdzanie bagażu kabinowego

1. Bagaż kabinowy wszystkich pasażerów odlatujących (t.j. pasażerów nowych i transferowych, o ile nie zostali uprzednio sprawdzeni zgodnie z normą wyszczególnioną w niniejszym załączniku) zostaje skontrolowany przed dopuszczeniem do obszaru objętego ochroną bezpieczeństwa lub na pokład statku powietrznego. Wszelkie zabronione przedmioty odbiera się pasażerowi lub zakazuje takiemu pasażerowi dostępu do obszaru objętego ochroną bezpieczeństwa lub na pokład statku powietrznego, odpowiednio. Bagaż kabinowy kontroluje się jedną z następujących metod:
 - a) pełna ręczna rewizja zawartości każdej torby, przy czym każdą torbę sprawdza się pod kątem podejrzanych oznak, takich jak nieodpowiednia waga, itp. lub
 - b) prześwietlenie konwencjonalnym urządzeniem rentgenowskim wraz z ręcznym przeszukaniem prześwietlonych bagaży prowadzonym w sposób ciągły wrywkowy, przy czym procent osób tak przeszukanych nie jest mniejszy niż 10%, w tym osoby które zaniepokoiły operatora; lub
 - c) prześwietlenie urządzeniem rentgenowskim o wysokiej rozdzielczości z zainstalowanym i uruchomionym oprogramowaniem TIP. Tylko torby, które zaniepokoiły operatora wymagają rewizji ręcznej, chociaż przeszukanie ręczne można wspomóc urządzeniem do wykrywania śladowych ilości substancji.
2. Bagaż kabinowy osób wymienionych w ppkt. 4.1. ust. 3 może być poddany specjalnym procedurom kontrolnym lub zwolniony z kontroli.

4.4. Kontrolowanie dyplomatów

Z zastrzeżeniem postanowień Konwencji wiedeńskiej o stosunkach dyplomatycznych, dyplomaci i inne osoby uprzywilejowane i ich bagaż osobisty, z wyjątkiem „bagażu dyplomatycznego”, podlegają skontrolowaniu do celów zapewnienia bezpieczeństwa. Personel przewoźnika lotniczego odpowiedzialny za odbiór bagażu dyplomatycznego zapewnia, że zostaje on przesłany przez należycie umocowanych urzędników zainteresowanej placówki. Kurierzy dyplomatyczni i ich bagaż osobisty nie podlegają zwolnieniu z kontroli.

5. BAGAŻ ZAREJESTROWANY

5.1. Uzgodnienia dotyczące bagażu zarejestrowanego

1. Bagaż nie jest umieszczany na pokładzie statku powietrznego, jeżeli nie zostaną podjęte następujące środki:
 - a) bagaż zarejestrowany jest odpowiednio oznakowany na zewnątrz w sposób pozwalający na identyfikację odpowiednich pasażerów; oraz
 - b) pasażer, do którego należy bagaż przechodzi odprawę przed lotem, którym będzie przewożony bagaż; oraz
 - c) przed załadunkiem bagaż jest przechowywany w obszarze portu lotniczego, do którego mają dostęp wyłącznie uprawnione osoby; oraz
 - d) wszystkie sztuki bagażu przyjęte do przewiezienia przez przewoźnika lotniczego w luku bagażowym statku powietrznego zostały zidentyfikowane jako towarzyszące lub nietowarzyszące pasażerom. Identyfikację przeprowadza się ręcznie lub automatycznie.
2. Ustanawia się środki w celu zapewnienia, że jeśli pasażer, który zgłosił się do odprawy przed lotem i który oddał bagaż w opiekę przewoźnikowi lotniczemu, nie znajduje się na pokładzie statku powietrznego, taki bagaż zostaje usunięty z statku powietrznego i nie jest przewożony tym lotem.
3. Sporządza się manifest bagażowy lub alternatywny środek zapewniający dowód potwierdzający identyfikację i kontrolę bagażu rejestrowanego nietowarzyszącego pasażerowi.

5.2. Kontrolowanie bagażu

1. Bagaż rejestrowany towarzyszący. Wszystkie sztuki bagażu rejestrowanego towarzyszącego (zarówno bagażu nowego jak i transferowego, o ile nie został on wcześniej skontrolowany zgodnie z normą wyszczególnioną w niniejszym załączniku) są kontrolowane jedną z następujących metod przed załadunkiem do statku powietrznego:
 - a) rewizja ręczna; lub
 - b) konwencjonalne urządzenie rentgenowskie przy sprawdzeniu co najmniej

10% bagażu także poddanemu kontroli za pomocą któregoś z poniższych sposobów:

- (i) rewizja ręczna; lub
 - (ii) EDS lub EDDS lub PEDS; lub
 - (iii) konwencjonalne urządzenie rentgenowskie przy sprawdzaniu każdej torby pod dwoma różnymi kątami przez tego samego operatora w tym samym punkcie kontrolnym; lub
- c) konwencjonalne urządzenie rentgenowskie z zainstalowanym i uruchomionym TIP; lub
 - d) EDS lub EDDS; lub
 - e) PEDS; lub
 - f) wykrywanie śladowych ilości substancji w otwartych sztukach bagażu.
2. Bagaż w luku bagażowym nietowarzyszący pasażerowi. Wszystkie sztuki bagażu rejestrowanego bez właściciela, zarówno bagażu nowego jak i transferowego, są kontrolowane jedną z następujących metod przed załadunkiem do statku powietrznego:
- a) EDS; lub
 - b) wielopoziomowe PEDS, gdzie na poziomie 2 obrazy analizie poddane są obrazy wszystkich sztuk bagażu; lub
 - c) konwencjonalne urządzenie rentgenowskie przy sprawdzaniu każdej torby pod dwoma różnymi kątami przez tego samego operatora w tym samym punkcie kontrolnym; lub
 - d) rewizja ręczna uzupełniona zastosowaniem urządzenia do wykrywania śladowych ilości substancji w otwartych sztukach bagażu,

chyba że bagaż bez właściciela, który został uprzednio skontrolowany zgodnie z normą wyszczególnioną w niniejszym załączniku, został oddzielony ze względu na czynniki będące poza kontrolą pasażera, oraz bagaż bez właściciela był pod opieką przewoźnika lotniczego.

5.3. Ochrona bagażu rejestrowanego

1. Bagaż rejestrowany, który ma być przewożony w statku powietrznym jest chroniony przed nieupoważnionym dostępem od punktu, w którym przyjęto bagaż pod opiekę przewoźnika do odlotu statku powietrznego, w którym jest on przewożony. Stosuje się następujące środki do ochrony bagażu rejestrowanego:
- a) Przed załadunkiem, bagaż rejestrowany przechowuje się w miejscu

kompletacji bagażu lub innej strefie składowania w porcie lotniczym, do której mają dostęp wyłącznie osoby uprawnione.

- b) Wszelkie osoby wchodzące do strefy kompletacji lub składowania bagażu bez upoważnienia wzywa się do zatrzymania i wyprowadza poza taką strefę.
- c) Nowy i transferowy bagaż rejestrowany nie jest pozostawiany bez nadzoru na rampie ani obok statku powietrznego przed załadunkiem do statku powietrznego.
- d) Bagaż transferowy przeznaczony do przewożenia w luku bagażowym, który przeładowuje się z statku powietrznego do statku powietrznego nie powinien być pozostawiony bez nadzoru na rampie ani obok statku powietrznego przed załadunkiem.
- e) Dostęp do biur rzeczy zaginionych i znalezionych w terminalu jest ograniczony w celu zapobieżenia bezprawnemu dostępowi do bagaży i materiałów.

6. TOWARY, PRZESYŁKI KURIERSKIE I EKSPRESOWE

6.1. Stosowanie

Wszelkie towary, przesyłki kurierskie i ekspresowe przeznaczone do przewozu samolotem pasażerskim lub towarowym, przed umieszczeniem ich na pokładzie statku powietrznego, są poddawane kontroli bezpieczeństwa wyszczególnionej poniżej.

6.2. Wymagania dotyczące zarejestrowanego agenta

Zarejestrowany agent:

- a) jest wyznaczony, zatwierdzony przez właściwy organ lub znajduje się w jego wykazie;
- b) podlega obowiązkom szczególnym, określonym przez właściwy organ.

6.3. Kontrola bezpieczeństwa

- 1. Towary, przesyłki kurierskie i ekspresowe są przewożone drogą lotniczą jedynie przy zastosowaniu następujących środków kontroli bezpieczeństwa:
 - a) przyjmowanie, obsługiwanie i przeładunek towarów dokonywane jest przez odpowiednio wybrany i przeszkolony personel;
 - b) towary:
 - (i) przeszukuje się ręcznie lub kontroluje bezpośrednio; lub
 - (ii) sprawdza się za pomocą urządzenia rentgenowskiej; lub

- (iii) poddaje badaniu w komorze ciśnieniowej; lub
- (iv) poddaje innym środkom zarówno technicznym jak i biologicznym i czujnikom, (np. psy policyjne, detektory substancji śladowych, psy wykrywające materiały wybuchowe itp.)

tak, aby zapewnić, że nie zawierają żadnych przedmiotów zakazanych wymienionych w lit. (iv) i (v) Załącznika, chyba że zostały zgłoszone i odpowiednio poddane stosowanym środkom bezpieczeństwa.

W przypadku gdy ze względu na charakter przesyłki, żaden z powyższych środków lub metod bezpieczeństwa nie może być zastosowany, właściwe organy mogą wyznaczyć okres składowania.

2. Po zastosowaniu kontroli bezpieczeństwa, łącznie z kontrolą towarów od znanych nadawców na terenie portu lotniczego lub poza nim, przesyłki pozostają dalej pod opieką, aż do czasu umieszczenia ich na pokładzie statku powietrznego i dalej aż do odlotu statku powietrznego.
3. Środki kontroli wyszczególnione w ust. 1 nie muszą być stosowane w odniesieniu do:
 - a) towarów otrzymanych od znanego nadawcy;
 - b) towarów przeładowywanych w tranzycie;
 - c) towarów, których pochodzenie i warunki przeładunku zapewniają, że nie przedstawiają one zagrożenia;
 - d) towarów podlegających wymaganiom prawnym przewidującym odpowiedni poziom bezpieczeństwa.

6.4. Kryteria dotyczące znanego nadawcy

1. Zarejestrowany agent lub przewoźnik lotniczy może uznać nadawcę za znanego nadawcę wyłącznie przez:
 - a) ustalenie i zarejestrowanie tożsamości i adresu nadawcy oraz agenta upoważnionego do wykonywania dostaw w jego imieniu; oraz
 - b) wymaganie od nadawcy oświadczenia, że:
 - (i) przygotowuje wysyłki w zabezpieczonych pomieszczeniach; i
 - (ii) zatrudnia wiarygodne osoby do przygotowywania przesyłek; i
 - (iii) podczas przygotowywania przechowywania i przewożenia chroni przesyłki przed ingerencją osób nieupoważnionych; i
 - c) wymagania od nadawcy:

- (i) oświadczenia pisemnego, że przesyłka nie zawiera żadnych przedmiotów zakazanych wymienionych w (iv) i (v) Załącznika; i
- (ii) zgody, że ze względów bezpieczeństwa opakowania i zawartość przesyłki mogą być sprawdzone.

6.5. Przewóz samolotami towarowymi

W przypadku gdy można w sposób niepodważalny zidentyfikować przesyłki do przewozu tylko samolotami towarowymi, kryteria wyszczególnione w ppkt 6.4. nie muszą być stosowane pod warunkiem, że znany nadawca:

- a) potwierdził w dobrej wierze adres biurowy; oraz
- b) poprzednio dokonywał wysyłek z zarejestrowanym agentem lub przewoźnikiem lotniczym; oraz
- c) ustanowił stosunki służbowe z zarejestrowanym agentem lub przewoźnikiem lotniczym; oraz
- d) zapewnia, że wszystkie przesyłki są chronione przed nieupoważnionym dostępem aż do przejścia ich pod opiekę przewoźnika lotniczego.

6.6. Towary przeladowywane w tranzycie

Towary w tranzycie przybywające drogą lotniczą nie muszą być poddawane kontroli bezpieczeństwa wyszczególnionej w ppkt 6.3. ust. 1 pod warunkiem, że są one chronione przed ingerencją osób nieupoważnionych w punkcie tranzytu. Inne towary w tranzycie, jak przewożone drogą lądową lub kolejową, niepoddawane kontroli bezpieczeństwa w punkcie wysyłki lub w drodze, kontroluje się zgodnie z ppkt 6.3 ust. 1 lit. b) i zabezpiecza przed ingerencją osób nieupoważnionych.

7. POCZTA

7.1. Stosowanie

Poczta przewożona w samolotach pasażerskich, towarowych i małych samolotach pocztowych, przed umieszczeniem na pokładzie statku powietrznego jest poddawana kontroli bezpieczeństwa.

7.2. Kwalifikacje dotyczące zarejestrowanego organu / władzy pocztowego(-ej)

7.2.1. Każdy organ pocztowy przekazujący przewoźnikowi lotniczemu pocztę do przewiezienia musi spełniać co najmniej następujące kryteria;

- a) jest wyznaczony, zatwierdzony przez właściwy organ lub znajduje się w jego wykazie;
- b) spełnia zobowiązania wobec przewoźników lotniczych w zakresie stosowania

wymaganej kontroli bezpieczeństwa;

- c) zatrudnia odpowiednio wybrany i przeszkolony personel; i
- d) oraz chroni pocztę przed ingerencją osób nieupoważnionych w czasie, gdy jest ona pod jego opieką.

7.3. Kontrola bezpieczeństwa

1. Pilne przesyłki pocztowe. Pilne przesyłki pocztowe (tj. z dostawą do 48 godzin) przewozi się drogą lotniczą jedynie przy stosowaniu następującej kontroli bezpieczeństwa:
 - a) przyjmowanie, obsługiwanie i przeładunek poczty dokonywane jest przez odpowiednio wybrany i przeszkolony personel;
 - b) poczta:
 - (i) jest przeszukiwana ręcznie lub kontrolowana bezpośrednio;
 - (ii) kontrolowana za pomocą aparatury rentgenowskiej;
 - (iii) poddawana badaniu w komorze ciśnień; lub
 - (iv) poddawana innym środkom zarówno proceduralnym, technicznym jak i czujnikom biologicznym, (np. psy policyjne, detektory substancji śladowych, psy wykrywające materiały wybuchowe itp.);tak, aby w sposób rozsądny zapewnić, że nie zawierają żadnych przedmiotów zakazanych; i
 - c) szczegóły lotu i trasa statku powietrznego, którym przewozi się pocztę, są poufne.
2. Inne przesyłki pocztowe. Przesyłki pocztowe, które nie są pilne można przewozić drogą lotniczą pod warunkiem, że stosuje się środki wyszczególnione w ust. 1 lit. a) i b). Kontrolę bezpieczeństwa wyszczególnioną w ust. 1 lit. b) wystarczy stosować do części poczty wybranej w sposób losowy.
3. Kontrola bezpieczeństwa wyszczególniona w ust. 1 lit. b) nie musi być stosowana w odniesieniu do:
 - a) poczty otrzymanej od znanego nadawcy;
 - b) listów o określonej wadze lub grubości;
 - c) przesyłek w dobrej wierze z materiałami ratującymi życie;
 - d) towarów o wysokiej wartości, które zostały zabezpieczone na poziomie co najmniej równym środkom wyszczególnionym w ust. 1 lit. b);

- e) poczty, która ma być przewożona w samolotami pocztowymi między portami lotniczymi Wspólnoty;
- f) przeładunku poczty w tranzycie.

7.4. Kryteria dotyczące znanego nadawcy

Zarejestrowany organ / władza pocztowy(-a) może uznać nadawcę za znanego nadawcę wyłącznie przez:

- a) ustalenie i zarejestrowanie tożsamości i adres nadawcy oraz agenta upoważnionego do wykonywania dostaw w jego imieniu;
- b) wymaganie od nadawcy oświadczenia, że chroni przesyłki przed ingerencją osób nieupoważnionych podczas przygotowywania przechowywania i przewożenia;
- c) oraz wymaganie od nadawcy:
 - (i) oświadczenia pisemnego, że przesyłka nie zwiera żadnych przedmiotów zakazanych wymienionych w (iv) i (v) Załącznika;
 - (ii) zgody, że opakowanie i zawartość przesyłki mogą być poddane kontroli bezpieczeństwa wyszczególnionej w ppkt. 7.3.

7.5. Poczta przeładowywana w tranzycie

Poczta przeładowywana w tranzycie przybywająca drogą lotniczą nie musi być poddawana kontroli bezpieczeństwa wyszczególnionej w ppkt. 7.3. pod warunkiem, że jest ona chroniona przed ingerencją osób nieupoważnionych w punkcie tranzytu. Inną pocztę w tranzycie, jak przewożoną drogą lądową lub kolejową, niepoddawaną kontroli bezpieczeństwa w punkcie wysyłki lub w drodze, kontroluje się zgodnie z ppkt. 7.3 ust. 1 i zabezpiecza przed ingerencją osób nieupoważnionych.

8. POCZTA I MATERIAŁY PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO

8.1. Stosowanie

Poczta i materiały przewoźnika lotniczego przewożone jego własnym samolotem, przed umieszczeniem na pokładzie statku powietrznego są poddawane kontroli bezpieczeństwa.

8.2. Definicje

Przez pocztę i materiały rozumie się przesyłki zawierające korespondencję i materiały, takie, ale nie tylko, jak dokumentacja, zapasy żywności, części zapasowe, dostawy prowiantu i środków czyszczących oraz inne artykuły przeznaczone dla własnych lub współpracujących na podstawie kontraktów organizacji, wykorzystywane w działalności przewoźnika lotniczego.

8.3. Kontrole bezpieczeństwa

Każda przesyłka pocztowa przewoźnika lotniczego („co-mail”) lub materiał („co-mat”) podlega następującym środkom:

- a) jest kontrolowana i sprawdzana pod względem bezpieczeństwa w celu upewnienia się, że nie zawiera żadnych przedmiotów zakazanych; oraz
- b) przed załadowaniem na pokład statku powietrznego nie pozostaje bez opieki.

Przewoźnicy lotniczy zapewniają, że wszelkie inne przesyłki co-mail lub co-mat, dokonane w imieniu przewoźnika przez organizację z nim współpracującą, takie, ale nie tylko, jak, urządzenia gastronomiczne i prowiant, dostawy środków czyszczących i inne materiały używane przez usługodawców na umowie, są kontrolowane przed załadowaniem na pokład statku powietrznego.

9. ZAPASY I DOSTAWY PROWIANTU PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO

9.1. Stosowanie

W celu zapobieżenia dostaniu się przedmiotów zakazanych na pokład statku powietrznego, zapasy i dostawy prowiantu przewoźnika lotniczego podlegają kontroli bezpieczeństwa.

9.2. Kontrole bezpieczeństwa

1. Dostawcy wyrobów gastronomicznych i zaopatrzenia dla przewoźnika lotniczego stosują kontrolę bezpieczeństwa w celu zapobieżenia dostaniu się przedmiotów zakazanych do tego rodzaju dostaw przewożonych na pokładzie statku powietrznego. Obejmuje ona następujące środki:
 - a) wyznaczenie osoby do spraw bezpieczeństwa odpowiedzialnej za wprowadzenie i nadzór nad systemem bezpieczeństwa w spółce;
 - b) wysokie normy wiarygodności przy zatrudnianiu personelu;
 - c) wszystkie zatrudnione osoby mające dostęp do stref objętych kontrolą bezpieczeństwa podlegają kontroli tożsamości i instrukcjom bezpieczeństwa wydanym przez władze portu lotniczego;
 - d) spółka uniemożliwia osobom nieupoważnionym dostęp do swych urządzeń i zapasów;
 - e) jeśli spółka jest usytuowana na zewnątrz portu lotniczego to wszelkie dostawy przewozi się do statku powietrznego w zamkniętych na zamek lub zaplombowanych pojazdach; oraz
 - f) obsługa i przeładowywanie zapasów i dostaw wykonywane jest przez odpowiednio wybrany i przeszkolony personel.
2. Po dostawie zapasy i dostawy kontroluje się w sposób wrywkowy.

3. Zapasy i dostawy spółki, które nie zostały poddane środkom określonym w ust. 1 nie są zabierane na pokład statku powietrznego.

10. ŚRODKI CZYSZCZĄCE, ZAPASY I ZAOPATRZENIE PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO

10.1. Stosowanie i cel

Przewoźnicy lotniczy i firmy sprzątające podejmują środki w celu zapewnienia, że środki czyszczące, zapasy i zaopatrzenie zabrane na pokład nie zawierają przedmiotów zakazanych mogących zagrozić bezpieczeństwu statku powietrznego.

10.2. Kontrola bezpieczeństwa

1. Dostawcy usług w zakresie sprzątania, zapasów i zaopatrzenia przewoźnika lotniczego, wprowadzają niezbędne środki bezpieczeństwa w celu uniemożliwienia przedostania się przedmiotów zakazanych do środków czyszczących zabieranych na pokład.

Podejmuje się następujące środki bezpieczeństwa:

- a) wyznaczenie osoby do spraw bezpieczeństwa odpowiedzialnej za wprowadzenie i nadzór nad systemem bezpieczeństwem w spółce;
 - b) wysokie normy wiarygodności przy zatrudnianiu personelu;
 - c) wszystkie zatrudnione osoby mające dostęp do stref objętych kontrolą bezpieczeństwa podlegają kontroli tożsamości i instrukcjom bezpieczeństwa wydanym przez władze portu lotniczego;
 - d) spółka uniemożliwia osobom nieupoważnionym dostęp do swych urządzeń;
 - e) jeśli spółka jest usytuowana na zewnątrz portu lotniczego, to dostawy środków czyszczących przewozi się do statku powietrznego w zamkniętych na klucz lub zaplombowanych pojazdach;
 - f) obsługa i przeładowywanie dostaw środków czyszczących wykonywane są przez odpowiednio wybrany i przeszkolony personel; oraz
 - g) kontrolowanie dostaw środków czyszczących ma miejsce przed przesłaniem dostaw w inne miejsce.
2. Po dostawie, środki czyszczące kontroluje się w sposób wrywkowy.
 3. Dostawy od spółki, które nie zostały poddane środkom kontroli określonym w ust. 1 nie są zabierane na pokład statku powietrznego.

11. LOTNICTWO CYWILNE NIEREGULARNE

11.1. Kontrola bezpieczeństwa

1. Dla uniknięcia naruszenia środków bezpieczeństwa stosowanych do samolotów handlowych, bagażu, towarów i poczty przewożonych na pokładzie, statki powietrzne lotnictwa cywilnego nieregularnego w portach lotniczych nie powinny parkować w bliskim sąsiedztwie statków powietrznych używanych do lotów handlowych.
2. Przepisy w celu oddzielenia kontrolowanych pasażerów lotów handlowych od użytkowników statków powietrznych lotnictwa cywilnego nieregularnego wprowadza się na podstawie następujących kryteriów:
 - a) w dużych portach lotniczych wprowadza się środki fizyczne i/lub kontrolę bezpieczeństwa w celu uniemożliwienia mieszania się przylatujących i odlatujących użytkowników statków powietrznych lotnictwa cywilnego nieregularnego z pasażerami, którzy już przeszli kontrolę bezpieczeństwa;
 - b) jeśli jest to możliwe, przylatujący i odlatujący użytkownicy statków powietrznych lotnictwa cywilnego nieregularnego przechodzą przez oddzielne terminale lotnictwa cywilnego nieregularnego, oraz także przy wsiadaniu i wysiadaniu ze statku powietrznego na płycie lotniska, są oddzieleni od pasażerów, którzy zostali poddani kontroli bezpieczeństwa lub są przewożeni w specjalnych autobusach lub samochodach lub są pod stałą kontrolą;
 - c) jeśli nie istnieje oddzielny terminal, to użytkownicy statków powietrznych lotnictwa cywilnego nieregularnego:
 - (i) przechodzą przez oddzielną część budynku terminalu i są eskortowani lub przewożeni autobusem lub samochodem do i od statku powietrznego;
 - (ii) lub przed wejściem do strefy objętej kontrolą bezpieczeństwa poddawani są kontroli bezpieczeństwa, jeśli nie można uniknąć przechodzenia przez strefy budynku terminalu objęte kontrolą bezpieczeństwa;
 - (iii) lub są poddawani zależnie od okoliczności lokalnych, innej kontroli bezpieczeństwa osiągającej ten sam skutek.

12. ZATRUDNIANIE I SZKOLENIE PERSONELU

12.1. Program szkolenia w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa krajowego

Każdy właściwy organ opracowuje i wykonuje program szkolenia w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa krajowego w celu umożliwienia załogom statków powietrznych i personelowi naziemnemu stosowania wymagań w zakresie bezpieczeństwa lotniczego i reagowania na akty bezprawnej ingerencji w lotnictwie.

12.2. Służba bezpieczeństwa

1. Program szkolenia w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa krajowego obejmuje selekcję, kwalifikację, szkolenie, wydawanie świadectw i motywację służby bezpieczeństwa. Osoby delegowane w celu podjęcia przez nie obowiązków w zakresie bezpieczeństwa w ramach części lub pełnego ich zatrudnienia spełniają następujące wymagania określone przez właściwą władzę:
 - a) kierownicy opracowujący i prowadzący szkolenie w zakresie bezpieczeństwa dla służby bezpieczeństwa i personelu przewoźnika lotniczego i personelu naziemnego portu lotniczego posiadają konieczne świadectwa, wiedzę i doświadczenie obejmujące co najmniej:
 - (i) szerokie doświadczenie w operacjach w zakresie bezpieczeństwa lotniczego;
 - (ii) świadectwo zatwierdzone przez właściwy organ krajowy lub inne równoważne świadectwo wydane przez właściwy organ;
 - (iii) oraz wiedzę w następujących dziedzinach:
 1. systemy bezpieczeństwa i kontrola dostępu;
 2. bezpieczeństwo naziemne i w locie;
 3. kontrola przed wejściem na pokład;
 4. bezpieczeństwo bagażu i towarów;
 5. bezpieczeństwo statku powietrznego i przeszukiwanie;
 6. broń i przedmioty zakazane;
 7. ogólny zarys zagadnienia terroryzmu; oraz
 8. inne dziedziny i środki odnoszące się do bezpieczeństwa, uważane za właściwe w celu podniesienia poziomu świadomości bezpieczeństwa.
 - b) kierownicy i instruktorzy biorący udział w i odpowiedzialni za szkolenie w zakresie bezpieczeństwa personelu bezpieczeństwa i personelu naziemnego portów lotniczych podlegają rocznym szkoleniom utrwalania wiedzy w zakresie bezpieczeństwa lotniczego i najnowszych osiągnięć w tym zakresie.
2. Szkolenie służby bezpieczeństwa

Służbę bezpieczeństwa szkoli się w celu podjęcia przez nią obowiązków, do których pełnienia będzie wyznaczona; tego rodzaju szkolenie obejmuje, ale się do nich nie ogranicza, następujące dziedziny bezpieczeństwa:

1. technologia i techniki kontroli;
2. operacje w punkcie kontroli;
3. techniki rewizji kabiny i bagażu w luku bagażowym;
4. systemy bezpieczeństwa i kontrola dostępu;
5. kontrola przed wejściem na pokład;
6. bezpieczeństwo bagażu i towarów;
7. bezpieczeństwo statku powietrznego i przeszukiwanie;
8. broń i przedmioty objęte ograniczeniami;
9. ogólny zarys zagadnienia terroryzmu; oraz
10. inne dziedziny i środki odnoszące się do bezpieczeństwa uważane za właściwe w celu podniesienia poziomu świadomości bezpieczeństwa.

Zakres szkolenia może być powiększony zależnie od rozwoju potrzeb i technologii w zakresie bezpieczeństwa lotniczego. Okres przeszkolenia wstępnego personelu kontrolującego jest nie krótszy niż przewidują to zalecenia Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO).

3. Świadectwa służby bezpieczeństwa

Kontrolującą służbę bezpieczeństwa zatwierdza lub wydaje jej świadectwa właściwy organ krajowy.

4. Motywacja służby bezpieczeństwa

Wspiera się właściwe środki w celu zapewnienia silnej motywacji służby bezpieczeństwa podnoszącej skuteczność wykonywania przez nią jej obowiązków.

12.3. Pozostały personel

Program szkolenia w zakresie bezpieczeństwa i uświadomienia załóg statków powietrznych i personelu naziemnego portów lotniczych jest realizowany na poziomie początkowym i w formie kursów utrwalania wiedzy dla wszystkich portów lotniczych oraz personelu latającego przewoźnika lotniczego i personelu naziemnego portów lotniczych. Szkolenie przyczynia się podniesienia świadomości bezpieczeństwa, a także poprawy istniejących systemów bezpieczeństwa. Składa się ono z następujących elementów:

1. systemów bezpieczeństwa i kontroli dostępu;
2. bezpieczeństwa naziemnego i w locie;

3. kontroli przed wejściem na pokład;
4. bezpieczeństwa bagażu i towarów;
5. bezpieczeństwa statku powietrznego i przeszukiwanie;
6. broni i przedmiotów zakazanych;
7. ogólnego zarysu w dziedzinie terroryzmu; oraz
8. innych dziedzin i środków odnoszących się do bezpieczeństwa uważanych za właściwe w celu podniesienia poziomu świadomości bezpieczeństwa.

Kurs szkoleniowy w zakresie bezpieczeństwa dla personelu wszystkich portów lotniczych oraz personelu naziemnego przewoźnika lotniczego posiadającego dostęp do stref objętych kontrolą bezpieczeństwa trwa 3 godziny w klasie i 1 godzinę zajęć praktycznych.

13. WSKAZÓWKI DOTYCZĄCE URZĄDZEŃ

Urządzenia stosowane dla zwiększenia bezpieczeństwa w lotnictwie zatwierdza właściwy organ zgodnie ze wskazówkami nakreślonymi w niniejszej sekcji.

13.1. Urządzenia do wykrywania metali

1. *Przechodzenie przez bramkę do wykrywania metali*

Bramka do wykrywania metali stosowana w kontroli pasażerów w portach lotniczych spełnia następujące wymagania:

a) Bezpieczeństwo

- (i) urządzenie jest w stanie wykrywać małe przedmioty z różnych metali, z większą czułością dla metali zawierających żelazo we wszystkich dających się przewidzieć warunkach;
- (ii) urządzenie jest w stanie wykrywać przedmioty metalowe niezależnie od ich ukierunkowania i położenia wewnątrz bramki;
- (iii) czułość urządzenia jest możliwie równomierna wewnątrz bramki i powinna pozostawać stała oraz być okresowo sprawdzana.

b) Wymagania operacyjne

Otoczenie nie ma wpływu na działanie urządzenia.

c) Wskaźnik alarmu

Wykrycie metalu jest wskazywane automatycznie nie pozostawiając

możliwości decyzji operatorowi (system ze wskaźnikiem typu przechodzi / nie przechodzi):

d) Kontrole

- (i) Urządzenie jest zdolne do regulacji w celu spełnienia wszystkich wymagań w zakresie wykrywania, a także poziomu głośności alarmu.
- (ii) Regulacja poziomu wykrywania jest zabezpieczona przed dostępem nieupoważnionych osób. Dokonane nastawienie jest wyraźnie widoczne.

e) Kalibracja

Procedury kalibracji nie są dostępne dla nieupoważnionych osób.

2. *Ręczne wykrywacze metali*

Ręczne wykrywacze metali stosowane do kontroli pasażerów spełniają następujące wymagania:

- a) Urządzenie wykrywa małe ilości metalu bez bezpośredniego kontaktu z przedmiotem we wszystkich dających się przewidzieć warunkach.
- b) Urządzenie wykrywa zarówno metale zawierające żelazo jak i metale nieżelazne.
- c) Cewka wykrywacza bez trudu ustala położenie wykrywanego metalu.
- d) Urządzenie jest wyposażone w dźwiękowe i/lub optyczne wskaźniki alarmu.

13.2. Normy i procedury badania dotyczące urządzeń rentgenowskich

1. *Stosowanie*

a) Urządzenie

Niniejsze wymagania i wskazówki w zakresie rentgenowskich urządzeń bezpieczeństwa stosuje się do wszystkich kontrolnych urządzeń rentgenowskich, które dają obraz interpretowany przez operatora. Obejmują one konwencjonalne aparaty rentgenowskie, a także EDS/EDDS stosowane w trybie sygnalizowania.

b) Przedmioty

Podobnie, niniejsze wymagania i wskazówki w zakresie rentgenowskich urządzeń bezpieczeństwa stosuje się do wszystkich kontrolowanych przedmiotów, niezależnie od typu lub rozmiaru. Każdy przedmiot zabierany na pokład statku powietrznego, jeśli podlega kontroli, jest kontrolowany stosownie do norm zawartych w niniejszym Załączniku.

2. Wymogi dotyczące funkcjonalności

a) Bezpieczeństwo

Urządzenie rentgenowskie przewiduje niezbędny poziom wykrywania, mierzony pod względem rozdzielczości, penetracji i odróżniania w celu zapewnienia, że przedmioty zakazane nie zostaną zabrane na pokład statku powietrznego.

b) Badania

Efektywność ocenia się za pomocą odpowiednich procedur badawczych.

c) Wymagania operacyjne

Urządzenie rentgenowskie pokazuje na ekranie pełny obraz każdego przedmiotu wchodzącego do tunelu. Nie ma żadnego obciążenia w narożniku.

Zniekształcenie przedmiotu jest jak najmniejsze.

Pas transmisyjny urządzenia ma znak wskazujący, gdzie na pasie należy umieścić bagaże, aby otrzymać najlepszy obraz.

Nastawianie kontrastu: urządzenie rentgenowskie ma możliwość wyświetlania różnych poziomów szarości (skanowanie w małym zakresie).

Obraz każdej części kontrolowanego przedmiotu jest pokazywany na ekranie co najmniej przez 5 sekund. Ponadto, operator ma możliwość zatrzymania pasa i, jeśli to konieczne, cofnięcia go, gdy potrzebna jest dalsza kontrola.

Wielkość ekranu: ekran monitora ma wystarczającą wielkość, aby operator mógł wygodnie obserwować obraz (zazwyczaj 14 cali i więcej).

Właściwości ekranu: ekran nie migocze i ma co najmniej 800 linii (zazwyczaj 1024 _ 1024 pikseli, tj. monitory o dużej rozdzielczości).

W przypadku stosowania monitorów podwójnych, jeden z nich jest monochromatyczny.

Urządzenie rentgenowskie pokazuje wizualnie materiały, do których promienie rentgenowskie nie mogą wnikać.

Urządzenie rentgenowskie zapewnia odróżnianie substancji organicznych i nieorganicznych.

Systemy zapewniają automatyczne rozpoznawanie zagrożenia w celu ułatwienia operatorowi poszukiwania.

3. *Konserwacja*

Nie dokonuje się żadnych zmian w sposób nieupoważniony, w tym także konserwacji lub napraw. Nie dokonuje się żadnych zmian w urządzeniu lub oprogramowaniu urządzenia bez sprawdzenia, czy nie wpływa to niekorzystnie na jakość obrazu.

Nie zmienia się składu materiału, z którego wykonany jest pas bez sprawdzenia, czy to nie powoduje zmian w jakości obrazu.

Jeśli w celu konserwacji i rozszerzania jest możliwy dostęp za pomocą modemu, to dostęp jest kontrolowany i monitorowany.

Załącznik

Wskazówki w zakresie klasyfikacji przedmiotów zakazanych

Poniżej podane są wskazówki dotyczące możliwych kształtów broni i przedmiotów objętych ograniczeniami, jednakże zdrowy rozsądek powinien przeważać w ocenie czy dany przedmiot daje powody sądzić, że może on być użyty jako broń.

- (i) Broń palna: każda broń, z której może być oddany strzał za pomocą siły wybuchu, sprężonego powietrza lub gazu, w tym także pistolet startera i rakieta.
- (ii) Noże i tnące narzędzia: w tym szable, miecze, noże do kartonu, noże myśliwskie, noże pamiątkowe, wojskowe przedmioty artystyczne, narzędzia profesjonalne i inne noże z ostrzami o długości 6 cm lub dłuższymi i/lub noże dozwolone przez prawo miejscowe.
- (iii) Pałki: pałki metalowe pokryte skórą, pałki gumowe, kije baseballowe lub podobne przedmioty.
- (iv) Materiały wybuchowe / amunicja / płyny łatwopalne / substancje żrące: każdy materiał wybuchowy lub składniki zapalające, które same lub w połączeniu z innymi przedmiotami mogą spowodować wybuch lub pożar. Obejmują one materiały wybuchowe, kapiszony, sztuczne ognie, benzynę, inne płyny łatwopalne, amunicję itp. lub dowolną kombinację tych przedmiotów. Wszystkie substancje powodujące korozję lub trujące, łącznie z gazami, zarówno sprężonymi lub nie.
- (v) przedmioty upośledzające lub obojętniające: wszystkie gazy łzawiące i podobne chemikalia oraz gazy w pistoletach, kanistrach lub innych pojemnikach oraz inne urządzenia obojętniające takie jak elektroniczne urządzenie ogłuszające lub powodujące elektrowstrząsy.
- (vi) Inne przedmioty: czekany alpinistyczne, kije alpejskie, brzytwy i wydłużone nożyczki, o których się nie myśli powszechnie jako o śmiertelnej lub niebezpiecznej broni, a które mogą być użyte jako broń, także zabawki lub atrapy broni i granatów.
- (vii) Przedmioty dowolnego rodzaju wzbudzające podejrzenie, że przedmiot może służyć do ukrycia śmiertelnej broni; tego rodzaju przedmioty obejmują, ale do nich się nie ograniczają: przedmioty podobne do urządzeń wybuchowych lub inne przedmioty wyglądające na broń lub niebezpieczny przedmiot.
- (viii) Przedmioty i substancje służące do ataku chemicznego/biologicznego:

Możliwości ataków chemicznych / biologicznych obejmują użycie środków chemicznych lub biologicznych do popełnienia bezprawnych czynów. Tego rodzaju zakazane substancje chemiczne / biologiczne obejmują, ale do nich się nie ograniczają: iperyt siarkowy (gaz musztardowy), vx., chlor, sarin, cyjanowodór, węglik, jad kiełbasiany, ospa, tularemia i wirusowa gorączka krwotoczna (v.h.f.).

Przedmioty mające charakter substancji chemicznej / biologicznej lub wzbudzające podejrzenie, że mają tego rodzaju charakter, niezwłocznie zgłasza się władzom portu lotniczego, policji, wojsku lub innemu właściwemu organowi i izoluje od ogólnie dostępnych stref terminalu.

DEKLARACJA MIĘDZYINSTYTUCJONALNA

W związku z przyjęciem nowego prawodawstwa wspólnotowego ustanawiającego wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, Parlament Europejski, Rada i Komisja Europejska potwierdzają ich zdecydowanie w kontynuowaniu wzmocnienia systemów bezpieczeństwa lotniczego we Wspólnocie.

Trzy instytucje uznają, że rozwój polityki stawia poważne pytania w odniesieniu do aspektów jej finansowania. W tym kontekście, uznając różnorodność sytuacji istniejących obecnie w Państwach Członkowskich i uwzględniając pozycję zajętą w lutym 2002 r. przez Państwa Członkowskie UE na konferencji ministerialnej w sprawie bezpieczeństwa w lotnictwie w Montrealu¹ i zwracając uwagę na Deklarację Komisji, że „rozważy pozytywnie publiczne finansowanie w celu zrekompensowania środków zabezpieczenia dodatkowego”², konieczność uniknięcia poważnych nieprawidłowości wewnętrznych i zewnętrznych we współzawodnictwie jest szczególną troską Wspólnoty.

Trzy instytucje zgadzają się, że kwestia ta musi być przeanalizowana jako sprawa niecierpiąca zwłoki w celu określenia istniejących różnic we Wspólnocie w zakresie finansowania bezpieczeństwa w lotnictwie i możliwych rozwiązań.

Biorą one pod uwagę zamiar Komisji, aby podjąć niezwłocznie badanie, (które, w szczególności obejmie sposób podziału finansowania między władze publiczne a podmioty gospodarcze, bez uszczerbku dla podziału kompetencji między Państwa Członkowskie a Wspólnotę Europejską) oraz przedłożyć Parlamentowi Europejskiemu i Radzie w stosownych przypadkach, wyniki i wnioski.

¹Publiczny Rejestr Rady, dokumenty 5700/02 i 6053/02, i dokument AVSEC-Conf/02-IP/17.

²Opinia Komisji z dnia 12 czerwca 2002 r. w sprawie zmian Parlamentu Europejskiego do wspólnego stanowiska Rady, COM(2002) 327 final, str. 5.

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 622/2003

z dnia 4 kwietnia 2003 r.

ustanawiające środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych standardów dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiającego wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego¹, w szczególności jego art. 4 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Zadaniem Komisji jest przyjęcie środków w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych standardów dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa w Unii Europejskiej. Rozporządzenie jest najodpowiedniejszym instrumentem w tym celu.
- (2) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2320/2002 oraz w celu zapobiegania czynom bezprawnym, środki ustanowione w załączniku do niniejszego rozporządzenia powinny być tajne i niepublikowane.
- (3) W tym celu niezbędne jest dopuszczenie rozróżnienia między portami lotniczymi w świetle oceny lokalnego ryzyka. Dlatego należy informować Komisję o portach lotniczych uznawanych za przedstawiające mniejsze ryzyko.
- (4) Należy również dopuścić zróżnicowanie środków wykonawczych w zależności od rodzaju działalności lotniczej. Należy informować Komisję o stosowaniu środków wyrównawczych w celu zapewnienia równoważnych poziomów bezpieczeństwa.
- (5) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpieczeństwa Lotnictwa Cywilnego,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Cel

Niniejsze rozporządzenie ustanawia niezbędne środki w celu wprowadzenia w życie i technicznego dostosowania wspólnych podstawowych standardów dotyczących

¹ Dz.U. L 355 z 30.12.2002, str. 1.

bezpieczeństwa lotnictwa, jakie mają być włączone do krajowych programów bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- „Krajowy program bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego” oznacza przepisy, praktyki i procedury przyjęte przez Państwa Członkowskie na podstawie art. 5 rozporządzenia (WE) nr 2320/2002 w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego na ich terytorium,
- „Właściwy organ” oznacza organ krajowy wyznaczony przez Państwo Członkowskie na podstawie art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2320/2002 jako odpowiedzialny za koordynację i monitorowanie wprowadzania w życie ich krajowego programu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

Artykuł 3

Poufność

Środki określone w art. 1, są określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

Środki te są tajne i nie można ich opublikować. Są udostępnione tylko osobom należycie upoważnionym przez Państwo Członkowskie lub Komisję.

Artykuł 4

Powiadomienie

Państwa Członkowskie powiadamiają Komisję na piśmie o wszystkich portach lotniczych w odniesieniu, do których skorzystały z możliwości dopuszczonych zgodnie z art. 4 ust. 3 lit. a) lub lit. c) rozporządzenia (WE) nr 2320/2002.

Artykuł 5

Środki wyrównawcze

Państwa Członkowskie powiadamiają Komisję na piśmie o środkach wyrównawczych, które są stosowane zgodnie z ppkt. 4.2 załącznika do rozporządzenia (WE) 2320/2002.

Artykuł 6

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 19 kwietnia 2003 r.

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

Sporządzono w Brukseli, dnia 4 kwietnia 2003 r.

W imieniu Komisji

Loyola DE PALACIO

Wiceprzewodniczący

ZAŁĄCZNIK

SZCZEGÓŁOWE ŚRODKI DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA LOTNICTWA

Zgodnie z art. 3, załącznik jest tajny i nie jest opublikowany w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 1217/2003

z dnia 4 lipca 2003 r.

ustanawiające wspólne specyfikacje dla krajowych programów kontroli jakości bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiające wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego¹, w szczególności jego art. 7 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Opracowywanie i wprowadzanie krajowych programów kontroli jakości bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym przez każde z Państw Członkowskich ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia skuteczności jego programu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym zgodnie z art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 2320/2002.
- (2) Wdrażane przez Państwa Członkowskie specyfikacje dla programu kontroli jakości bezpieczeństwa w krajowym lotnictwie cywilnym powinny zapewniać zharmonizowane podejście, najbardziej więc odpowiednim do tego celu instrumentem jest rozporządzenie.
- (3) Monitorowanie na poziomie wspólnotowym programów kontroli jakości bezpieczeństwa w krajowym lotnictwie cywilnym wymaga zharmonizowanego podejścia do oceny zgodności na poziomie krajowym.
- (4) Aby mogły być skuteczne, audyty podejmowane na odpowiedzialność właściwych organów należy przeprowadzać regularnie. Nie mogą ograniczać się do przedmiotu, etapu lub chwili ich przeprowadzania. Forma jaką audyty przybierają ma zapewniać ich skuteczność.
- (5) Priorytetem powinno być opracowywanie szczegółowej, wspólnej metodologii kontroli.
- (6) Konieczne jest opracowanie zharmonizowanego sposobu składania sprawozdań ze środków, podejmowanych w celu spełnienia zobowiązań wynikających z niniejszego rozporządzenia oraz ze stanu bezpieczeństwa w portach lotniczych położonych na terytoriach Państw Członkowskich.
- (7) Krajowe programy kontroli jakości bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym powinny

¹ Dz.U. L 355 z 30.12.2002, str. 1

wykorzystywać najlepsze praktyki. Praktyki te są wymieniane między Państwami Członkowskimi.

- (8) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

CEL I DEFINICJE

Artykuł 1

Cel

Niniejsze rozporządzenie ustanawia wspólne specyfikacje dla programu kontroli jakości bezpieczeństwa w krajowym lotnictwie cywilnym, wdrażanego przez każde z Państw Członkowskich. Obejmuje to ustanowienie wspólnych wymagań dla programów kontroli jakości, wspólnej metodologii podejmowanych audytów oraz wspólnych wymagań dla audytorów.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

1. „właściwy organ” oznacza krajowy organ wyznaczony przez Państwo Członkowskie zgodnie z art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2320/2002, odpowiedzialny za koordynację i kontrolę wdrażania programu bezpieczeństwa w swym krajowym lotnictwie cywilnym;
2. „audyt” oznacza jakąkolwiek procedurę lub proces stosowany na poziomie krajowym do kontrolowania zgodności. Obejmuje on audyty bezpieczeństwa, inspekcje, przeglądy, próby i śledztwa;
3. „audytor” oznacza każdą osobę prowadzącą audyty na poziomie krajowym;
4. „niedobór” oznacza niespełnienie wymagań bezpieczeństwa lotniczego;
5. „inspekcja” oznacza badanie wdrożenia jednego lub więcej aspektów środków i procedur bezpieczeństwa w celu ustalenia efektywności ich wykonywania;
6. „śledztwo” oznacza badanie incydentu bezpieczeństwa oraz wyjaśnianie jego przyczyny w celu zapobiegnięcia powtórzeniu się oraz rozpatrzenia możliwości działań prawnych;
7. „program kontroli jakości” oznacza program kontroli jakości bezpieczeństwa w krajowym lotnictwie cywilnym;

8. „audyt bezpieczeństwa” oznacza dogłębne badanie wszystkich aspektów środków i procedur bezpieczeństwa w celu ustalenia czy są one stosowane w sposób ciągły i przy stałych standardach;
9. „incydent bezpieczeństwa” oznacza zdarzenie o negatywnych skutkach dla bezpieczeństwa osób i własności;
10. „przeгляд” oznacza ocenę działań w celu ustalenia potrzeb w zakresie bezpieczeństwa. Obejmuje to identyfikację słabych stron, które mogłyby zostać wykorzystane do realizacji aktu bezprawnej ingerencji pomimo wprowadzonych środków i procedur bezpieczeństwa, oraz zalecenie wprowadzenia kompensacyjnych środków ochrony współmiernych do zagrożenia jakimkolwiek zidentyfikowanym ryzykiem;
11. „próba” oznacza sprawdzenie środków bezpieczeństwa lotniczego, kiedy właściwy organ wprowadza lub symuluje chęć popełnienia bezprawnego działania w celu sprawdzenia skuteczności i stosowania istniejących środków bezpieczeństwa.

ROZDZIAŁ II

WSPÓLNE WYMAGANIA DLA PROGRAMÓW KONTROLI JAKOŚCI

Artykuł 3

Uprawnienia właściwych organów

Aby zapewnić skuteczność swego programu bezpieczeństwa w krajowym lotnictwie cywilnym, Państwa Członkowskie nadają właściwym organom niezbędne uprawnienia.

Artykuł 4

Treść programu kontroli jakości

1. Program kontroli jakości zawiera wszystkie środki monitorowania kontroli jakości, podejmowane w celu regularnego stosowania programu bezpieczeństwa w krajowym lotnictwie cywilnym, włączając to polityki leżące u jego podstaw.
2. Program kontroli jakości obejmuje i jest ukierunkowany na następujące elementy:
 - a) struktura organizacyjna, obowiązki i zasoby;
 - b) opisy zakresu zadań i kwalifikacji wszystkich audytorów odpowiedzialnych za realizację programu kontroli jakości;
 - c) operacyjne czynności kontrolne, w tym typy, cel, zawartość, częstotliwość i ukierunkowanie audytów bezpieczeństwa, inspekcji, przeglądów i prób oraz klasyfikacja zgodności, zakresu i obowiązków w każdym przypadku gdy ma to zastosowanie;
 - d) poprawianie niedoborów, które dostarcza szczegółowych danych o niedostatkach oraz działaniach kontynuacyjnych i naprawczych w celu skutecznego zapewnienia zgodności

z wymaganiami bezpieczeństwa lotniczego;

- e) środki egzekwowania; i
- f) komunikowanie i sprawozdawczość podjętych działań oraz poziomu zgodności z poziomem wymagań bezpieczeństwa lotniczego.

Artykuł 5

Kontrola zgodności

1. Stosowanie programu bezpieczeństwa w krajowym lotnictwie cywilnym jest kontrolowane.
2. Kontrolowanie podejmowane jest zgodnie z programem kontroli jakości, uwzględniając poziom zagrożenia, rodzaj i naturę działania, standard stosowania oraz inne czynniki i oceny wymagające częstszego kontrolowania.
3. Zarządzanie, ustalanie priorytetów i organizacja programu kontroli jakości jest podejmowana niezależnie od operacyjnego wdrażania środków podejmowanych na podstawie programu bezpieczeństwa w krajowym lotnictwie cywilnym.

Artykuł 6

Sprawozdawczość

1. Państwa Członkowskie składają do Komisji coroczne sprawozdanie o środkach podjętych w celu wypełnienia swoich zobowiązań wynikających z niniejszego rozporządzenia, jak również o stanie bezpieczeństwa w portach lotniczych znajdujących się na ich terytorium. Wskazówki dotyczące sprawozdań są określone w załączniku I.
2. Okresem referencyjnym sprawozdania jest 1 stycznia - 31 grudnia. Termin złożenia sprawozdania upływa po dwóch miesiącach od końca okresu referencyjnego. Jako wyjątek, sprawozdanie za okres od dnia 19 lipca 2003 r. do dnia 31 grudnia 2003 r. ma być złożone do końca lutego 2004 r.

ROZDZIAŁ III

WSPÓLNA METODOLOGIA AUDYTÓW

Artykuł 7

Prowadzenie audytów

Czynności kontrolne zgodności obejmują audyty zarówno zapowiedziane jak i niezapowiedziane.

Artykuł 8

Klasyfikacja zgodności

Audyty bezpieczeństwa, inspekcje i próby oceniają wdrażanie programu bezpieczeństwa w krajowym lotnictwie cywilnym stosując określony w załączniku II zharmonizowany system klasyfikacji zgodności.

ROZDZIAŁ IV

WSPÓLNE WYMAGANIA DLA AUDYTORÓW

Artykuł 9

Dostępność audytorów

Każde z Państw Członkowskich podejmuje właściwe kroki zapewniające dostępność audytorów w liczbie wystarczającej do realizacji wszystkich czynności monitorujących zgodność.

Artykuł 10

Kryteria kwalifikacyjne dla audytorów

1. Każde Państwo Członkowskie zapewnia, że audytorzy funkcjonujący w imieniu właściwego organu mają właściwe kwalifikacje obejmujące wystarczające doświadczenie teoretyczne i praktyczne w odpowiedniej dziedzinie.
2. Audytorzy:
 - a) dobrze rozumieją program bezpieczeństwa w krajowym lotnictwie cywilnym i jego zastosowanie do badanych działań;
 - b) mają, tam gdzie wymaga tego sytuacja, wiedzę o bardziej rygorystycznych środkach niż stosowane w danym Państwie Członkowskim i badanych miejscach;
 - c) posiadają dobrą praktyczną znajomość technologii i technik bezpieczeństwa;
 - d) znają zasady, procedury i techniki audytu;
 - e) praktycznie znają badane operacje.

ROZDZIAŁ V

PRZEPISY WSPÓLNE

Artykuł 11

Wymiana informacji o najlepszych praktykach

Państwa Członkowskie powiadamiają Komisję o najlepszych praktykach w odniesieniu do programów kontroli jakości, metodologii audytu i audytorów. Komisja przekazuje te informacje wszystkim Państwom Członkowskim.

Artykuł 12

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

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

Sporządzono w Brukseli, dnia 4 lipca 2003 r.

W imieniu Komisji

Loyola DE PALACIO

Wiceprzewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

WYTYCZNE DOTYCZĄCE SPRAWOZDAŃ PRZESYŁANYCH DO KOMISJI

Struktura organizacyjna, obowiązki i zasoby

- Formy organizacyjne kontroli jakości, obowiązki i zasoby, w tym zmiany planowane na przyszłość (patrz art. 4 ust. 2 lit. a))
- Liczba audytorów – obecna i planowana (patrz art. 9)
- Kwalifikacje audytorów – wykorzystywane obiekty szkoleniowe i zasoby (patrz art. 4 ust. 2 lit. b) oraz art. 10)
- Wyjaśnienie, jeśli program kontroli jakości dla danej części nie jest stosowany w pełni.

Operacyjne czynności kontrolne

- Stan wdrożenia czynności operacyjnych: typy, cel, treść, częstotliwość i ukierunkowanie wszystkich czynności kontrolnych (patrz art. 4 ust. 2 lit. c)), w tym liczba audytów na lotnisko i na strefę wymagającą środków bezpieczeństwa (np. kontrola dostępu, ochrona statków powietrznych, prześwietlanie bagażu ręcznego) gdzie stosowne i możliwe
- Proporcjonalność operacyjnych czynności kontrolnych do czynności terenowych (patrz art. 5 ust. 2)
- Poziom zgodności w podziale na obszary wymagań bezpieczeństwa lotniczego (np. kontrola dostępu, ochrona statku powietrznego, prześwietlanie bagażu ręcznego) (patrz art. 8)
- Wyjaśnienie, jeśli czynności operacyjne nie są prowadzone w pełnym zakresie.

Czynności naprawcze w odniesieniu do niedoborów

- Stan wdrożenia czynności naprawczych w odniesieniu do niedoborów (patrz art. 4 ust. 2 lit. d))
- Główne obszary zainteresowania w odniesieniu do wdrażania wymagań bezpieczeństwa lotniczego (np. kontrola dostępu, ochrona statku powietrznego, prześwietlanie bagażu ręcznego)
- Główne podjęte lub planowane czynności ukierunkowane na poprawę (np. szkolenie w zakresie świadomości bezpieczeństwa, warsztaty, programy zachęt)
- Stosowane środki egzekwowania (patrz art. 4 ust. 2 lit. e)).

Stan bezpieczeństwa lotniczego w portach lotniczych

- Kontekst ogólny stanu bezpieczeństwa lotniczego w portach lotniczych Państwa

Członkowskiego.

ZAŁĄCZNIK II

Zharmonizowany system klasyfikacji zgodności

Do oceny wdrażania programu bezpieczeństwa w krajowym lotnictwie cywilnym stosowana jest następująca klasyfikacja zgodności.

	Audyt bezpieczeństwa	Kontrola	Próba
W pełni zgodne	✓	✓	✓
Zgodne, ale pożądana poprawa	✓	✓	✓
Nie spełnia/ tylko niewielkie niedostatki	✓	✓	✓
Nie spełnia/ poważne niedostatki	✓	✓	✓
Nie dotyczy	✓	✓	✓
Nie potwierdzone	✓	✓	✓

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 1486/2003

z dnia 22 sierpnia 2003 r.

ustanawiające procedury przeprowadzania inspekcji Komisji w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiające wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego¹, w szczególności jego art. 7 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W celu monitorowania stosowania przez Państwa Członkowskie rozporządzenia (WE) nr 2320/2002 Komisja powinna przeprowadzać inspekcje, rozpoczynając je sześć miesięcy po wejściu w życie tego rozporządzenia. Zorganizowanie inspekcji pod nadzorem Komisji ma na celu sprawdzenie skuteczności programów kontroli jakości bezpieczeństwa w krajowym lotnictwie cywilnym.
- (2) Komisja powinna koordynować z Państwami Członkowskimi harmonogram i przygotowanie inspekcji. Zespoły kontrolne Komisji powinny składać się z wykwalifikowanych audytorów krajowych, udostępnionych przez Państwa Członkowskie.
- (3) Inspekcje Komisji powinny być przeprowadzane zgodnie z ustanowioną procedurą i przy stosowaniu standardowej metodologii.
- (4) Informacje sensytywne odnoszące się do inspekcji należy traktować jako informacje niejawne.
- (5) W celu jak najefektywniejszego wykorzystania wiedzy i zasobów technicznych oraz uzyskania zharmonizowanego i opartego na współpracy podejścia do bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, Komisja powinna uwzględnić działania Państw Członkowskich a także zbadać działalność, procedury, programy i obiekty szkoleniowe organizacji międzyrządowych wszędzie tam, gdzie to możliwe.
- (6) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ustanowionego w art. 9 ust. 1 rozporządzenia (WE) 2320/2002,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

¹Dz.U L 355 z 30.12.2002, str. 1.

ROZDZIAŁ I

PRZEDMIOT I DEFINICJE

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia procedury przeprowadzania inspekcji Komisji w celu monitorowania stosowania przez Państwa Członkowskie rozporządzenia (WE) nr 2320/2002 na poziomie każdego z Państw Członkowskich oraz w poszczególnych portach lotniczych.

Inspekcje są prowadzone w sposób przejrzysty, skuteczny, zharmonizowany i spójny.

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

1. „właściwy organ” oznacza krajowy organ, wyznaczony przez Państwo Członkowskie na podstawie art. 5 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 2320/2002;
2. „inspekcja Komisji” oznacza badanie przez inspektorów Komisji istniejącej kontroli jakości, procedur i struktury środków bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w celu ustalenia ich zgodności z rozporządzeniem (WE) nr 2320/2002;
3. „inspektor Komisji” oznacza odpowiednio wykwalifikowaną osobę zatrudnioną przez Komisję lub audytora krajowego któremu Komisja powierzyła prowadzenie inspekcji bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego;
4. „Komitet” oznacza Komitet ustanowiony art. 9 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 2320/2002;
5. „niedobór” oznacza niespełnienie wymagań ustanowionych w rozporządzenia (WE) nr 2320/2002;
6. „audytor krajowy” oznacza osobę zatrudnioną przez Państwo Członkowskie i zakwalifikowaną jako audytor bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego zgodnie z art. 10 rozporządzenia Komisji (WE) nr 1217/2003²;
7. „badanie” oznacza sprawdzenie środków bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, w ramach którego odbywa się symulacja intencji popełnienia niezgodnego z prawem działania w celu sprawdzenie skuteczności stosowania istniejących środków bezpieczeństwa.

ROZDZIAŁ II

² Dz.U. L 169 z 8.7.2003, str. 44.

WYMAGANIA OGÓLNE

Artykuł 3

Współpraca Państw Członkowskich

1. Bez uszczerbku dla odpowiedzialności Komisji, realizując swoje zadania inspekcyjne Państwa Członkowskie współpracują z Komisją. Współpraca ta działa w fazach przygotowawczej, kontrolnej i sprawozdawczej.
2. Państwa Członkowskie podejmują wszystkie niezbędne działania, aby zapewnić, że powiadomienie inspekcji jest utrzymywane w tajemnicy, w celu zapewnienia, że proces inspekcyjny nie zostanie skompromitowany.

Artykuł 4

Wykonywanie uprawnień Komisji

1. Każde z Państw Członkowskich zapewnia, że inspektorzy Komisji są w stanie wykonywać swoją władzę do inspekcji działalności związanej z ochroną lotnictwa cywilnego w ramach właściwego organu objętego rozporządzeniem (WE) nr 2320/2002 i jakiegokolwiek innego podmiotu podlegającego temu rozporządzeniu.
2. Każde Państwo Członkowskie zapewnia inspektorom Komisji dostęp na ich życzenie do całości następującej dokumentacji:
 - a) programu bezpieczeństwa krajowego lotnictwa cywilnego, w tym również programu szkolenia w zakresie bezpieczeństwa krajowego lotnictwa cywilnego;
 - b) programu kontroli jakości bezpieczeństwa krajowego lotnictwa cywilnego;
 - c) programów bezpieczeństwa dla określonego portu lotniczego i przewoźnika lotniczego;
 - d) wyników audytorów określonych w art. 7 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 2320/2002.
3. Wszędzie tam gdzie inspektorzy Komisji napotykają na trudności w realizacji swych obowiązków, zainteresowane Państwa Członkowskie pomagają Komisji w pełnym wykonaniu jej zadań wszelkimi środkami leżącymi w granicach ich uprawnień.

Artykuł 5

Udział audytorów krajowych w inspekcjach Komisji

1. Państwa Członkowskie udostępniają Komisji audytorów krajowych, którzy mogą brać udział w inspekcjach Komisji oraz w związanych z nimi fazach przygotowawczej i sprawozdawczej.
2. Audytor krajowy nie bierze udziału w inspekcjach Komisji odbywających się w Państwie Członkowskim gdzie jest zatrudniony.

3. Państwa Członkowskie dostarczają Komisji wykaz audytorów krajowych, których Komisja może powoływać do udziału w inspekcjach Komisji.

Wykaz ten podlega aktualizacji przynajmniej na koniec czerwca każdego roku a po raz pierwszy w terminie dwóch miesięcy od wejścia niniejszego rozporządzenia w życie.

4. Komisja przekazuje Komitetowi wykazy określone w ust. 3.

5. Na przynajmniej dwa miesiące przed przewidywanym rozpoczęciem inspekcji Komisji, Komisja prosi właściwe organy o informację na temat dostępności audytorów krajowych do przeprowadzenia tej inspekcji.

6. Wydatki wynikające z udziału audytorów krajowych w inspekcjach Komisji są, zgodnie z zasadami wspólnotowymi, pokrywane przez Komisję.

Artykuł 6

Kryteria kwalifikacyjne dla inspektorów Komisji

1. Zakwalifikowanie się na inspektorów Komisji wymaga od nich ukończenia szkolenia z wynikiem pozytywnym.

Szkolenie to:

- a) jest akredytowane przez Komisję;
- b) jest początkowe i okresowe;
- c) zapewnia standard działania odpowiedni do celów kontrolnych tam, gdzie środki bezpieczeństwa są wprowadzane zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2320/2002.

2. Komisja zapewnia, że inspektorzy Komisji spełniają wymienione w ust. 1 kryteria oraz posiadają wystarczające doświadczenie teoretyczne i praktyczne.

ROZDZIAŁ III

PROCEDURY PRZEPROWADZANIA INSPEKCJI KOMISJI

Artykuł 7

Zawiadamianie o inspekcjach

1. Komisja zawiadamia o inspekcji właściwe organy, na których terytorium inspekcja ma być prowadzona z przynajmniej dwumiesięcznym wyprzedzeniem.

2. W przypadku portu lotniczego, który ma być poddany inspekcji, Komisja również zawiadamia właściwe organy.

3. Wysyłając zawiadomienie o inspekcji do właściwego organu, Komisja przesyła mu do

wypełnienia kwestionariusz przedinspekcyjny oraz prośbę o dokumenty wyszczególnione w art. 4 ust. 2.

Wypełniony kwestionariusz i żądane dokumenty są przedkładane Komisji w ciągu sześciu tygodni od otrzymania zawiadomienia o inspekcji.

Artykuł 8

Przygotowanie inspekcji

1. Dla zapewnienia skuteczności, dokładności i spójności inspekcji, inspektorzy Komisji podejmują działania przygotowawcze.
2. Komisja dostarcza właściwym organom nazwiska inspektorów, którym zlecono przeprowadzenie inspekcji, jak również inne szczegóły uznane za właściwe.
3. Dla każdej inspekcji właściwy organ wyznacza koordynatora, którego zadaniem są praktyczne uzgodnienia związane z podejmowaną działalnością inspekcyjną.

Artykuł 9

Przeprowadzanie inspekcji

1. Do kontrolowania zgodności z ustanowionymi w rozporządzenia (WE) nr 2320/2002 wymaganiami bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego używana jest standardowa metodologia.
2. Państwa Członkowskie zapewniają, że prowadzącym inspekcję inspektorom Komisji zawsze towarzyszą inne osoby.
3. Inspektorzy Komisji posiadają dowód tożsamości upoważniający do inspekcji w imieniu Komisji oraz lotniskową kartę identyfikacyjną, umożliwiającą dostęp do wszystkich miejsc wymaganych do celów inspekcji.
4. W celu zapewnienia bezpieczeństwa i skuteczności badań przeprowadza się je tylko po uprzednim zawiadomieniu i uzgodnieniach, w ścisłej współpracy z organem.
5. Bez uszczerbku dla art. 10, inspektorzy Komisji, tam gdzie to jest właściwe i wykonalne przedstawiają nieformalne ustne podsumowanie informacji zebranych na miejscu. O wszelkich poważnych niedostatkach znalezionych przez inspekcję Komisji należy w każdym przypadku niezwłocznie informować właściwe organy.

Artykuł 10

Sprawozdanie z inspekcji

1. Komisja przekazuje właściwemu organowi sprawozdanie z inspekcji w ciągu sześciu tygodni od jej zakończenia.

Właściwy organ relacjonuje odpowiednie ustalenia podmiotom podlegającym inspekcji.

2. Sprawozdanie zawiera informacje zebrane podczas inspekcji oraz stwierdzone niedostatki.

Sprawozdanie może zawierać zalecane czynności zaradcze.

3. Do oceny wprowadzenia w życie rozporządzenia (WE) nr 2320/2002 stosuje się następującą klasyfikację:

- a) spełnia w pełni;
- b) spełnia, ale pożądane są ulepszenia;
- c) nie spełnia, niewielkie niedostatki;
- d) nie spełnia, poważne niedostatki;
- e) nie dotyczy;
- f) nie potwierdzone.

Artykuł 11

Odpowiedź właściwego organu

W terminie trzech miesięcy od daty wysyłki sprawozdania z inspekcji właściwy organ przedkłada Komisji na piśmie odpowiedź na sprawozdanie, gdzie:

- a) ustosunkowuje się do ustaleń i zaleceń;
- b) przedstawia plan działań, określający działania i terminy usunięcia wszystkich stwierdzonych niedostatków.

Jeśli sprawozdanie z kontroli nie wykazało niedostatków, odpowiedź nie jest wymagana.

Artykuł 12

Działanie Komisji

W razie stwierdzenia niedostatków Komisja może, po otrzymaniu odpowiedzi właściwego organu, podjąć dowolne spośród podanych niżej działań:

- a) przedłożyć właściwemu organowi swe komentarze lub zażądać dalszych wyjaśnień w celu wyjaśnienia całości lub części odpowiedzi;
- b) przeprowadzić kontynuację w celu sprawdzenia wprowadzenia w życie czynności zaradczych, minimalny termin zawiadomienia o kontynuacji wynosi dwa tygodnie;
- c) wszcząć procedurę naruszenia przez zainteresowane Państwo Członkowskie.

ROZDZIAŁ IV

PRZEPISY OGÓLNE I KOŃCOWE

Artykuł 13

Informacje sensytywne

Bez uszczerbku dla art. 8 rozporządzenia (WE) nr 2320/2002, Komisja traktuje związane z inspekcją materiały sensytywne jako informację niejawną.

Artykuł 14

Komisyjny program inspekcji

1. W sprawie priorytetów we wprowadzaniu w życie swego programu inspekcji Komisja zasięga rady Komitetu.
2. Komisja regularnie informuje Komitet o wprowadzaniu swego programu inspekcji i o wynikach oceny.

Artykuł 15

Informowanie właściwych organów o poważnych niedostatkach

Jeśli inspekcja wykryje poważny niedostatek, który może mieć znaczący skutek dla łącznego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego Wspólnoty, Komisja niezwłocznie informuje o tym właściwe organy.

Artykuł 16

Koordinacja z organizacjami międzyrządowymi

Planując swój program inspekcji, Komisja bierze pod uwagę audyty bezpieczeństwa planowane lub ostatnio podjęte przez organizacje międzyrządowe, zapewniając w ten sposób ogólną skuteczność różnych inspekcji bezpieczeństwa i działań audytorskich.

Artykuł 17

Przegląd

Do dnia 31 lipca 2005 r. a następnie w regularnych odstępach czasu Komisja dokonuje przeglądu swego systemu inspekcji, w szczególności jego skuteczności i spójności z działaniami organizacji międzyrządowych na tym polu.

Artykuł 18

Wejście w życie

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

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

Sporządzono w Brukseli, dnia 22 sierpnia 2003 r.

W imieniu Komisji

Loyola DE PALACIO

Wiceprzewodniczący

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 2042/2003

z dnia 20 listopada 2003 r.

w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

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

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie podstawowe ustanawia wspólne zasadnicze wymogi w celu zapewnienia wysokiego, ujednoliconego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego i ochrony środowiska naturalnego; wymaga ono przyjęcia przez Komisję niezbędnych przepisów wykonawczych w celu zagwarantowania ich jednolitego stosowania; powołuje Europejską Agencję Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego (EASA), zwaną dalej „Agencją”, która wspomże Komisję w opracowaniu takich przepisów wykonawczych.
- (2) Obowiązujące wymagania lotnicze w zakresie obsługi technicznej, określone w załączniku II do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91² zostaną uchylone z dniem 28 września 2003 r.
- (3) Konieczne jest przyjęcie wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych w celu zapewnienia nieprzerwanej zdatności do lotu wyrobów lotniczych, części i wyposażenia objętych rozporządzeniem podstawowym.
- (4) Instytucje i personel zaangażowane w obsługę techniczną wyrobów, części i wyposażenia powinny spełniać pewne wymagania techniczne, aby zademonstrować swoje możliwości i środki wystarczające do wypełniania obowiązków i wykonywania związanych z nimi zadań; Komisja musi przyjąć środki w celu określenia warunków wydawania, przedłużania, zmieniania, zawieszania i unieważniania certyfikatów potwierdzających spełnienie takich wymagań.
- (5) Konieczność zapewnienia jednolitego stosowania wspólnych wymagań technicznych w

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

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

zakresie zapewniania nieprzerwanej zdatności do lotu części lotniczych i wyposażenia wymaga, aby właściwe władze przestrzegały wspólnych procedur w celu oceny zgodności z tymi wymaganiami; Agencja powinna opracować warunki certyfikowania, aby ułatwić utrzymanie koniecznego stopnia ujednolicenia regulacji.

- (6) Branży lotniczej i administracji Państw Członkowskich należy zapewnić wystarczającą ilość czasu na dostosowanie nowych ram regulacyjnych; konieczne jest również zachowanie ważności certyfikatów wydanych przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia, zgodnie z art. 57 rozporządzenia podstawowego.
- (7) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są oparte na opinii wydanej przez Agencję³ zgodnie z art. 12 ust. 2 lit. b) i art. 14 ust. 1 rozporządzenia podstawowego.
- (8) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego⁴ utworzonego na podstawie art. 54 ust. 1 rozporządzenia podstawowego,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1
Cel i zakres

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

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

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

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

Artykuł 2
Definicje

W zakresie rozporządzenia podstawowego stosuje się następujące definicje:

- a) „statek powietrzny” oznacza każde urządzenie, która może utrzymać się w powietrzu w wyniku oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od

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

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

powierzchni ziemi;

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

Artykuł 3

Wymogi nieprzerwanej zdadności do lotu

1. Nieprzerwana zdadność do lotu statków powietrznych i ich podzespołów zapewniana jest zgodnie z przepisami załącznika I.
2. Instytucje i personel zaangażowane w zapewnianie nieprzerwanej zdadności do lotu statków powietrznych i ich podzespołów, obejmujące obsługę techniczną, postępują zgodnie z przepisami załącznika I, a w miarę potrzeb także z przepisami art. 4 i 5.
3. W drodze odstępstwa od przepisów ust. 1, nieprzerwana zdadność do lotu statków powietrznych posiadających zezwolenie na loty zapewniana jest, bez uszczerbku dla prawa wspólnotowego, na podstawie krajowych regulacji w państwie rejestracji statku powietrznego.

Artykuł 4

Zezwolenia dla instytucji obsługi technicznej

1. Instytucje zaangażowane w obsługę techniczną dużych statków powietrznych lub statków powietrznych eksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych oraz

podzespołów przeznaczonych do zainstalowania w nich otrzymują zezwolenie zgodnie z przepisami załącznika II.

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

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

Artykuł 5

Personel certyfikujący

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

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

Artykuł 6

Wymagania dotyczące instytucji szkoleniowych

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

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

2. Zezwolenie dla instytucji prowadzących szkolenia z zakresu obsługi technicznej wydane lub uznawane przez Państwo Członkowskie zgodnie z wymaganiami i procedurami JAA, które jest ważne w chwili wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, uważa się za wydane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem. W tym celu, w drodze odstępstwa od

przepisów pkt 147.B.130 lit. b) załącznika IV, różnice poziomu 2 występujące między wymaganiami JAR 147 a załącznikiem IV mogą zostać anulowane w ciągu jednego roku.

Artykuł 7 **Wejście w życie**

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

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

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

- a) przepisów załącznika I w odniesieniu do statków powietrznych nieeksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych, do 28 września 2008 r.;
- b) przepisów pkt I załącznika I do statków powietrznych eksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych, do 28 września 2008 r.;
- c) następujących przepisów załącznika II, do 28 września 2006 r.:
 - pkt 145.A.30 lit. e), elementy związane z czynnikiem ludzkim,
 - pkt 145.A.30 lit. g) w zastosowaniu do dużych statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 5 700 kg,
 - pkt 145.A.30 lit. h) pkt 1 w zastosowaniu do statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 5 700 kg,
 - pkt 145.A.30 lit. j) pkt 1, dodatek IV,
 - pkt 145.A.30 lit. j) pkt 2, dodatek IV;
- d) następujących przepisów załącznika II, do 28 września 2008 r.:
 - pkt 145.A.30 lit. g) w zastosowaniu do statków powietrznych o maksymalnej masie startowej do 5 700 kg,
 - pkt 145.A.30 lit. h) pkt 1 w zastosowaniu do statków powietrznych o maksymalnej masie startowej do 5 700 kg,
 - pkt 145.A.30 lit. h) pkt 2;
- e) przepisów załącznika III, w zastosowaniu do statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 5 700 kg, do 28 września 2005 r.;
- f) przepisów załącznika III, w zastosowaniu do statków powietrznych o maksymalnej masie startowej do 5 700 kg, do 28 września 2006 r.

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

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

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

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

Sporządzono w Brukseli, dnia 20 listopada 2003 r.

W imieniu Komisji

Loyola DE PALACIO

Wiceprzewodnicząca

ZAŁĄCZNIK I
(Część M)

M.1

Do celów niniejszej części, za właściwy organ uważa się:

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

SEKCJA A
WYMAGANIA TECHNICZNE

PODCZEŚĆ A
PRZEPISY OGÓLNE

M.A.101 Zakres

Niniejsza sekcja ustanawia środki, jakie mają zostać przyjęte w celu zapewnienia utrzymania zdatności do lotu, włącznie z obsługą techniczną. Określa ona ponadto warunki, jakie muszą

spełnić osoby lub instytucje zaangażowane w zarządzanie nieprzerwaną zdatnością do lotu.

PODCZEŚĆ B ODPOWIEDZIALNOŚĆ

M.A.201 Odpowiedzialność

- a) Właściciel odpowiada za nieprzerwaną zdatność do lotu statku powietrznego oraz zapewnia, że żaden lot się nie odbędzie, o ile:
1. samolot nie jest utrzymywany w stanie zdatności do lotu, oraz;
 2. całe wyposażenie eksploatacyjne i awaryjne nie jest prawidłowo zamontowane i zdatne do użytku lub wyraźnie zidentyfikowane jako niezdatne do użytku, oraz;
 3. certyfikat zdatności do lotu nie jest ważny, oraz;
 4. obsługa techniczna statku nie jest prowadzona zgodnie z zatwierdzonym programem obsługi, określonym w pkt M.A.302.
- b) W stosunku do statku powietrznego w leasingu, odpowiedzialność przenoszona jest z właściciela na korzystającego, jeżeli korzystający jest:
1. określony w dokumencie rejestracyjnym, lub;
 2. wyszczególniony w umowie leasingu.

W przypadku odniesienia w niniejszej części do „właściciela”, termin ten oznacza w zależności od zastosowania właściciela lub korzystającego.

- c) Każda osoba lub instytucja prowadząca obsługę techniczną odpowiada za wykonane zadania.
- d) Pilot dowodzący, lub w przypadku lotniczych przewozów handlowych, przewoźnik, odpowiada za pomyślne zakończenie kontroli przed startem. Kontrola ta musi zostać przeprowadzona przez pilota lub inną uprawnioną osobę. Nie musi jej jednak dokonywać uprawniona instytucja obsługi technicznej ani personel certyfikujący, określony w części 66.
- e) W celu wypełnienia obowiązków nałożonych przepisami lit. a), właściciel statku powietrznego może zlecić zadania związane z zapewnieniem nieprzerwanej zdatności do lotu uprawnionej instytucji zarządzającej nieprzerwaną zdatnością do lotu, określonej w części M sekcja A podczęść G (zwanej dalej instytucją zarządzającą nieprzerwaną zdatnością do lotu) zgodnie z dodatkiem I. Wówczas odpowiedzialność za prawidłowe wykonanie tych zadań przyjmuje instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu.
- f) W przypadku dużych samolotów, w celu wypełnienia obowiązków nałożonych przepisami lit. a), właściciel statku powietrznego zapewnia, że zadania związane z zapewnieniem nieprzerwanej zdatności do lotu są wykonywane przez uprawnioną

instytucję zarządzającą nieprzerwaną zdatnością do lotu. Podpisywana jest pisemna umowa zgodnie z dodatkiem I. Wówczas odpowiedzialność za prawidłowe wykonanie tych zadań przyjmuje instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu.

- g) Obsługa techniczna dużych statków powietrznych, statków eksploatowanych w lotniczych przewozach handlowych i podzespołów prowadzi uprawniona instytucja obsługi technicznej, określona w części 145.
- h) W przypadku lotniczych przewozów handlowych, przewoźnik odpowiada za utrzymanie nieprzerwanej zdatności do lotu statku powietrznego, który eksploatuje, oraz:
 - 1. uzyskuje zezwolenie, stanowiące część certyfikatu przewoźnika lotniczego wydawanego przez właściwy organ, na podstawie przepisów części M sekcja A podczęść G, dla eksploatowanego przez siebie statku powietrznego; oraz
 - 2. uzyskuje zezwolenie zgodnie z przepisami części 145 lub zawiera umowę z taką instytucją; oraz
 - 3. zapewnia przestrzeganie przepisów lit. a).
- i) Jeżeli Państwo Członkowskie żąda od przewoźnika posiadania certyfikatu w związku z jego działalnością eksploatacyjną, inną niż lotnicze przewozy handlowe, przewoźnik ten:
 - 1. uzyskuje odpowiednie zezwolenie, na podstawie przepisów części M sekcja A podczęść G, na zarządzanie nieprzerwaną zdatnością do lotu eksploatowanego przez siebie statku powietrznego lub zleca je takiej instytucji;
 - 2. uzyskuje odpowiednie zezwolenie zgodnie z przepisami części M. sekcja A podczęść F lub części 145, względnie zawiera umowę z takimi instytucjami; oraz
 - 3. zapewnia przestrzeganie przepisów lit. a).
- j) Właściciel/przewoźnik odpowiada za zapewnienie dostępu właściwemu organowi do instytucji/statku powietrznego w celu stwierdzenia zachowania zgodności z przepisami niniejszej części.

M.A.202 Sprawozdania dotyczące zdarzeń

- a) Każda osoba lub instytucja odpowiedzialna na podstawie przepisów pkt M.A.201 składa sprawozdania Państwu rejestracji, instytucjom odpowiedzialnym za projekt typu lub dodatkowy projekt typu oraz w miarę potrzeb, Państwu Członkowskiemu przewoźnika, na temat wystąpienia takiego stanu statku powietrznego lub jego podzespołu, który poważnie zagraża bezpieczeństwu lotu.
- b) Sprawozdania są składane w sposób określony przez Agencję i zawierają wszelkie stosowne informacje o wystąpieniu takiego stanu, znane osobie lub instytucji.
- c) W przypadku gdy osoba lub instytucja zajmująca się obsługą statku powietrznego

zawarła umowę na obsługę techniczną z właścicielem lub przewoźnikiem, składa ona sprawozdania także właścicielowi, przewoźnikowi lub instytucji zarządzającej nieprzerwaną zdatnością do lotu o każdym takim stanie dotyczącym samolotu, lub jego podzespołu, tego właściciela lub przewoźnika.

- d) Sprawozdania składane są w jak najkrótszym terminie, ale w każdym przypadku w ciągu 72 godzin od chwili zidentyfikowania przez osobę lub instytucję stanu, do którego sprawozdanie się odnosi.

PODCZEŚĆ C *NIEPRZERWANA ZDATNOŚĆ DO LOTU*

M.A.301 Zadania zapewniania nieprzerwanej zdatności do lotu

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

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

8. w razie potrzeb przeprowadzanie obsługowych lotów kontrolnych.

M.A.302 Program obsługi technicznej

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

M.A.303 Wytyczne dotyczące zdatności do lotu

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

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

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

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

- a) Po zakończeniu każdej obsługi technicznej do dokumentacji nieprzerwanej zdatności do lotu dołączany jest związany z tym certyfikat dopuszczenia do eksploatacji zgodnie pkt M.A.801. Każdorazowo dokumentację uzupełnia się jak najszybciej, w żadnym razie nie później niż w ciągu 30 dni po przeprowadzeniu czynności obsługowych.
- b) Dokumentacja nieprzerwanej zdatności do lotu statku powietrznego składa się odpowiednio z dziennika pokładowego statku powietrznego, rejestru pracy silników lub kart rejestracyjnych zespołów silnikowych, rejestru pracy śmigieł i kart rejestrujących dla wszystkich urządzeń o ograniczonej żywotności oraz rejestru technicznego przewoźnika.
- c) Do dziennika pokładowego statku powietrznego wprowadza się typ statku powietrznego i jego znak rejestracyjny, datę, odpowiednio, wraz z łącznym czasem lotu i/lub liczbą cykli lotów i/lub lądowań.
- d) Dokumentacja zdatności do lotu statku powietrznego zawiera bieżące informacje o:
 - 1. statusie wytycznych dotyczących zdatności do lotu i środków nakazanych przez właściwy organ jako bezpośrednie przeciwdziałanie problemowi w zakresie bezpieczeństwa;
 - 2. stanie modyfikacji i napraw;
 - 3. statusie zgodności z programem obsługi technicznej;
 - 4. stanie podzespołów o ograniczonej żywotności;
 - 5. masie i wyważeniu statku powietrznego;
 - 6. planowanej obsługi technicznej.
- e) W uzupełnieniu do dokumentu dopuszczenia do eksploatacji formularza 1 EASA lub równoważnego, do odpowiedniego rejestru pracy silnika lub śmigła, karty rejestracyjnej zespołu silnikowego lub podzespołu o ograniczonej żywotności dołącza się następujące informacje:
 - 1. identyfikacja podzespołu, oraz;
 - 2. typ, numer seryjny i wpis do rejestru statku powietrznego, do którego określony podzespół jest instalowany, z odniesieniem do montażu i demontażu podzespołu, oraz;
 - 3. odpowiednio zsumowany całkowity czas lub całkowita liczba cykli lotów i/lub lądowań bądź dni kalendarzowe lotów przypadające na dany podzespół, oraz;
 - 4. bieżące informacje objęte lit. d) mające zastosowanie do podzespołu.

- f) Osoba odpowiedzialna za zarządzanie zadaniami zapewnienia nieprzerwanej zdatości do lotu na podstawie części M sekcja A podczęść B kontroluje dokumentację, jak określono w przepisach niniejszego akapitu i na żądanie przedstawia ją właściwemu organowi.
- g) Wszystkie dane dołączane do dokumentacji nieprzerwanej zdatości do lotu muszą być zrozumiałe i dokładne. W przypadku gdy zachodzi konieczność skorygowania wprowadzonych danych, należy tego dokonać w sposób, który wyraźnie pokazuje, jakie były pierwotne dane.
- h) Właściciel lub przewoźnik zapewnia, że zostanie stworzony system do przechowywania następujących danych w określonym okresie:
 1. cała szczegółowa dokumentacja dotycząca obsługi technicznej statku powietrznego i wszystkich podzespołów o ograniczonej żywotności w nim instalowanych, przez co najmniej 24 miesiące po ostatecznym wycofaniu statku powietrznego lub podzespołu z eksploatacji, oraz;
 2. całkowity czas i łączna liczba cykli lotu odbytych odpowiednio przez statek powietrzny i wszystkie podzespoły o ograniczonej żywotności, przez co najmniej 12 miesięcy po wycofaniu samolotu lub podzespołu z eksploatacji, oraz;
 3. czas i cykle lotów odpowiednio, od czasu ostatnio przeprowadzonej regularnej obsługi technicznej podzespołu o ograniczonej żywotności, przynajmniej do momentu zastąpienia jej innego rodzaju regularną obsługą techniczną podzespołu o równoważnym zakresie prac i szczegółowości, oraz;
 4. obecny status zgodności z programem obsługi technicznej, tak aby można było ustalić zgodność z zatwierdzonym programem obsługi technicznej statku powietrznego, przynajmniej do momentu zastąpienia regularnej obsługi statku powietrznego lub podzespołu innego rodzaju regularną obsługą o równoważnym zakresie prac i szczegółowości, oraz;
 5. obecny status wytycznych dotyczących zdatości do lotu, stosowanych w odniesieniu do statków powietrznych i podzespołów, przynajmniej 12 miesięcy po ostatecznym wycofaniu statku powietrznego lub podzespołu z eksploatacji, oraz;
 6. szczegółowe informacje dotyczące przeprowadzonych modyfikacji i napraw statku powietrznego, silnika(-ów), śmigła(-ieł) i pozostałych podzespołów mających istotne znaczenie dla bezpieczeństwa lotu, przynajmniej 12 miesięcy po ich ostatecznym wycofaniu z eksploatacji.

M.A.306 System technicznej rejestracji przewoźnika

- a) W przypadku lotniczych przewozów handlowych, obok wymagań ujętych w pkt M.A.305, przewoźnik wykorzystuje system technicznej rejestracji statku powietrznego obejmujący w odniesieniu do każdego ze statków powietrznych następujące informacje:
 1. informacje o każdym locie, konieczne do zapewnienia trwałego bezpieczeństwa

- lotu, oraz;
2. bieżący certyfikat dopuszczenia statku powietrznego do eksploatacji, oraz;
 3. bieżący wykaz obsługi technicznej przedstawiający status obsługi technicznej statku powietrznego w zakresie kolejnych regularnych i nieplanowanych czynności obsługowych do wykonania, pominiawszy fakt, że właściwy organ może postanowić o innym miejscu przechowywania wykazu obsługi technicznej, oraz;
 4. wszystkie zaległe, zaplanowane na później naprawy usterek, które mają wpływ na eksploatację statku powietrznego, oraz;
 5. wszelkie niezbędne wskazówki dotyczące warunków wsparcia obsługi technicznej.
- b) System rejestracji technicznej statku powietrznego i jego dalsze zmiany są zatwierdzane przez właściwy organ.
- c) Przewoźnik zapewnia, że techniczny rejestr statku powietrznego jest przechowywany przez okres 36 miesięcy od daty ostatniego zapisu.

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

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

PODCZEŚĆ D *NORMY OBSŁUGI TECHNICZNEJ*

M.A.401 Dane dotyczące obsługi technicznej

- a) Osoba lub instytucja prowadząca obsługę statku powietrznego ma dostęp do bieżących odpowiednich danych dotyczących obsługi technicznej i tylko takie dane wykorzystuje wykonując obsługę techniczną, włącznie z modyfikacjami i naprawami.
- b) Do celów niniejszej części, odpowiednie dane dotyczące obsługi technicznej oznaczają:

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

M.A.402 Prowadzenie obsługi technicznej

- a) Całość obsługi technicznej jest prowadzona przez uprawniony personel, postępujący zgodnie z metodami, technikami, normami i instrukcjami określonymi w danych dotyczących obsługi technicznej, zgodnie z pkt M.A.401. Ponadto, o ile w przepisach części 145 nie ustalono inaczej lub właściwy organ nie podjął odmiennej decyzji, prowadzone są niezależne kontrole po wykonaniu zadania obsługi technicznej szczególnie wrażliwego z punktu widzenia bezpieczeństwa.
- b) O ile w przepisach części 145 nie ustalono inaczej, całość obsługi technicznej prowadzona jest przy użyciu narzędzi, wyposażenia i materiałów określonych w danych dotyczących obsługi technicznej zgodnie z przepisami pkt M.A.401. W miarę potrzeb narzędzia i wyposażenie poddawane są kontroli i kalibracji według urzędowo uznanej normy.
- c) Teren, na którym przeprowadza się obsługę techniczną jest właściwie zorganizowany i pozbawiony zanieczyszczeń.
- d) Całość obsługi technicznej prowadzona jest w ramach ograniczeń związanych z ochroną środowiska, określonych w danych dotyczących obsługi technicznej zgodnie z przepisami pkt M.A.401.
- e) W przypadku niepogody lub szczegółowej obsługi technicznej, wykorzystywana jest odpowiednia infrastruktura.
- f) Po zakończeniu całości obsługi technicznej należy przeprowadzić ogólną weryfikację w celu zagwarantowania, że ze statku powietrznego i podzespołu usunięto wszystkie narzędzia, wyposażenie i obce części oraz materiały, a wszystkie zdjęte osłony zostały ponownie zainstalowane.

M.A.403 Usterki statku powietrznego

- a) Każda usterka statku powietrznego mająca wpływ na bezpieczeństwo lotu jest naprawiana przed kolejnym lotem.
- b) Zgodnie z przepisami pkt M.A.801 lit. b) pkt 1, pkt M.A.801 lit. b) pkt 2 lub części 45, wyłącznie uprawniony personel certyfikujący, wykorzystując dane dotyczące obsługi technicznej ujęte w przepisach pkt M.A.401, może zdecydować, czy usterka statku powietrznego poważnie zagraża bezpieczeństwu lotu, a więc kiedy i jakie naprawy przeprowadzić przed kolejnym lotem, które zaś mogą zostać odłożone na później. Jednakże nie ma to zastosowania, gdy:
 - 1. pilot wykorzystuje wykaz zatwierdzonego minimalnego wyposażenia nakazanego przez właściwy organ; lub,
 - 2. usterki statku powietrznego określa się jako możliwe do zaakceptowania przez właściwy organ.
- c) Każda usterka statku powietrznego, która nie stwarza poważnego zagrożenia dla bezpieczeństwa lotu naprawiana jest w jak najkrótszym terminie po tym, jak została po raz pierwszy wykryta, w terminach określonych w danych dotyczących obsługi technicznej.
- d) Każda usterka nienaprawiona przed lotem jest odnotowywana odpowiednio w systemie dokumentacji obsługi technicznej statku powietrznego zgodnie z przepisami pkt M.A.305 lub systemie rejestracji technicznej przewoźnika, ujętym w przepisach pkt M.A.306.

PODCZEŚĆ E PODZESPOŁY

M.A.501 Montaż

- a) Nie wolno instalować podzespołów, których stan nie jest zadowalający bądź nie zostały one w odpowiedni sposób dopuszczone do eksploatacji przy użyciu formularza 1 lub równoważnego, względnie nie zostały oznaczone zgodnie z przepisami części 21 podczęść Q, chyba że ustalono inaczej w przepisach części 145 i podczęści F.
- b) Przed montażem podzespołu w statku powietrznym osoba lub uprawniona instytucja obsługi technicznej zapewnia, że poszczególne podzespoły są kwalifikowane do instalacji w przypadku gdy mogą być stosowane różnorodne modyfikacje i/lub odmienne zestawy wytycznych dotyczących zdolności do lotu.
- c) Znormalizowane części instalowane są w statku powietrznym lub podzespole wyłącznie wtedy, gdy dane dotyczące obsługi technicznej wyszczególniają tę określoną część. Ponadto są one instalowane tylko wtedy, gdy towarzyszy im dowód zgodności ze stosowaną normą.
- d) Materiał będący surowcem lub materiałem konsumpcyjnym może być wykorzystywany w statku powietrznym lub podzespole wyłącznie wtedy, gdy jego producent tak stwierdza w odpowiednich danych dotyczących obsługi technicznej lub gdy określono tak w przepisach części 145. Materiał taki może być używany wyłącznie wtedy, gdy

spełnia wymaganą specyfikację i można odpowiednio łatwo prześledzić jego pochodzenie. Wszystkim materiałom musi towarzyszyć dokumentacja wyraźnie odnosząca się do określonego materiału i zawierająca potwierdzenie zgodności z opisem specyfikacji i dodatkowo źródło produkcji i dostawy.

M.A.502 Obsługa techniczna podzespołu

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

M.A.503 Podzespoły o ograniczonej żywotności

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

M.A.504 Kontrola podzespołów niezdatnych do użytku

- a) Podzespół uznaje się za niezdatny do użytku w następujących okolicznościach:
 1. upływu terminu zdatności do użytku określonego w programie obsługi technicznej;
 2. braku zgodności ze stosowanymi wytycznymi dotyczącymi zdatności do lotu i pozostałymi wymaganiami odnoszącymi się do nieprzerwanej zdatności do lotu zalecanymi przez Agencję;
 3. braku niezbędnych informacji do określenia stanu zdatności do lotu lub do montażu;
 4. objawów usterek lub nieprawidłowego funkcjonowania;
 5. udziału w incydencie lub wypadku mogącym mieć potencjalny wpływ na zdatność do użytku.
- b) Podzespoły niezdatne do użytku są identyfikowane i magazynowane w bezpiecznym miejscu pod kontrolą uprawnionej instytucji zgodnie z przepisami pkt M.A.502 do czasu podjęcia decyzji w sprawie przyszłego statusu takiego podzespołu.
- c) Podzespoły, których kwalifikowany czas przydatności do użytku minął lub które zawierają usterki nienadające się do naprawy są klasyfikowane jako nienaprawialne; nie jest dozwolone ponowne wprowadzanie ich do systemu zapasów, chyba że zostanie przedłużony kwalifikowany czas przydatności do użytku lub zatwierdzony został

sposób naprawy zgodnie z pkt M.A.304.

- d) Każda osoba i instytucja ponosząca odpowiedzialność na podstawie przepisów części M, w przypadku podzespołów nienaprawialnych określonych w lit. c):
1. pozostawia taki podzespół w miejscu określonym w lit. b), lub;
 2. przed zrzeczeniem się odpowiedzialności doprowadza do zniszczenia podzespołu w sposób, który gwarantuje, że jego odzyskanie lub naprawienie staje się nieekonomiczne.
- e) Nie naruszając przepisów lit. d), osoba lub instytucja ponosząca odpowiedzialność na podstawie przepisów części M może zrzec się odpowiedzialności za podzespoły sklasyfikowane jako nienaprawialne na rzecz instytucji szkoleniowej lub badawczej, bez potrzeby ich niszczenia.

PODCZEŚĆ F *INSTYTUCJA OBSŁUGI TECHNICZNEJ*

M.A.601 Zakres

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

M.A.602 Wniosek

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

M.A.603 Rozszerzenie zakresu zezwolenia

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

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

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

M.A.604 Podręcznik instytucji obsługi technicznej

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

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

M.A.605 Obiekty

Institucja gwarantuje, że:

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

M.A.606 Wymagania w stosunku do personelu

- a) Instytucja wyznacza dyrektora jako osobę odpowiedzialną, upoważnioną do zagwarantowania, że całość obsługi technicznej, jakiej wymaga klient, może zostać sfinansowana i przeprowadzona na poziomie wymaganym przepisami niniejszej części.

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

M.A.607 Personel certyfikujący

- a) W uzupełnieniu do przepisów pkt M.A.606 lit. g), personel certyfikujący może wykonywać swoje obowiązki tylko wówczas gdy instytucja zapewniła, że:
 1. personel certyfikujący może zademonstrować, że w poprzednich dwóch latach zdobył co najmniej sześciomiesięczne odpowiednie doświadczenie w zakresie obsługi technicznej lub spełnia warunek odnoszący się do wydawania odpowiednich licencji; oraz,
 2. personel certyfikujący ma właściwy poziom wiedzy na temat odpowiednich statków powietrznych i/lub podzespołów, które ma obsługiwać oraz związanych z tym procedur instytucji.
- b) W następujących nieprzewidzianych przypadkach, gdy statek powietrzny zepsuł się w miejscu innym niż główna baza i nie ma dostępu do personelu certyfikującego, instytucja, z którą podpisana jest umowa na obsługę techniczną może wystawić jednorazowe upoważnienie do certyfikacji:
 1. jednemu z pracowników mającemu uprawnienia na typ statku powietrznego o podobnej technologii, konstrukcji i systemach; lub
 2. dowolnej osobie z niekrótszym niż pięcioletnim doświadczeniem w zakresie

obsługi technicznej i mającej ważną licencję ICAO na obsługę techniczną przyznaną na typ statków powietrznych wymagających certyfikacji przy założeniu, że w danej lokalizacji nie ma instytucji właściwie uprawnionej na podstawie niniejszej części, a instytucja związana umową uzyskuje i przechowuje dokumenty potwierdzające doświadczenie i licencję tej osoby

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

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

M.A.608 Podzespoły, urządzenia i narzędzia

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

M.A.609 Dane dotyczące obsługi technicznej

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

M.A.610 Zlecenia na prace obsługi technicznej

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

M.A.611 Normy obsługi technicznej

Całość obsługi technicznej jest przeprowadzana zgodnie z wymaganiami pkt M.A. podczęśćD.

M.A.612 Certyfikat dopuszczenia statku powietrznego do eksploatacji

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

M.A.613 Certyfikat dopuszczenia podzespołu do eksploatacji

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

M.A.614 Dokumentacja obsługi technicznej

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

M.A.615 Prawa instytucji

Instytucja może:

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

M.A.616 Ocena instytucjonalna

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

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

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

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

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

M.A.618 Zezwolenia bezterminowe

- a) Zezwolenie jest wydawane na czas nieokreślony. Zachowuje ważność pod warunkiem, że:
 1. instytucja przestrzega przepisów niniejszej części, zgodnie z przepisami dotyczącymi podejmowania działań wobec wykrytych nieprawidłowości, określonymi w pkt M.A.619, oraz;

2. właściwy organ ma zapewniony dostęp do instytucji w celu stwierdzenia zachowania stałej zgodności z przepisami niniejszej części, oraz;
 3. nie zrzeczono się ani nie cofnięto zezwolenia;
- b) Wobec zrzeczenia się zezwolenia lub jego cofnięcia, zaświadczenie o zezwoleniu zwracane jest właściwemu organowi.

M.A.619 Nieprawidłowości

- a) Nieprawidłowość poziomu 1 oznacza każdą znaczącą niezgodność z wymaganiami części M, która obniża standard bezpieczeństwa i poważnie zagraża bezpieczeństwu lotu.
- b) Nieprawidłowość poziomu 2 oznacza każdą niezgodność z wymaganiami części M, która mogłaby obniżyć standard bezpieczeństwa i potencjalnie zagrazić bezpieczeństwu lotu.
- c) Po otrzymaniu powiadomienia o odkrytych nieprawidłowościach zgodnie z pkt M.B.605 posiadacz zezwolenia dla instytucji obsługi technicznej określa plan działań naprawczych i przedstawia je właściwemu organowi do akceptacji w terminie uzgodnionym z tym organem.

PODCZĘŚĆ G

INSTYTUCJA ZARZĄDZAJĄCA NIEPRZERWANĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU

M.A.701 Zakres

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

M.A.702 Wniosek

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

M.A.703 Rozszerzenie zakresu zezwolenia

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

M.A.704 Warunki zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu

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

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

M.A.705 Obiekty

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

M.A.706 Wymagania w stosunku do personelu

- a) Instytucja wyznacza dyrektora jako osobę odpowiedzialną, upoważnioną do zagwarantowania, że wszystkie działania związane z zarządzaniem nieprzerwaną zdadnością do lotu mogą zostać sfinansowane i przeprowadzone zgodnie z przepisami niniejszej części.
- b) W odniesieniu do lotniczych przewozów handlowych dyrektor, jako osoba odpowiedzialna określona w lit a), jest także osobą upoważnioną do zagwarantowania, że wszystkie działania przewoźnika mogą zostać sfinansowane i przeprowadzone na poziomie wymaganym do wydania certyfikatu przewoźnika lotniczego.
- c) Zostaje wyznaczona osoba lub zespół osób odpowiadających za zapewnienie, że instytucja działa zawsze zgodnie z przepisami niniejszej podczęści. Takie osoby

ponoszą ostateczną odpowiedzialność przed dyrektorem.

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

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

- a) Aby uzyskać zezwolenie na prowadzenie oceny zdatności do lotu, uprawniona instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu posiada odpowiedni personel ds. oceny zdatności do lotu w celu wydawania certyfikatów oceny zdatności do lotu określonych w części M sekcja A podczęść I lub zaleceń. W uzupełnieniu do wymagań pkt M.A.706, członkowie personelu:
 - 1. mają co najmniej pięć lat doświadczenia w zapewnianiu nieprzerwanej zdatności do lotu; oraz;
 - 2. posiadają odpowiednią licencję określoną w części 66 bądź stopień lotnictwa lub równoważny; oraz;
 - 3. posiadają formalne przeszkolenie w zakresie lotniczej obsługi technicznej; oraz;
 - 4. zajmują w uprawnionej instytucji pozycje wiążące się z właściwymi obowiązkami.
- b) Personel ds. oceny zdatności do lotu nominowany przez uprawnioną instytucję działającą w zakresie zapewniania nieprzerwanej zdatności do lotu może otrzymać upoważnienie od tej instytucji wyłącznie wtedy, gdy został formalnie zaakceptowany przez właściwy organ, po zadowalającym przeprowadzeniu oceny zdatności do lotu pod nadzorem.
- c) Instytucja zapewnia, że personel ds. oceny zdatności do lotu statku powietrznego może wykazać się odpowiednim, ostatnio zdobytym doświadczeniem w zakresie zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu.

- d) Personel ds. oceny zdatości do lotu jest identyfikowany poprzez wymienienie wszystkich jego członków w warunkach zarządzania nieprzerwaną zdatością do lotu wraz z numerem referencyjnym uzyskanego przez nich upoważnienia w zakresie oceny zdatości do lotu.
- e) Instytucja przechowuje kartoteki całego personelu ds. oceny zdatości do lotu, obejmujące szczegółowe informacje o odpowiednich kwalifikacjach i skrócony opis zdobytego doświadczenia w zakresie zarządzania nieprzerwaną zdatością do lotu oraz szkoleń, a także kopie upoważnienia. Kartoteki są przechowywane przez okres dwóch lat od chwili opuszczenia instytucji przez personel ds. oceny zdatości do lotu.

M.A.708 Zarządzanie nieprzerwaną zdatością do lotu

- a) Zarządzanie nieprzerwaną zdatością do lotu jest prowadzone w całości zgodnie z zaleceniami części M sekcja A podczęść C.
- b) W odniesieniu do każdego zarządzanego statku powietrznego uprawniona instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatością do lotu:
 - 1. opracowuje i kontroluje program obsługi technicznej, włącznie z odpowiednim programem zapewniania wiarygodności,
 - 2. przedstawia program obsługi technicznej statku powietrznego i jego zmiany właściwemu organowi do zatwierdzenia i dostarcza kopię programu właścicielowi statku powietrznego eksploatowanego w celach niehandlowych,
 - 3. zarządza zatwierdzeniem modyfikacji i napraw,
 - 4. zapewnia, że całość obsługi technicznej jest przeprowadzana zgodnie z zatwierdzonym programem obsługi technicznej i realizowana zgodnie z przepisami części M sekcja A podczęść H,
 - 5. gwarantuje, że są stosowane wszystkie odpowiednie wytyczne dotyczące zdatości do lotu i operacyjne wytyczne mające wpływ na nieprzerwaną zdatość do lotu,
 - 6. zapewnia, że wszelkie usterki wykryte podczas przeprowadzania regularnej obsługi technicznej lub zgłoszone są naprawiane przez odpowiednio uprawnioną instytucję obsługi technicznej,
 - 7. zapewnia, że w każdym przypadku gdy jest to niezbędne statek powietrzny jest przekazywany do odpowiednio uprawnionej instytucji obsługi technicznej,
 - 8. koordynuje wykonanie regularnej obsługi technicznej, stosowanie wytycznych dotyczących zdatości do lotu, wymianę części o ograniczonej żywotności oraz przeprowadzanie kontroli podzespołów w celu zapewnienia poprawnego wykonania prac,
 - 9. administruje całą dokumentacją nieprzerwanej zdatości do lotu i/lub technicznym rejestrem przewoźnika i je archiwizuje,

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

M.A.709 Dokumentacja

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

M.A.710 Ocena zdatności do lotu

- a) W celu spełnienia wymagań pkt M.A.902 w zakresie oceny zdatności do lotu statku powietrznego, uprawniona instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu prowadzi pełną udokumentowaną ocenę dokumentacji statku powietrznego, aby stwierdzić czy:
1. właściwie zarejestrowano liczbę wylatanych godzin dla płatowca, silnika i śmigła, a także związanych z tym liczbę cykli lotów, oraz;
 2. instrukcja użytkownika w locie jest dostosowana do wyposażenia statku i odzwierciedla status ostatnich zmian; oraz;
 3. cała zaplanowana obsługa techniczna statku powietrznego została przeprowadzona zgodnie z zatwierdzonym programem obsługi technicznej, oraz;
 4. wszystkie odkryte usterki zostały naprawione lub, gdzie stosowne, odłożone na późniejszy termin w kontrolowany sposób; oraz;
 5. wszystkie odpowiednie wytyczne dotyczące zdatności do lotu zostały

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

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

M.A.711 Prawa instytucji

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

M.A.712 System zapewnienia jakości

- a) Aby zagwarantować, że uprawniona instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdadnością do lotu stale spełnia wymagania niniejszej podczęści, ustanawia ona system zapewniania jakości i powołuje dyrektora ds. jakości, który monitoruje zgodność z procedurami koniecznymi do zagwarantowania zdadności do lotu statków powietrznych, a także odpowiedzialność tych procedur. Monitorowanie zgodności obejmuje system zwrotnego informowania dyrektora, jako osoby odpowiedzialnej, aby w razie potrzeby zapewnić podjęcie działań naprawczych.
- b) System zapewniania jakości monitoruje działania określone w części M sekcja A podczęść G. Zawiera on przynajmniej następujące funkcje:
 - 1. monitorowanie zgodności wszystkich działań określonych w części M sekcja A

- podczęść G z zatwierdzonymi procedurami, oraz;
2. monitorowanie zgodności całości zlecanej obsługi technicznej z umową, oraz;
 3. monitorowanie stałej zgodności z wymaganiami niniejszej części.
- c) Dokumentacja obejmująca wymienione działania przechowywana jest przez okres co najmniej dwóch lat.
- d) W przypadku gdy uprawniona instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu otrzymała uprawnienia zgodnie z przepisami innej części, system zapewniania jakości może zostać połączony z wymaganiami nałożonymi w innej części.
- e) W przypadku lotniczych przewozów handlowych, system zapewniania jakości określony w części M sekcja A podczęść G stanowi zintegrowaną część systemu zapewniania jakości przewoźnika.
- f) W przypadku małej instytucji określonej w części M sekcja A podczęść G, która nie ma praw przyznawanych na podstawie pkt M.A.711 lit. b), system zapewniania jakości może być zastąpiony regularnymi przeglądami instytucji.

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

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

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

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

M.A.714 Prowadzenie dokumentacji

- a) Instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu rejestruje informacje szczegółowe dotyczące przeprowadzanych prac. Przechowywana jest dokumentacja wymagana zgodnie z pkt M.A.305 i gdzie stosowne, zgodnie z pkt M.A.306.

- b) Jeśli instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdadnością do lotu ma prawa określone w pkt M.A.711 lit. b), przechowuje kopie wszystkich wydanych certyfikatów oceny zdadności do lotu i zaleceń wraz ze wszystkimi towarzyszącymi dokumentami.
- c) Instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdadnością do lotu przechowuje kopie całej dokumentacji wymienionej w lit. b) przez okres dwóch lat po ostatecznym wycofaniu statku powietrznego z eksploatacji.
- d) Dokumentacja jest przechowywana w sposób, który zapewnia jej ochronę przed zniszczeniem, zmianami i kradzieżą.
- e) Cały sprzęt komputerowy służący do wykonywania kopii zapasowych przechowywany jest w innym miejscu niż ten zawierający dane robocze, w otoczeniu, które zapewnia utrzymywanie ich w dobrym stanie.
- f) W przypadku gdy zarządzanie nieprzerwaną zdadnością do lotu statku powietrznego zostaje przekazane innej instytucji lub osobie, całość przechowywanej dokumentacji zostaje przekazana do wspomnianej instytucji. Okresy przechowywania dokumentacji mają dalej zastosowanie do wspomnianej instytucji lub osoby.
- g) W przypadku gdy instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdadnością do lotu zamyka swoją działalność, cała przechowywana dokumentacja jest przekazywana właścicielowi statku powietrznego.

M.A.715 Zezwolenia bezterminowe

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

M.A.716 Nieprawidłowości

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

- c) Po otrzymaniu powiadomienia o odkrytych nieprawidłowościach zgodnie z przepisami pkt M.B.705 posiadacz zezwolenia dla instytucji zarządzającej nieprzerwaną zdolnością do lotu określa plan działań naprawczych i przedstawia je właściwemu organowi do akceptacji w terminie uzgodnionym z tym organem.

PODCZEŚĆ H
CERTYFIKAT DOPUSZCZENIA DO EKSPLOATACJI - CDE

M.A.801 Certyfikat dopuszczenia statku powietrznego do eksploatacji

- a) Z wyjątkiem statków powietrznych dopuszczonych do eksploatacji przez instytucję określoną w części 145, wydawany jest certyfikat dopuszczenia do eksploatacji zgodnie z niniejszą podczęścią.
- b) Certyfikat dopuszczenia do eksploatacji wydawany jest przed lotem, każdorazowo po zakończeniu obsługi technicznej. Po stwierdzeniu, że całość wymaganej obsługi technicznej została prawidłowo przeprowadzona, certyfikat dopuszczenia do eksploatacji zostaje wystawiony przez:
1. odpowiedni personel certyfikujący w imieniu uprawnionej instytucji obsługi technicznej, określonej w części M sekcja A podczęść F;
 2. z wyjątkiem kompleksowych zadań obsługi technicznej wymienionych w dodatku , personel certyfikujący zgodnie z wymaganiami części 66; lub
 3. pilota - właściciela określonego w pkt M.A.803.
- c) W przypadku dopuszczenia do eksploatacji na podstawie lit. b) pkt 2, w wykonywaniu zadań obsługi technicznej personel certyfikujący może wspomagać jedna lub więcej osób pod jego bezpośrednią i stałą kontrolą.
- d) Certyfikat dopuszczenia do lotu obejmuje podstawowe informacje na temat przeprowadzonej obsługi technicznej, datę jej zakończenia oraz:
1. dane identyfikacyjne, włącznie z numerem referencyjnym zezwolenia, uprawnionej instytucji obsługi technicznej określonej w części M sekcja A podczęść F i personelu certyfikującego wydającego taki certyfikat; lub
 2. w przypadku certyfikatu dopuszczenia do eksploatacji określonego w lit. b) pkt 2, dane identyfikacyjne i, gdzie stosowne, numer licencji personelu certyfikującego, który wystawia taki certyfikat.
- e) Bez względu na przepisy lit. b), w przypadku niekompletnej obsługi technicznej, fakt taki jest rejestrowany w certyfikacie dopuszczenia do eksploatacji statku powietrznego przed wydaniem takiego certyfikatu.
- f) Certyfikat dopuszczenia do eksploatacji nie jest wydawany w przypadku istnienia jakiegokolwiek wiadomego braku zgodności, który poważnie zagraża bezpieczeństwu lotu.

M.A.802 Certyfikat dopuszczenia podzespołu do eksploatacji

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

M.A.803 Upoważnienie pilota - właściciela

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

PODCZEŚĆ I **CERTYFIKAT OCENY ZDATNOŚCI DO LOTU**

M.A.901 Ocena zdatności do lotu statku powietrznego

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

- a) Certyfikat oceny zdatności do lotu jest wydawany zgodnie z dodatkiem III (formularz 15a lub 15b EASA) na okres jednego roku po pomyślnym zakończeniu oceny zdatności do lotu.
- b) Statek powietrzny w kontrolowanym środowisku oznacza statek powietrzny stale zarządzany przez uprawnioną instytucję zarządzającą zdatnością do lotu, określoną w części M sekcja A podczęść G, która nie zmieniała się przez ostatnie 12 miesięcy, a ponadto podlegający obsłudze uprawnionych instytucji obsługi technicznej. Obejmuje to obsługę określoną w pkt M.A.803 lit. b) prowadzoną i realizowaną zgodnie z pkt M.A.801 lit. b) pkt 2 lub pkt M.A.801 lit. b) pkt 3.

- c) Jeśli samolot jest eksploatowany w kontrolowanym środowisku, instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu statku powietrznego może, mając odpowiednie uprawnienia:
1. wystawić certyfikat oceny zdatności do lotu zgodnie z pkt M.A.710, oraz;
 2. dla wydanego przez siebie certyfikatu oceny zdatności do lotu, w przypadku gdy statek powietrzny pozostawał w kontrolowanym środowisku, przedłużyć dwukrotnie ważność certyfikatu oceny zdatności do lotu, każdorazowo na okres jednego roku. Certyfikat oceny zdatności do lotu nie jest przedłużany, jeżeli instytucja jest świadoma faktu lub ma powody sądzić, że statek powietrzny jest niesprawny.
- d) W przypadku samolotu, który nie jest eksploatowany w kontrolowanym środowisku lub jest zarządzany przez uprawnioną instytucję zarządzającą nieprzerwaną zdatnością do lotu określoną w części M sekcja A podczęść G, która nie może przeprowadzać oceny zdatności do lotu, certyfikat oceny zdatności do lotu jest wystawiany przez właściwy organ po wydaniu pozytywnej opinii na podstawie zalecenia, przesłanego wraz z wnioskiem właściciela lub przewoźnika, wydanego przez odpowiednio uprawnioną instytucję zarządzającą nieprzerwaną zdatnością do lotu. To zalecenie opiera się na ocenie zdatności do lotu przeprowadzonej zgodnie z pkt M.A.710.
- e) W każdym przypadku gdy okoliczności wskazują na istnienie potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa, właściwy organ może postanowić o przeprowadzeniu oceny zdatności do lotu i samodzielnie wystawić certyfikat oceny zdatności do lotu. Wówczas właściciel lub przewoźnik zapewnia właściwemu organowi:
- dokumentację wymaganą przez ten organ,
 - odpowiednie pomieszczenia w stosownej lokalizacji dla jego personelu, oraz
 - w miarę potrzeb wsparcie odpowiednio uprawnionego personelu zgodnie z częścią 66.

M.A.902 Ważność certyfikatu oceny zdatności do lotu

- a) Certyfikat oceny zdatności do lotu traci ważność, gdy:
1. został zawieszony lub cofnięty; lub
 2. certyfikat zdatności do lotu został zawieszony lub cofnięty; lub
 3. statek powietrzny nie jest umieszczony w rejestrze Państwa Członkowskiego; lub
 4. certyfikat typu, na podstawie którego wydano certyfikat zdatności do lotu, jest zawieszony lub cofnięty.
- b) Statek powietrzny nie może być eksploatowany, jeżeli jego certyfikat zdatności do lotu jest nieważny lub:

1. nieprzerwana zdolność do lotu statku powietrznego lub zainstalowanego w nim podzespołu nie spełnia wymagań niniejszej części, lub;
 2. statek powietrzny przestał odpowiadać projektowi typu zatwierdzonemu przez Agencję, lub;
 3. statek powietrzny był eksploatowany niezgodnie z ograniczeniami ujętymi w zatwierdzonej instrukcji użytkowania w locie lub certyfikatem zdolności do lotu, bez podejmowania odpowiednich działań, lub;
 4. statek powietrzny brał udział w wypadku lub incydencie, który ma wpływ na jego zdolność do lotu, po czym nie podjęto właściwych działań zmierzających do przywrócenia zdolności do lotu, lub;
 5. modyfikacja lub naprawa nie została zatwierdzona zgodnie z częścią 21.
- c) Wobec zrzeczenia się certyfikatu oceny zdolności do lotu lub jego wycofania, jest on zwracany właściwym władzom.

M.A.903 Przeniesienie rejestracji w granicach terytorium UE

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

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

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

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

M.A.905 Nieprawidłowości

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

SEKCJA B **PROCEDURA STOSOWANA PRZEZ WŁAŚCIWE WŁADZE**

PODCZEŚĆ A *PRZEPISY OGÓLNE*

M.B.101 Zakres

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

M.B.102 Właściwy organ

- a) *Przepisy ogólne*

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

- b) *Zasoby*

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

c) *Kwalifikacje i szkolenia*

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

d) *Procedury*

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

Procedury są przeglądane i zmieniane w celu zapewnienia stałej zgodności.

M.B.103 Właściwe środki zapewniania zgodności

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

M.B.104 Prowadzenie dokumentacji

- a) Właściwe władze ustanawiają system prowadzenia dokumentacji, który pozwala na odpowiednie śledzenie procesu wydawania, przedłużania, zmieniania, zawieszania i cofania wszystkich certyfikatów.
- b) Dokumentacja służąca prowadzeniu nadzoru przez uprawnione instytucje określone w części M obejmuje co najmniej następujące elementy:
1. wniosek instytucji o wydanie zezwolenia;
 2. zaświadczenie o zezwoleniu udzielonym instytucji, włącznie z wszelkimi zmianami;
 3. kopię programu kontroli, z wykazem dat planowanych i przeprowadzonych kontroli;
 4. dokumentację stałego nadzoru właściwego organu, obejmującą całą dokumentację kontroli;
 5. kopie całej związanej z tym korespondencji;
 6. informacje szczegółowe dotyczące wyłączeń i działań przymusowych;
 7. wszelkie raporty właściwych władz dotyczące nadzoru nad instytucją;
 8. opis instytucji lub podręcznik i ich zmiany;

9. kopie pozostałych dokumentów bezpośrednio zatwierdzanych przez właściwy organ.
- c) Okres przechowywania dokumentacji określonej w lit. b) trwa co najmniej cztery lata.
- d) Dokumentacja dotycząca nadzoru nad każdym statkiem powietrznym zawiera co najmniej kopie:
1. certyfikatu zdatności do lotu statku powietrznego,
 2. certyfikatów oceny zdatności do lotu,
 3. zaleceń instytucji określonych w sekcji A podczęść G,
 4. sprawozdań z oceny zdatności do lotu przeprowadzanej bezpośrednio przez Państwo Członkowskie,
 5. całej odnośnej korespondencji dotyczącej statku powietrznego,
 6. informacji szczegółowych związanych z wyłączeniami i działaniami przymusowymi,
 7. wszystkich dokumentów bezpośrednio zatwierdzanych przez właściwy organ, określonych w części M sekcja B podczęść B.
- e) Dokumentacja określona w lit. d) jest przechowywana przez okres dwóch lat od daty ostatecznego wycofania statku powietrznego z eksploatacji.
- f) Cała dokumentacja określona w pkt M.B.104 jest udostępniana na żądanie innego Państwa Członkowskiego lub Agencji.

M.B.105 Wzajemna wymiana informacji

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

PODCZEŚĆ B ODPOWIEDZIALNOŚĆ

M.B.201 Odpowiedzialność

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

PODCZEŚĆ C
NIEPRZERWANA ZDATNOŚĆ DO LOTU

M.B.301 Program obsługi technicznej

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

M.B.302 Wyłączenia

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

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

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

potraktowana w sposób zalecany w odnośnej części.

M.B.304 Cofnięcie, zawieszenie i ograniczenie

Właściwy organ:

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

PODCZEŚĆ D *NORMY OBSŁUGI TECHNICZNEJ*

(do opracowania stosownie do przypadku)

PODCZEŚĆ E *PODZESPOŁY*

(do opracowania stosownie do przypadku)

PODCZEŚĆ F *INSTYTUCJA OBSŁUGI TECHNICZNEJ*

M.B.601 Wniosek

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

M.B.602 Wstępne zezwolenie

- a) Zakładając, że wymagania pkt M.A.606 lit. a) i b) są spełnione, właściwy organ formalnie przedkłada wnioskodawcy na piśmie swoją akceptację personelu określonego w pkt M.A.606 lit. a) i b).
- b) Właściwy organ stwierdza, że procedury określone w podręczniku instytucji obsługi technicznej są zgodne z przepisami części M sekcja A podczęść F i zapewnia, że dyrektor jako osoba odpowiedzialna podpisuje oświadczenie o przyjęciu zobowiązań.
- c) Właściwy organ sprawdza, czy instytucja spełnia wymagania części M sekcja A podczęść F.
- d) W trakcie prowadzenia badania w związku z wydaniem zezwolenia organizuje się przynajmniej jedno spotkanie z dyrektorem, jako osobą odpowiedzialną, w celu zagwarantowania, że osoba ta pojmuje w pełni znaczenie zezwolenia i rozumie przyczynę, dla której podpisywane jest zobowiązanie instytucji do zachowania zgodności z procedurami określonymi w podręczniku.

- e) Wszystkie nieprawidłowości są pisemnie potwierdzane na rzecz instytucji składającej wniosek.
- f) Właściwy organ rejestruje wszystkie nieprawidłowości, działania końcowe (działania konieczne do anulowania nieprawidłowości) i zalecenia.
- g) W odniesieniu do wstępnego zezwolenia, przed jego wydaniem, wszystkie nieprawidłowości są korygowane przez instytucję i anulowane przez właściwy organ.

M.B.603 Wydanie zezwolenia

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

M.B.604 Stały nadzór

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

M.B.605 Nieprawidłowości

- a) Jeśli podczas kontroli lub w inny sposób zostanie wykazana niezgodność z wymaganiami części M, właściwy organ podejmuje następujące działania:
 - 1. W odniesieniu do nieprawidłowości poziomu 1, właściwy organ podejmuje natychmiastowe działania w celu wycofania, ograniczenia lub zawieszenia w całości lub w części, w zależności od zakresu nieprawidłowości poziomu 1, zezwolenia dla instytucji obsługi technicznej, do chwili podjęcia przez instytucję działań naprawczych.

2. W odniesieniu do nieprawidłowości poziomu 2, właściwy organ wyznacza okres na przeprowadzenie działań naprawczych stosownie do charakteru nieprawidłowości, który nie będzie dłuższy niż trzy miesiące. W pewnych okolicznościach, pod koniec tego okresu i w zależności od charakteru nieprawidłowości, właściwy organ może go przedłużyć zgodnie z planem działań naprawczych.
- b) W przypadku niewykonania działań naprawczych w wyznaczonym okresie, właściwy organ podejmuje działania w celu zawieszenia całości lub części zezwolenia.

M.B.606 Zmiany

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

M.B.607 Cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie zezwolenia

Właściwy organ:

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

PODCZEŚĆ G

INSTYTUCJA ZARZĄDZAJĄCA NIEPRZERWANĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU

M.B.701 Wniosek

- a) W odniesieniu do lotniczych przewozów handlowych, składane są do zatwierdzenia przez właściwy organ, wraz ze wstępnym wnioskiem o wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego i, stosownie do przypadku, wszelkich wnioskowanych zmian, następujące dokumenty dotyczące każdego typu eksploatowanego statku powietrznego:
 1. warunki zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu;
 2. programy obsługi technicznej statków powietrznych przewoźnika;

3. techniczny rejestr statku powietrznego;
 4. gdzie stosowne, techniczna specyfikacja umów o obsługę techniczną zawartych między przewoźnikiem a uprawnioną instytucją obsługi technicznej, określona w części 145.
- b) W przypadku gdy obiekty są położone w więcej niż jednym Państwie Członkowskim badanie i stały nadzór nad zezwoleniem prowadzony jest w powiązaniu z właściwymi władzami wyznaczonymi przez Państwa Członkowskie, na których terytorium są umiejscowione pozostałe obiekty.

M.B.702 Zezwolenie wstępne

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

M.B.703 Wydanie zezwolenia

- a) W przypadku gdy instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdadnością do lotu spełnia przepisy części M sekcja A podczęść G, właściwy organ wydaje wnioskodawcy zaświadczenie o zezwoleniu na formularzu 14 EASA (dodatek VI), które obejmuje zakres zezwolenia.
- b) W zaświadczeniu o zezwoleniu wydanym na formularzu 14 EASA właściwy organ wskazuje okres ważności zezwolenia.
- c) W zaświadczeniu o zezwoleniu wydanym na formularzu 14 EASA umieszczany jest

numer referencyjny w sposób określony przez Agencję.

- d) W przypadku lotniczych przewozów handlowych, informacje ujęte na formularzu 14 EASA są włączane do certyfikatu przewoźnika powietrznego.

M.B.704 Stały nadzór

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

M.B.705 Nieprawidłowości

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

M.B.706 Zmiany

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

M.B.707 Cofnięcie, zawieszenie lub ograniczenie zezwolenia

Właściwy organ:

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

PODCZEŚĆ H

CERTYFIKAT DOPUSZCZENIA DO EKSPLOATACJI - CDE

(do opracowania stosownie do przypadku)

PODCZEŚĆ I

CERTYFIKAT OCENY ZDATNOŚCI DO LOTU

M.B.901 Ocena zaleceń

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

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

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

- a) Jeśli właściwy organ podejmuje decyzje o przeprowadzeniu oceny zdatności do lotu i wydaniu certyfikatu oceny zdatności do lotu na formularzu 15a EASA (dodatek III),

przeprowadza on ocenę zdadności do lotu zgodnie z zaleceniami pkt M.A.710.

- b) Właściwy organ posiada odpowiedni personel ds. oceny zdadności do lotu w celu przeprowadzania ocen zdadności do lotu. Członkowie personelu:
 - 1. mają co najmniej pięć lat doświadczenia w zapewnianiu nieprzerwanej zdadności do lotu, oraz;
 - 2. posiadają odpowiednią licencję określoną w części 66, bądź stopień lotnictwa lub równoważny, oraz;
 - 3. posiadają formalne przeszkolenie w zakresie technicznej obsługi lotniczej, oraz;
 - 4. zajmują pozycje wiążące się z właściwymi obowiązkami.
- c) Właściwy organ przechowuje kartoteki całego personelu ds. oceny zdadności do lotu, obejmujące szczegółowe informacje o odpowiednich kwalifikacjach i skrócony opis zdobytego doświadczenia w zakresie zarządzania nieprzerwaną zdadnością do lotu oraz szkoleń.
- d) Właściwy organ ma dostęp do odpowiednich danych określonych w pkt M.A.305, M.A.306 i M.A.401 podczas przeprowadzania oceny zdadności do lotu.

M.B.903 Nieprawidłowości

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

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

Dodatek I

Umowa w sprawie zapewniania nieprzerwanej zdatności do lotu

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

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

4. Umowa stwierdza, co następuje:

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

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

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

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

Państwa Członkowskiego rejestracji w ciągu dwóch tygodni.”

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

5.1. Obowiązki uprawnionej instytucji:

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

4. zorganizowanie procesu zatwierdzenia wszelkich napraw samolotu, zgodnie z częścią 21, przed ich przeprowadzeniem;
5. informowanie władz ds. zdatości do lotu Państwa Członkowskiego rejestracji w każdym przypadku gdy statek powietrzny nie został przekazany do uprawnionej instytucji obsługi technicznej przez właściciela, jak wymaga tego uprawniona instytucja;
6. informowanie władz ds. zdatości do lotu Państwa Członkowskiego rejestracji w każdym przypadku gdy niniejsza umowa nie jest przestrzegana;
7. w miarę potrzeb przeprowadzanie oceny zdatości do lotu statku powietrznego i wystawianie certyfikatu zdatości do lotu lub wydawanie zalecenia Państwu Członkowskiemu rejestracji;
8. sporządzanie sprawozdań na temat wszelkich zdarzeń nakazanych stosownymi regulacjami;
9. informowanie władz Państwa Członkowskiego w każdym przypadku gdy niniejsza umowa została wypowiedziana przez którąkolwiek ze stron.

5.2. Obowiązki właściciela:

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

Dodatek II
Formularz 1 EASA

Wykorzystanie formularza 1 EASA do celów obsługi technicznej

1. PRZEPISY OGÓLNE

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

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

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

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

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

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

Skróty należy ograniczyć do minimum.

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

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

W przypadku gdy pojedynczy certyfikat został wykorzystany do dopuszczenia do eksploatacji szeregu elementów, które następnie zostały od siebie oddzielone, na przykład przez dystrybutora części, wówczas do takich elementów należy dołączyć

kopię oryginału certyfikatu, a oryginał certyfikatu musi być przechowywany przez instytucję, która otrzymała partię elementów. Brak oryginalnego certyfikatu może unieważnić status dopuszczenia elementów do eksploatacji.

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

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

2. WYPEŁNIANIE CERTYFIKATU DOPUSZCZENIA DO EKSPLOATACJI PRZEZ WYSTAWCĘ

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

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

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

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

Pole 4 Pełna nazwa i adres wraz z adresem pocztowym, jeżeli adresy się różnią, uprawnionej instytucji dopuszczającej do eksploatacji elementy objęte niniejszym certyfikatem. Pole to może być umieszczone na gotowym druku. Dozwolone są loga, itd., jeżeli mieszczą się one w danym polu.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. PO PRZEGLĄDZIE

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

2. SKONTROLOWANY/SPRAWDZONY

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

3. ZMODYFIKOWANY

Przeróbka elementu zgodnie z zatwierdzoną normą*.

4. NAPRAWIONY

Przywrócenie elementu do stanu zdatności do użytku zgodnie z zatwierdzoną normą*.

5. PO BIEŻNIKOWANIU

Regeneracja używanej opony zgodnie z zatwierdzoną normą*.

6. PONOWNIE ZMONTOWANE

Ponowny montaż elementu zgodnie z zatwierdzoną normą*.

Przykład: śmigło po przewiezieniu.

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

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

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

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

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

Jeżeli nie ma uwag, należy wpisać „Brak”.

Poniżej znajduje się kilka przykładów, jakie mogą być użyte:

- Identyfikacja i wydanie dokumentacji wykorzystywanej jako zatwierdzona norma.
- Wykonano wytyczne dotyczące zdatności do lotu i/lub stwierdzono wykonanie wytycznych dotyczących zdatności do lotu, odpowiednio.
- Przeprowadzono naprawy i/lub stwierdzono wykonanie napraw, odpowiednio.
- Przeprowadzono modyfikacje i/lub stwierdzono wykonanie modyfikacji, odpowiednio.
- Zainstalowano części zamienne i/lub stwierdzono zainstalowanie części zamiennych, odpowiednio.
- Historia części o ograniczonej żywotności.
- Odstępstwa od zamówienia klienta na wykonanie prac.

- Odniesienie do zezwolenia określonego w części M sekcja A podczęść F.
- Zidentyfikowanie innego przepisu spoza części 145 lub części M podczęść F.
- Deklaracja dopuszczenia do eksploatacji w celu spełnienia zagranicznych wymagań obsługi technicznej.
- Deklaracja dopuszczenia do eksploatacji w celu spełnienia warunków międzynarodowych umów w sprawie obsługi technicznej takich, choć nie tylko, jak „Canadian Technical Arrangement Maintenance” i „USA Bilateral Aviation Safety Agreement - Maintenance Implementation Procedure”.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Właściwy organ zatwierdzający/ Kraj		2. CERTYFIKAT ZEZWOLENIA NA DOPUSZCZENIE DO EKSPLOATACJI FORMULARZ 1 EASA				3. Nr identyfikacyjny formularza			
4. Nazwa i adres uprawnionej instytucji:						5. Zamówienie na wykonanie prac/Umowa/Faktura			
6. Element	7. Opis	8. Nr części	9. Kwalifikacja*	10. Ilość	11. Nr seryjny/nr partii	12. Status/Wykonane prace			
13. Uwagi									
14. Zaświadczają, że elementy określone powyżej zostały wyprodukowane zgodnie z:			19. * Dopuszczenie do eksploatacji zgodnie z pkt 145.A.50					* Zgodnie z innym przepisem określonym w polu 13	
<ul style="list-style-type: none"> * zatwierdzonymi danymi projektowymi i znajdują się w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację * niezatwierdzonymi danymi projektowymi określonymi w polu 13. 			Zaświadczają, że o ile nie określono inaczej w polu 13, prace wymienione w polu 12 i opisane w polu 13, zostały przeprowadzone zgodnie z przepisami części 145 i w odniesieniu do tych prac uznaje się, że elementy te mogą być dopuszczone do eksploatacji.						
15. Podpis osoby upoważnionej		16. Numer zezwolenia/upoważnienia		20. Podpis osoby upoważnionej		21. Nr ref. certyfikatu/zezwolenia			
17. Nazwisko		18. Data (d/m/r)		22. Nazwisko		23. Data (d/m/r)			

Formularz 1 EASA –

* Instalator musi ponownie sprawdzić kwalifikację do

Certyfikat zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji

Formularz 1 EASA

ODPOWIEDZIALNOŚCI UŻYTKOWNIKA/INSTALATORA:

UWAGA:

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

Dodatek III

Certyfikat oceny zdatności do lotu

Zatwierdzające Państwo Członkowskie - Członek Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego	CERTYFIKAT OCENY ZDATNOŚCI DO LOTU	NR REF. COZL: AA-G1-000
<p>Na podstawie obowiązującego do tej pory rozporządzenia (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady, [NAZWA FIRMY] – JAKO INSTYTUCJA OKREŚLONA W PRZEPISACH CZĘŚCI M SEKCJA A PODCZEŚĆ G NR REFERENCYJNY: MS-G1-000</p> <p>przeprowadziła ocenę zdatności do lotu, zgodnie z pkt M.A.710, następującego statku powietrznego:</p> <p>Producent statku powietrznego:</p> <p>Oznaczenie producenta:</p> <p>Wpis do rejestru statku powietrznego:</p> <p>Numer seryjny statku powietrznego:</p> <p>Podczas przeprowadzania oceny statek powietrzny uznany za zdalny do lotu.</p> <p>Data wydania: Data wygaśnięcia:</p> <p>Podpisał: Nr upoważnienia:</p>		
<p>1-sze przedłużenie ważności: Przez ubiegły rok statek powietrzny był eksploatowany w kontrolowanym środowisku zgodnie z pkt M.A.901. W chwili wydania certyfikatu jest uznany za zdalny do lotu.</p> <p>Data wydania: Data wygaśnięcia:</p> <p>Podpis: Nr upoważnienia:</p>		
<p>2-gie przedłużenie ważności: Przez ubiegły rok statek powietrzny był eksploatowany w kontrolowanym środowisku zgodnie z M.A.901. W chwili wydania certyfikatu jest uznany za zdalny do lotu.</p> <p>Data wydania: Data wygaśnięcia:</p> <p>Podpis: Nr upoważnienia:</p>		

Formularz 15b EASA

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE

członek

Międzynarodowej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego

CERTYFIKAT OCENY ZDATNOŚCI DO LOTU

NR REFERENCYJNY COZL

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

Producent statku powietrznego:

Oznaczenie producenta:

Wpis do rejestru statku powietrznego:

Numer seryjny statku powietrznego:

w chwili wydania certyfikatu jest uznany za zdatny do lotu.

Data wydania: Data wygaśnięcia:

Podpis: Nr upoważnienia:

Formularz 15a EASA

Dodatek IV

Kategorie zezwolenia

SYSTEM KLAS I KATEGORII ZEZWOLENIA DLA INSTYTUCJI

1. Z wyjątkiem przypadków gdy postanowiono inaczej w odniesieniu do najmniejszych instytucji w pkt 11, tabela 1 przedstawia pełen zakres zezwoleń, które mogą być udzielone na podstawie przepisów części M sekcja A podczęść F na znormalizowanym formularzu. Instytucji przyznaje się zezwolenie, które może obejmować zakres począwszy od pojedynczych klas i kategorii z ograniczeniami, a skończywszy na wszystkich klasach i kategoriach z ograniczeniami.
2. W uzupełnieniu do tabeli 1, od uprawnionej instytucji obsługi technicznej określonej w części M sekcja A podczęść F wymaga się, na podstawie przepisów podczęści F, wskazania zakresu prac w opisie instytucji obsługi technicznej. Patrz także pkt 10.
3. W ramach klas i kategorii zezwolenia udzielonego przez Państwo Członkowskie, zakres prac określony w instrukcji instytucji obsługi technicznej określa dokładne ograniczenia zezwolenia. Dlatego istotne jest, aby klasy i kategorie zezwolenia oraz zakres prac instytucji były ze sobą zgodne.
4. Zaszeregowanie w kategorii klasy A oznacza, że uprawniona instytucja obsługi technicznej określona w części M sekcja A podczęść F może prowadzić obsługę techniczną statku powietrznego, a także jego podzespołów (w tym silnika/pomocniczych zespołów silnikowych) jednak wyłącznie wtedy, gdy takie podzespoły są zainstalowane w statku powietrznym. Wyjątkiem są przypadki ich czasowego wymontowania w celu wykonania obsługi, o ile taki demontaż jest wyraźnie dozwolony w podręczniku obsługi technicznej statku powietrznego w celu ułatwienia wykonania obsługi z zastrzeżeniem procedury kontrolnej ujętej w opisie instytucji obsługi technicznej akceptowanego przez Państwo Członkowskie. Sekcja ograniczeń określa zakres takiej obsługi, wskazując w ten sposób na zakres zezwolenia.
5. Zaszeregowanie w kategorii klasy B oznacza, że uprawniona instytucja obsługi technicznej określona w części M sekcja A podczęść F może prowadzić obsługę techniczną niezamontowanego silnika/pomocniczego zespołu silnikowego, a także podzespołów silnika/pomocniczego zespołu silnikowego jednak wyłącznie wtedy, gdy takie podzespoły są zainstalowane w silniku/pomocniczym zespole silnikowym. Wyjątkiem są przypadki, gdy takie podzespoły mogą być tymczasowo wymontowane w celu wykonania obsługi, o ile taki demontaż jest wyraźnie dozwolony w podręczniku silnika/pomocniczego zespołu silnikowego w celu ułatwienia wykonania obsługi technicznej. Sekcja ograniczeń określa zakres takiej obsługi technicznej, wskazując w ten sposób na zakres pozwolenia. Uprawniona instytucja obsługi technicznej, określona w części M sekcja A podczęść F, zaszeregowana w kategorii klasy B, może także wykonywać obsługę techniczną zamontowanego silnika w trakcie obsługi technicznej „w bazie” lub „na trasie”, z zastrzeżeniem procedury kontrolnej ujętej w opisie instytucji obsługi technicznej. Zakres prac zawarty w opisie instytucji obsługi technicznej odzwierciedla takie czynności w przypadku uzyskania pozwolenia od Państwa Członkowskiego.

6. Zaszeregowanie w kategorii klasy C oznacza, że uprawniona instytucja obsługi technicznej, określona w części M sekcja A podczęść F może wykonywać obsługę techniczną podzespołów niewymontowanych (z wyjątkiem silnika i pomocniczych zespołów silnikowych) przeznaczonych do instalacji w statku powietrznym lub silniku/pomocniczym zespole silnikowym. Sekcja ograniczeń określa zakres takiej obsługi technicznej poprzez wskazanie zakresu zezwolenia. Uprawniona instytucja obsługi technicznej, określona w części M sekcja A podczęść F, zaszeregowana w kategorii klasy C może również wykonywać obsługę techniczną zamontowanego podzespołu podczas obsługi technicznej w bazie lub na trasie bądź w obiekcie obsługi technicznej silnika/pomocniczego zespołu silnikowego, z zastrzeżeniem procedury kontrolnej ujętej w opisie instytucji obsługi technicznej. Zakres prac zawarty w opisie instytucji obsługi technicznej odzwierciedla takie czynności, w przypadku uzyskania pozwolenia od Państwa Członkowskiego.
7. Kategoria klasy D jest samodzielną kategorią zaszeregowania, nie konieczną odnoszącą się do określonego statku powietrznego, silnika lub innego podzespołu. Kategoria D1 – badania nieniszczące jest niezbędna wyłącznie dla uprawnionej instytucji obsługi technicznej określonej w podczęści F, która wykonuje badania nieniszczące, jako zadanie szczególne, na rzecz innej instytucji. Uprawniona instytucja obsługi technicznej określona w części M sekcja A podczęść F, zaszeregowana do kategorii klasy A, B lub C może przeprowadzać badania nieniszczące wyrobów, których obsługę techniczną prowadzi zgodnie z opisem instytucji obsługi technicznej zawierającą procedury badań nieniszczących, bez potrzeby zaszeregowania do klasy D1.
8. Sekcja „ograniczeń” ma na celu zapewnienie Państwu Członkowskiemu maksymalnej elastyczności w dostosowywaniu zezwoleń do poszczególnych instytucji. Tabela 1 określa potencjalne rodzaje ograniczeń i chociaż prace obsługi technicznej są wymienione na końcu w każdej klasie zaszeregowania, należy przyjąć, że jeżeli bardziej odpowiada to instytucji, nacisk kładzie się właśnie na zadanie obsługi technicznej, a nie na typ statku powietrznego lub silnika względnie ich producenta. Przykładem może być montaż i obsługa techniczna systemów elektroniki lotniczej.
9. Tabela 1 odnosi się do serii, typu i grupy w sekcji ograniczeń klasy A i B. Seria oznacza serię określonego typu, taką jak Cessna 150 lub Cessna 172 bądź seria Beech 55 czy seria kontynentalna O-200 itd. Typ oznacza określony typ lub model, taki jak typ Cessna 172RG. Może być podana dowolna liczba serii lub typów. Grupa oznacza jednosilnikowe tłokowe statki powietrzne Cessna lub silniki tłokowe bez doładowania Lycoming itd.
10. W przypadku wykorzystywania szczegółowego wykazu uprawnień, który może ulegać częstym zmianom, zmiany takie są dokonywane zgodnie z procedurą przyjętą przez Państwo Członkowskie, ujętą w opisie instytucji obsługi technicznej. Procedura dotyczy zagadnień związanych z osobami odpowiedzialnymi za kontrolę zmian wykazu uprawnień i działań, jakie należy podjąć w celu dokonania zmiany. Takie działania obejmują zapewnianie zgodności z przepisami podsekcji w odniesieniu do wyrobów i usług dodawanych do wykazu.
11. Zezwolenie dla uprawnionej instytucji obsługi technicznej, określonej w części M sekcja A podczęść F, która zatrudnia tylko jedną osobę do planowania i wykonywania całości obsługi technicznej, może obejmować jedynie ograniczony zakres kategorii.

Poniżej wymienione są maksymalne dopuszczalne granice:

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

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

Tabela 1

KLASA	KATEGORIA	OGRANICZENIA
STATKI POWIETRZNE	Samoloty kategorii A2 do 5700 kg	Określa producenta, grupę, serię lub typ samolotu i/lub zadania obsługi technicznej
	Śmigłowce jednosilnikowe kategorii A3	Określa producenta, grupę, serię lub typ śmigłowca i/lub zadania obsługi technicznej
	Statki powietrzne kategorii A4 inne niż kategorii A1, A2 i A3	Określa serię, lub typ statku powietrznego i/lub zadania obsługi technicznej
SILNIKI	B1 Turbinowe	Określa serię lub typ silnika i/lub zadania obsługi serwisowej
	B2 Tłokowe	Określa producenta, grupę, serię lub typ silnika i/lub zadania obsługi technicznej
	B3 Pomocniczy zespół silnikowy	Określa producenta, serię lub typ silnika i/lub zadania obsługi technicznej
PODZESPOŁY INNE NIŻ CAŁE SILNIKI I POMOCNICZE ZESPOŁY	C1 Klimatyzacja i sprężanie powietrza	Określa typ lub producenta statku powietrznego względnie producenta
	C2 Automatyczny pilot	

KLASA	KATEGORIA	OGRANICZENIA		
SILNIKOWE	C3 Komunikacja i nawigacja	podzespołów bądź określony podzespół i/lub odniesienie do wykazu uprawnień w opisie i/lub zadania obsługi technicznej		
	C4 Drzwi - Włazy			
	C5 Zasilanie elektryczne			
	C6 Wyposażenie			
	C7 Silnik - Pomocniczy zespół silnikowy			
	C8 Układ sterowania			
	C9 Układ paliwowy - Płatowiec			
	C10 Śmigłowiec - Wirniki			
	C11 Śmigłowiec - Układ przekładniowy			
	C12 Układ hydrauliczny			
	C13 Przyrządy pokładowe			
	C14 Podwozie			
	C15 Układ tlenowy			
	C16 Śmigła			
	C17 Układ pneumatyczny			
	C18 Ochrona przeciwooblodzeniowa/przeciwdeszczowa/przeciwpożarowa			
	C19 Oszklenie			
	C20 Konstrukcja			
	Usługi specjalistyczne		D1 Badania nieniszczące	Określa poszczególne metody badań nieniszczących

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

Strona 1 z

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE
członek
Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego
ZAŚWIADCZENIE O ZEZWOLENIU

NR REFERENCYJNY:

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

INSTYTUCJA OBSŁUGI TECHNICZNEJ [NAZWA FIRMY]

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

WARUNKI:

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

Data wydania: Podpis:

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

WYKAZ KATEGORII DO ZEZWOLENIANazwa instytucji: **INSTYTUCJA OBSŁUGI TECHNICZNEJ [NAZWA FIRMY]**

Nr referencyjny

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

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

Nr referencyjny:

Data wydania:

Podpis:

W imieniu Państwa Członkowskiego

Dodatek VI

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

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE

**członek
Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego**

ZAŚWIADCZENIE O ZEZWOLENIU

NR REFERENCYJNY:

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

**INSTYTUCJA ZARZĄDZAJĄCA NIEPRZERWANĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU
[NAZWA FIRMY]**

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

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

Formularz 14 EASA

WARUNKI:

1. Zakres niniejszego zezwolenia jest ograniczony do zakresu ujętego w sekcji dotyczącej zezwolenia zatwierdzonych warunków zarządzania nieprzerwaną zdatnością do lotu określonych w części M sekcja A podczęść G, oraz
2. Niniejsze zezwolenie wymaga zapewnienia zgodności z procedurami określonymi w opisie uprawnionej instytucji zarządzającej nieprzerwaną zdatnością do lotu, oraz
3. Niniejsze zezwolenie zachowuje ważność tak długo, jak długo uprawniona instytucja zarządzająca nieprzerwaną zdatnością do lotu działa zgodnie z przepisami części M.
4. Z zastrzeżeniem przestrzegania wyżej wymienionych warunków, niniejsze zezwolenie zachowuje ważność do chwili jego zrzeczenia się, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia.

Jeżeli niniejszy formularz jest wykorzystywany także w odniesieniu do posiadaczy certyfikatu przewoźnika lotniczego, wówczas numeru certyfikatu używa się jako numeru referencyjnego i dodaje się następujące uzupełniające warunki:

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

Data wydania: Podpis

Data zmiany: W imieniu właściwego organu

Dodatek VII
Zadania kompleksowej obsługi technicznej

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

1. Modyfikacja, wymiana lub naprawa przez nitowanie, klejenie, laminowanie lub spawanie dowolnej z następujących części płatowca statku powietrznego:
 - a) dźwigar skrzynkowy;
 - b) podłużnica skrzydła lub element pasa dźwigara kratowego;
 - c) dźwigar;
 - d) pas dźwigara;
 - e) element kratownicy;
 - f) żebro usztywniające dźwigara;
 - g) element stępki lub krawędzi bocznej kadłuba łodzi latającej lub pływaka;
 - h) element sprężysty z blachy falistej na powierzchni skrzydła lub ogona;
 - i) główne żebro skrzydła;
 - j) zastrzał wspierający skrzydło lub ogon;
 - k) łożo silnika;
 - l) podłużnica lub wręga kadłuba;
 - m) pręt kratownicy bocznej lub poziomej bądź wręgi wzmocnionej;
 - n) mocowanie lub wspornik fotela;
 - o) wymiana prowadnic foteli;
 - p) rozpórka lub zastrzał podwozia;
 - q) oś;
 - r) koło; oraz
 - s) płozy lub podstawa płóz, z wyjątkiem wymiany pokrycia o niskim współczynniku tarcia.
2. Modyfikacja lub naprawa którejkolwiek z następujących części:

- a) powłoka statku powietrznego lub powłoka pływaka statku powietrznego, jeżeli prace wymagają użycia stojaka, łoża montażowego lub uchwytu;
- b) powłoka statku powietrznego, poddawana zwiększonemu ciśnieniu, jeżeli uszkodzenia powłoki są większe niż 15 cm (6 cali) w dowolnym kierunku;
- c) nośna część systemu sterowania, włącznie z drążkiem sterowym, pedałem, wałem, kwadrantem, dźwignią kątową, rurą reakcyjną, rogiem sterującym oraz kutą lub odlaną węzłówką, ale z wyłączeniem
 - (i) wykuwania złącza reperacyjnego lub łącznika kabli, oraz
 - (ii) wymiana końcówki rury symetrycznej mocowanej za pomocą nitów; oraz
- d) pozostałe elementy konstrukcji, niewymienione w pkt 1, które producent określił jako konstrukcję nośną w podręczniku obsługi technicznej, podręczniku napraw konstrukcyjnych lub instrukcji dotyczących zapewniania zdolności do lotu.

Dodatek VIII
Ograniczona obsługa techniczna pilota - właściciela

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

1. Demontaż i montaż kół.
2. Wymiana elastycznych węży amortyzatorów w podwoziu.
3. Obsługa amortyzatorów w podwoziu przez uzupełnienie oleju, dopompowanie lub obydwie te czynności.
4. Obsługa łożysk kół podwozia, taka jak czyszczenie i smarowanie.
5. Wymiana wadliwych przewodów lub klinów zabezpieczających.
6. Smarowanie, niewymagające demontażu innego niż usunięcie elementów nienależących do konstrukcji, takich jak nakładki, osłony i owiewki.
7. Wykonywanie prostych łat z tkaniny, niewymagające łączenia żebra lub usuwania części konstrukcyjnych bądź powierzchni sterujących. W przypadku balonów, wykonywanie napraw tkaniny (w sposób określony i zgodnie z instrukcją producentów balonów) niewymagających naprawy taśmy nośnej lub jej wymiany.
8. Uzupełnienie poziomu płynów hydraulicznych w zbiorniku hydraulicznym.
9. Ponowne dekoracyjne pokrycie kadłuba, koszy balonów, powierzchni skrzydeł i ogona (z wyjątkiem powierzchni stateczników), owiewek, osłon, podwozia, kabiny lub wnętrza kokpitu w przypadku gdy nie jest konieczne usunięcie lub demontowanie konstrukcji nośnych lub systemu eksploatacyjnego.
10. Stosowanie środków konserwujących lub ochronnych w przypadku gdy nie jest wymagany demontaż konstrukcji nośnych lub systemu eksploatacyjnego, a powlekanie takimi środkami nie jest zabronione lub sprzeczne z dobrymi praktykami.
11. Naprawa tapicerki i dekoracyjnego wyposażenia kabiny, kokpitu lub wnętrza kosza balonu, jeżeli nie wiąże się to z demontażem konstrukcji nośnych lub systemu eksploatacyjnego bądź zakłócaniem systemu eksploatacyjnego czy też gdy nie ma to wpływu na nośną konstrukcję statku powietrznego.
12. Dokonywanie drobnych, prostych napraw owiewek, nienależących do konstrukcji nakładek, osłon oraz niewielkich łat, a także umocnień, nie zmieniając jednak konturów, tak aby nie zakłócać prawidłowego obiegu powietrza.
13. Wymiana bocznego oszklenia, jeżeli czynność ta nie zaburza konstrukcji ani działania żadnego z systemów eksploatacyjnych, takich jak układ sterujący, urządzenia elektryczne, itd.

14. Wymiana pasów bezpieczeństwa.
15. Wymiana foteli lub ich części na części zatwierdzone do użytku w samolotach, niewymagające demontażu struktur nośnych lub systemu eksploatacyjnego.
16. Rozwiązywanie problemów i naprawa przerwanych obwodów w instalacji elektrycznej reflektorów do lądowania.
17. Wymiana żarówek, reflektorów i soczewek świateł do lądowania i świateł pozycyjnych.
18. Wymiana kół i płóz, niewymagających obliczeń wagi i wyważenia.
19. Wymiana osłon, niewymagająca usuwania śmigła lub odłączania układu sterującego.
20. Wymiana lub czyszczenie świec zapłonowych oraz wyregulowanie szczeliny iskrowej.
21. Wymiana wszelkich przewodów giętkich, z wyjątkiem przewodów hydraulicznych.
22. Demontaż i instalacja gotowych przewodów paliwowych.
23. Czyszczenie lub wymiana filtrów paliwa i oleju lub elementów filtrów.
24. Wymiana i obsługa akumulatorów.
25. Czyszczenie palnika pilotującego i głównych dysz balonu zgodnie z instrukcjami producentów balonów.
26. Wymiana lub dostosowanie nienależących do konstrukcji elementów złącznych związanych z eksploatacją.
27. Wymiana kosza i palników balonu w przypadku gdy kosz lub palnik są elementami wymiennymi zgodnie z danymi zawartymi w certyfikacie typu balonu, zaś kosze i palniki są szczególnie przeznaczone do szybkiego demontażu i instalacji.
28. Montaż urządzeń przeciwdziałających nieprawidłowemu zapłonowi w celu zmniejszenia średnicy wlewu zbiornika paliwa, zakładając że określone urządzenie zostało ujęte w danych zawartych w certyfikacie typu statku powietrznego przez producenta tego statku, a producent dostarczył instrukcję montażu urządzenia i nie wymaga ono demontażu istniejącego wlotu zbiornika paliwa.
29. Demontaż, sprawdzenie i wymiana czujników magnetycznych.
30. Demontaż i wymiana odrębnych urządzeń nawigacyjnych i komunikacyjnych montowanych na tablicy przyrządów, wykorzystujących złączki montowane w podstawce, które powodują podłączenie urządzenia po jego zamontowaniu w panelu (z wyjątkiem systemów automatycznego pilotażu, transponderów i mikrofalowych urządzeń radiolokacyjnych do pomiaru odległości). Zatwierdzone urządzenie musi być przeznaczone do łatwego, wielokrotnego montażu i wymiany, nie może wymagać użycia specjalistycznej aparatury badawczej. Konieczne jest także dostarczenie właściwej instrukcji. Przed użyciem urządzenia należy przeprowadzić próbę

eksploatacyjną.

31. Uaktualnienie odrębnych baz danych oprogramowania nawigacyjnego systemu kontroli ruchu lotniczego, instalowanego na tablicy przyrządów (z wyjątkiem danych systemów automatycznego pilotażu, transponderów i mikrofalowych urządzeń radiolokacyjnych do pomiaru odległości) przy założeniu, że nie jest wymagany demontaż i zostały dostarczone odpowiednie instrukcje. Przed użyciem urządzenia należy przeprowadzić próbę eksploatacyjną.
32. Wymiana powierzchni skrzydeł, ogona i sterownic, które są przeznaczone do montażu bezpośrednio przed startem i demontażu po każdym locie.
33. Wymiana łopatek głównego wirnika, przeznaczonych do demontażu, w przypadku gdy niewymagane są specjalistyczne narzędzia.

ZAŁĄCZNIK II (Część 145)

145.1 Przepisy ogólne

Do celów niniejszej części, za właściwy organ uważa się:

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

SEKCJA A

145.A.10 Zakres

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

145.A.15 Wniosek

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

145.A.20 Warunki zezwolenia

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

145.A.25 Wymagania dotyczące pomieszczeń

Organizacja zapewnia, że:

- a) Pomieszczenia są dostosowane do wszystkich planowanych prac, gwarantując w szczególności ochronę przed czynnikami pogodowymi. Wyspecjalizowane warsztaty i hale są właściwie wydzielone w celu ograniczenia ryzyka zanieczyszczenia środowiska i obszaru pracy.
 1. Do celów podstawowej obsługi statków powietrznych, hangary dla statków powietrznych są dostępne i wystarczająco duże, aby zmieścić statek powietrzny, który jest poddawany planowanej obsłudze podstawowej;
 2. Do celów konserwacji części, warsztaty zajmujące się konserwacją części są wystarczająco duże, aby zmieścić części poddawane planowanej konserwacji.
- b) Biura są dostępne dla osób zarządzających planowanymi pracami określonymi w lit. a) oraz dla personelu certyfikującego w celu umożliwienia im wykonywania

wyznaczonych zadań w sposób pozwalający zachować właściwe normy obsługi [statków powietrznych](#).

- c) [Środowisko pracy, włącznie z hangarami dla statków powietrznych](#), warsztatami zajmującymi się konserwacją części oraz biurami, jest dostosowane do wykonywanych zadań, w [szczególności](#) do przestrzegania wymogów specjalnych. O ile nie zostaną określone inne wymogi w zakresie zapewnienia szczególnego środowiska związanego z konkretnymi zadaniami, [środowisko pracy](#) nie może szkodzić efektywności pracy personelu:
1. Należy utrzymać temperaturę umożliwiającą personelowi wykonywanie wymaganych zadań bez niepożądanych utrudnień.
 2. Kurz i jakiegokolwiek inne zanieczyszczenia powietrza należy zachować w minimalnych granicach, nie należy dopuścić aby osiągnęły poziom wywołujący widoczne zanieczyszczenie powierzchni statków powietrznych lub części statków powietrznych w miejscu pracy. Jeżeli kurz lub inne zanieczyszczenia wywołują widoczne zanieczyszczenie powierzchni, wszystkie wrażliwe systemy należy szczelnie zabezpieczyć do czasu przywrócenia zadowalających warunków.
 3. Oświetlenie umożliwia wykonanie zadania związanego z inspekcją i obsługą w efektywny sposób.
 4. [Hałas](#) nie może przeszkadzać personelowi w wykonywaniu zadań związanych z inspekcją. W pomieszczeniach, w których kontrola źródła hałasu nie jest możliwa do wykonania personel posiada sprzęt niezbędny do zapobiegania nadmiernemu hałasowi przeszkadzającemu w wykonywaniu zadań związanych z inspekcją.
 5. Jeżeli szczególne zadanie związane z obsługą wymaga wprowadzenia szczególnych [warunków w zakresie środowiska pracy, które różnią się od warunków wymienionych powyżej](#), wówczas warunki takie muszą być przestrzegane. [Warunki szczególne są określone w danych dotyczących obsługi](#).
 6. [Środowisko pracy](#) obsługi liniowej pozwala na przeprowadzenie szczególnych zadań związanych z obsługą lub inspekcją bez niepożądanych utrudnień. [Dlatego jeżeli środowisko pracy](#) pogarsza się do niedopuszczalnego poziomu w odniesieniu do temperatury, wilgotności, gradu, lodu, śniegu, wiatru, światła, kurzu lub innych zanieczyszczeń powietrza, szczególne zadania związane z obsługą lub inspekcją należy zawiesić do czasu przywrócenia zadowalających warunków.
- d) Należy zapewnić bezpieczne [pomieszczenia i urządzenia do składowania](#) części, sprzętu, narzędzi i materiałów. [Warunki](#) składowania zapewniają oddzielenie sprawnych części i materiałów statków powietrznych od części, materiałów, sprzętu i narzędzi nienadających się do eksploatacji. [Warunki](#) składowania są zgodne z instrukcjami producenta w celu zapobieżenia zniszczeniu lub uszkodzeniu składowanych przedmiotów. Dostęp do [pomieszczeń i urządzeń do składowania](#) jest [ograniczony i dotyczy tylko upoważnionego personelu](#).

145.A.30 Wymogi dotyczące personelu

- a) Organizacja wyznacza osobę zarządzającą, mającą kompetencje korporacyjne i odpowiedzialną za zapewnienie finansowania i wykonania wszystkich czynności związanych z obsługą wymaganych przez klienta zgodnie z normą wymaganą w niniejszej części. Osoba zarządzająca:
1. Zapewnia, że dostępne są wszystkie niezbędne zasoby do wykonania czynności związanych z obsługą zgodnie z pkt 145.A.65 lit. b) w celu utrzymania zezwolenia przyznanego organizacji.
 2. Posiada i [wspiera politykę bezpieczeństwa i jakości](#) określoną w pkt 145.A.65 lit. [a](#)).
 3. Zna w stopniu podstawowym niniejszą część.
- b) Organizacja mianuje osobę lub grupę osób, których obowiązki obejmują zapewnienie przez organizację wypełnienia wymogów niniejszej części. Taka(-ie) osoba(-y) jest(są) ostatecznie odpowiedzialna(-e) przed osobą zarządzającą.
1. Mianowana(-e) osoba(-y) reprezentuje(-ą) strukturę zarządzającą obsługą w organizacji oraz jest(są) odpowiedzialna(-e) za pełnienie funkcji określonych w niniejszej części.
 2. Tożsamość mianowanej(-ych) osoby(osób) jest podawana, a ich mianowanie przedkładane w formie i w sposób, które zostały ustanowione przez [właściwy organ](#).
 3. Mianowana(-e) osoba(-y) są w stanie wykazać się odpowiednią wiedzą, wykształceniem oraz zadowalającym doświadczeniem związanymi z obsługą [statków powietrznych lub ich części oraz wykazać się wiedzą z zakresu prac przedstawionych w niniejszej części](#).
 4. Procedury wskazują w sposób przejrzysty, kto zastępuje poszczególne osoby w przypadku ich długiej nieobecności.
- c) Osoba zarządzająca, na mocy lit. a), wyznacza osobę odpowiedzialną za monitorowanie systemu jakości, włącznie ze związanym z nim systemem zwrotnym wymaganym na mocy pkt 145.A.65 lit. c). Wyznaczona osoba ma bezpośredni kontakt z osobą zarządzającą w celu upewnienia się, że osoba zarządzająca jest odpowiednio informowana o kwestiach związanych z jakością i zgodnością.
- d) Organizacja posiada plan [roboczo godzin w zakresie obsługi wykazujący, że](#) posiada ona wystarczający personel do planowania, wykonania, nadzoru, inspekcji i monitorowania jakości zgodnie z zezwoleniem. Ponadto organizacja posiada procedurę dokonania ponownej oceny pracy, która ma być wykonywana przy mniejszej rzeczywistej dyspozycyjności personelu w stosunku do stopnia udziału personelu w danym okresie lub na danej zmianie.
- e) Organizacja ustanawia i kontroluje kompetencje personelu zaangażowanego w jakiegokolwiek czynności związane z obsługą, zarządzaniem i/lub kontrolą jakości

zgodnie z procedurą i normą uzgodnioną przez właściwy organ. Oprócz ekspertyzy niezbędnej do wykonywania określonej funkcji, kompetencje muszą obejmować praktyczną znajomość kwestii związanych z czynnikami ludzkimi oraz wydajnością ludzką dostosowanymi do funkcji tych osób w organizacji. „Czynniki ludzkie” oznaczają zasady, które mają zastosowanie do projektowania, certyfikacji, szkoleń, działań i obsługi w dziedzinie lotnictwa oraz zmierzają do bezpiecznego związku między elementami ludzkimi i innymi elementami poprzez odpowiednie uwzględnienie działań ludzkich. „Wydajność ludzka” oznacza możliwości i ograniczenia ludzkie, które mają wpływ na bezpieczeństwo i efektywność działań w dziedzinie lotnictwa.

- f) Organizacja zapewnia, że personel, który przeprowadza niedestrukcyjny test utrzymania ciągłej zdolności do lotu struktur statku powietrznego i/lub części statku powietrznego, ma odpowiednie kwalifikacje do przeprowadzania testów niedestrukcyjnych zgodnie z normami europejskimi lub normami równoważnymi uznanymi przez Agencję. Personel, który wykonuje jakiegokolwiek inne zadania specjalne ma odpowiednie kwalifikacje zgodnie z oficjalnie uznanymi normami. W drodze odstępstwa od niniejszej litery, personel określony w lit. g) i h) pkt 1 i 2, zakwalifikowany do kategorii B1 w części 66, może przeprowadzać i/lub kontrolować wnikliwy wzrokowy test kontrastu kolorów.
- g) Każda organizacja zajmująca się obsługą statków powietrznych, o ile lit. j) nie stanowi inaczej, posiada, w przypadku obsługi liniowej statków powietrznych, personel mający odpowiednie kwalifikacje odpowiadające kategorii B1 i B2 zgodnie z częścią 66 i pkt 145.A.35.

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

- h) Każda organizacja zajmująca się obsługą statków powietrznych, o ile lit. j) nie stanowi inaczej:
1. posiada, w przypadku podstawowej obsługi dużych statków powietrznych, odpowiednio wykwalifikowany personel certyfikujący należący do kategorii C zgodnie z częścią 66 i pkt 145.A.35. Ponadto organizacja posiada odpowiednio wykwalifikowany personel należący do kategorii B1 i B2 w wystarczającej liczbie, zgodnie z częścią 66 i pkt 145.A.35, w celu wspomaganie personelu certyfikującego kategorii C.
 - (i) Personel pomocniczy kategorii B1 i B2 upewnia się, że odpowiednie zadania lub inspekcje były przeprowadzane według wymaganych norm przed wydaniem certyfikatu dopuszczenia do eksploatacji przez personel certyfikujący kategorii C.

- (ii) Organizacja **zachowuje** rejestr wszystkich członków personelu pomocniczego kategorii B1 i B2.
 - (iii) Personel certyfikujący kategorii C upewnia się, że została zachowana **zgodność** z (i) i zostały wykonane wszystkie prace wymagane przez klienta w czasie szczególnej kontroli obsługi podstawowej lub w odniesieniu do ogółu zadań, oraz ocenia skutki każdej niewykonanej pracy **w celu nakazania jej wykonania lub uzgodnienia** z podmiotem eksploatującym statek powietrzny przełożenia jej na inny termin lub do czasu następnej szczególnej kontroli.
2. posiada, w przypadku podstawowej obsługi statków powietrznych innych niż duże statki powietrzne:
- (i) odpowiednio wykwalifikowany personel certyfikujący w zakresie statków powietrznych, należący do kategorii B1 i B2 zgodnie z częścią 66 i pkt 45.A.35 lub,
 - (ii) odpowiednio wykwalifikowany personel certyfikujący w zakresie statków powietrznych, należący do kategorii C wspomagany przez personel pomocniczy kategorii B1 i B2 zgodnie z ust. 1.
- i) Personel certyfikujący w zakresie części odpowiada wymogom części 66.
- j) W drodze odstępstwa od lit. g) i h), organizacja może wykorzystać personel certyfikujący, którego kwalifikacje są zgodne z **następującymi przepisami**:
1. W przypadku organizacji usytuowanych poza terytorium **Wspólnoty**, kwalifikacje personelu certyfikującego mogą być zgodne z krajowymi uregulowaniami w zakresie lotnictwa w państwie, w którym są zarejestrowane pomieszczenia organizacji, zgodnie z warunkami określonymi w **dodatku IV** do niniejszej części.
 2. W przypadku obsługi liniowej przeprowadzanej w porcie międzylądowania organizacji usytuowanej poza terytorium **Wspólnoty**, kwalifikacje personelu certyfikującego mogą być zgodne z krajowymi uregulowaniami w zakresie lotnictwa w państwie, w którym znajduje się port śródlądowania, zgodnie z **warunkami określonymi w dodatku IV** do niniejszej części.
 3. W przypadku powtarzającej się dyrektywy zdatności do lotu przed lotem, **która stanowi w szczególności, że członkowie załogi statków powietrznych** mogą wykonać dyrektywę zdatności do lotu, organizacja może wydawać ograniczone zezwolenia na certyfikację dla kapitana **statku powietrznego** i/lub mechanika pokładowego na podstawie licencji posiadanych przez członków załogi **statku powietrznego**. **Jednakże** organizacja sprawdza, czy zostało przeprowadzone wystarczające szkolenie praktyczne w celu upewnienia się, że kapitan statku powietrznego lub mechanik pokładowy mogą wykonać **dyrektywę zdatności do lotu** zgodnie z wymaganymi normami.
 4. W przypadku **statku powietrznego eksploatowanego poza miejscem wsparcia**, organizacja może wydawać ograniczone zezwolenia na certyfikację dla kapitana

i/lub mechanika pokładowego na podstawie licencji posiadanych przez członków załogi statku powietrznego pod warunkiem stwierdzenia, że przeprowadzone zostało wystarczające szkolenie praktyczne w celu zapewnienia, że kapitan lub mechanik pokładowy mogą wykonać wymienione zadanie według wymaganej normy. Przepisy niniejszego ustępu są szczegółowo określone w specyfikacji procedury.

5. W następujących **nieprzewidzianych przypadkach**, kiedy **statek powietrzny** jest uziemiony w miejscu innym niż główna baza, gdzie nie jest dostępny odpowiedni personel certyfikujący, organizacja, która jest umownym wykonawcą czynności związanych z obsługą może wydawać jednorazowe zezwolenia na certyfikację:
 - (i) jednemu ze swoich pracowników posiadających równoważne zezwolenie w odniesieniu do statków powietrznych o podobnej technologii, konstrukcji lub systemach; lub
 - (ii) jakiegokolwiek osobie posiadającej **nie mniej niż** pięć lat doświadczenia w czynnościach związanych z obsługą oraz ważną licencją obsługi statków powietrznych **ICAO** odpowiadającą rodzajowi statku powietrznego wymagającego certyfikacji, pod warunkiem że w miejscu tym nie znajduje się żadna organizacja należycie zatwierdzona na mocy niniejszej części, a **związana umową organizacja** otrzymuje i zachowuje dokumenty potwierdzające doświadczenia i licencję takiej osoby.

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

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

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

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

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

- i) Osoba odpowiedzialna za system jakości pozostaje również odpowiedzialna za wydawanie w imieniu organizacji zezwoleń na certyfikację personelowi certyfikującemu. Osoba ta może mianować inne osoby do wydawania lub uchylania zezwoleń na certyfikację zgodnie z [procedurą określoną w specyfikacji](#).
- j) Organizacja zachowuje akta wszystkich członków personelu certyfikującego oraz personelu pomocniczego kategorii B1 i B2.

Akta członków personelu zawierają:

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

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

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

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

145.A.40 Sprzęt, narzędzia i materiały

- a) Organizacja posiada i wykorzystuje wszystkie niezbędne narzędzia, materiały i sprzęt do wykonywania zatwierdzonego zakresu prac.
 1. W przypadku gdy producent określa specyficzne narzędzie lub specyficzny sprzęt, organizacja używa tego narzędzia lub sprzętu o ile użycie innego narzędzia lub sprzętu nie jest dozwolone przez [właściwy organ](#) za pośrednictwem procedur określonych w specyfikacji.

2. Sprzęt i narzędzia muszą być ciągle dostępne, z wyjątkiem przypadków narzędzi lub sprzętu, które są używane tak rzadko, że ich ciągła dostępność nie jest konieczna. Takie przypadki są określone w procedurze specyfikacji.
 3. Organizacja zatwierdzona do wykonywania podstawowej obsługi posiada wystarczający dostęp do statku powietrznego oraz platformy inspekcji/dokowania umożliwiającej właściwą inspekcję.
- b) Organizacja zapewnia, że narzędzia, sprzęt, a w szczególności sprzęt do przeprowadzania testów, stosownie do przypadku, są poddawane kontroli oraz kalibrowane zgodnie z oficjalnie uznaną normą, z **częstotliwością zapewniającą właściwe funkcjonowanie i precyzję**. Zapisy kalibracji i identyfikacji zastosowanej normy są przechowywane przez organizację.

145.A.42 Zatwierdzanie części statku powietrznego

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

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

145.A.45 Dane dotyczące obsługi

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

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

- b) Do celów niniejszej części, mające zastosowanie dane dotyczące obsługi obejmują:
1. Wszystkie mające zastosowanie wymogi, procedury, przepisy operacyjne lub informacje wydane przez organ odpowiedzialny za nadzór statku powietrznego lub części;
 2. Wszystkie mające zastosowanie dyrektywy w zakresie zdatności do lotu wydane przez organ odpowiedzialny za nadzór statku powietrznego lub części;
 3. Instrukcje utrzymania zdatności do lotu, wydane przez posiadaczy certyfikatów typu, posiadaczy dodatkowych certyfikatów typu, jakkolwiek inną organizację, która jest wyznaczona do publikacji takich danych na podstawie części 21, oraz, w przypadku statku powietrznego lub części statku powietrznego z państw trzecich, dane dotyczące zdatności do lotu narzucone przez organ odpowiedzialny za nadzór statku powietrznego lub części;
 4. Wszystkie mające zastosowanie normy, obejmujące między innymi obecne praktyki w zakresie obsługi uznane przez Agencję za dobre normy obsługi;
 5. Wszystkie mające zastosowanie dane, wydane zgodnie z lit. d).
- c) Organizacja ustanawia procedury zapewniające odnotowanie i zgłoszenie autorowi wszelkich nieprecyzyjnych, niekompletnych lub niejasnych procedur, praktyk, informacji lub instrukcji w zakresie obsługi zawartych w danych dotyczących obsługi, używanych przez personel zajmujący się obsługą.
- d) Organizacja może wyłącznie dokonać zmian instrukcji dotyczących obsługi zgodnie z procedurą określoną w specyfikacji organizacji obsługi. Jeżeli chodzi o zmiany, organizacja wykaże, że ich skutkiem są równoważne lub ulepszone normy oraz poinformuje o nich posiadacza certyfikatu typu. Do celów niniejszej litery, instrukcje dotyczące obsługi oznaczają instrukcje na temat sposobu wykonywania poszczególnych

zadań związanych z obsługą: nie obejmują one projektowania technicznego napraw i zmian.

- e) Organizacja dostarcza system kart lub formularzy prac wspólnych, który może być używany we wszystkich jednostkach organizacji. Ponadto organizacja dokonuje dokładnej transkrypcji danych dotyczących obsługi zawartych w lit. b) i d) do kart lub na formularze pracy lub zamieszcza precyzyjne odniesienie do poszczególnych zadań związanych z obsługą, zawartych w danych dotyczących obsługi. Karty lub formularze pracy mogą być sporządzane przy pomocy komputera oraz przechowywane w [elektronicznej bazie danych pod warunkiem zapewnienia stosownych środków zabezpieczających przed niedozwolonym wprowadzaniem zmian oraz wykonania kopii zapasowej elektronicznej bazy danych, która jest uaktualniana w ciągu 24 godzin od każdego wpisu wprowadzanego do głównej elektronicznej bazy danych](#). Kompleksowe zadania związane z obsługą są zapisywane w kartach lub na formularzach pracy i [dzielone](#) na wyraźne etapy w celu zapewnienia zapisu całości wykonanych zadań związanych z obsługą.

Jeżeli organizacja świadczy podmiotowi eksploatującemu statek powietrzny usługi związane z obsługą statku powietrznego, który wymaga używania własnego systemu kart lub formularzy pracy, takie karty lub formularze mogą być używane. W tym przypadku organizacja ustanawia [procedurę zapewniającą poprawne wypełnianie kart lub formularzy pracy przez podmiot eksploatujący statek powietrzny](#).

- f) Organizacja zapewnia, że wszystkie mające zastosowanie dane są niezwłocznie udostępniane do użycia, jeżeli są niezbędne członkom personelu zajmującego się obsługą.
- g) Organizacja ustanawia procedurę w celu zapewnienia, że dane dotyczące obsługi, które kontroluje, są uaktualniane. W przypadku danych dotyczących obsługi, kontrolowanych i dostarczanych przez podmiot eksploatujący statek powietrzny/klienta, organizacja jest w stanie wykazać, że ma pisemne potwierdzenie od podmiotu eksploatującego statek powietrzny/klienta o aktualności danych dotyczących obsługi lub zlecenie prac [określające](#) zmiany statusu danych dotyczących obsługi, które mają być używane, albo może wykazać, że figurują one w wykazie zmian danych dotyczących obsługi prowadzonym przez podmiot eksploatujący statek powietrzny/klienta.

145.A.47 Planowanie produkcji

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

145.A.50 Certyfikacja obsługi

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

145.A.55 Zapis czynności związanych z obsługą

- a) Organizacja dokonuje zapisu wszystkich szczegółów dotyczących przeprowadzanych prac w zakresie obsługi. Organizacja zachowuje co najmniej zapisy niezbędne do przedstawienia dowodu, że wszystkie wymogi zostały wypełnione w odniesieniu do wydania certyfikatu dopuszczenia do eksploatacji, włącznie z dokumentami wyjściowymi podwykonawców.
- b) Organizacja dostarcza kopię każdego certyfikatu dopuszczenia do eksploatacji podmiotowi eksploatującemu **statek powietrzny**, wraz z kopią każdej zatwierdzonej specyficznej naprawy lub zmiany, która została przeprowadzona.
- c) Organizacja zachowuje kopie wszystkich szczegółowych zapisów czynności związanych z obsługą lub podobnych danych dotyczących obsługi przez dwa lata od daty dopuszczenia do eksploatacji statku powietrznego lub części, których prace te dotyczyły.
 - 1. Zapisy dokonane na mocy niniejszego ustępu są przechowywane w bezpiecznym miejscu zapewniającym ochronę przed pożarem, powodzią lub kradzieżą.
 - 2. Komputerowe kopie zapasowe dysków, kaset, itd. są składowane w miejscu innym niż miejsce przechowywania dysków i kaset roboczych, itd., w środowisku, które zapewnia ich zachowanie w dobrym stanie.
 - 3. Jeżeli organizacja zatwierdzona na mocy niniejszej części kończy swoją działalność, wszystkie zachowane zapisy czynności związanych z obsługą, obejmujące ostatnie dwa lata, przekazuje się nowemu posiadaczowi lub klientowi odpowiedniego statku **powietrznego lub części zgodnie z instrukcjami właściwego organu**.

145.A.60 Sprawozdanie ze zdarzeń

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

powiadamia również przedsiębiorstwo eksploatujące statek powietrzny o każdym stanie wpływającym na statek powietrzny lub część statku powietrznego przedsiębiorstwa.

- e) Organizacja przygotowuje i przedstawia sprawozdania jak najszybciej, a w każdym wypadku w ciągu 72 godzin po stwierdzeniu przez nią stanu, który jest przedmiotem sprawozdania.

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

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

zatwierdzonej na mocy niniejszej części lub osobie mającej właściwą **wiedzę techniczną i potwierdzone zadowalające doświadczenie** w przeprowadzaniu kontroli; oraz

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

145.A.70 Specyfikacja organizacji obsługi

- a) „Specyfikacja organizacji obsługi” oznacza dokument lub dokumenty, które zawierają informacje na temat zakresu prac wymagających zezwolenia oraz wskazujących na sposób, w jaki organizacja zamierza zachować zgodność z niniejszą częścią. Organizacja przekazuje właściwemu organowi specyfikację organizacji obsługi, zawierającą następujące informacje:
 1. **Deklarację podpisywaną przez** osobę zarządzającą potwierdzającą, że specyfikacja organizacji obsługi i wszystkie podobne specyfikacje, określające wypełnianie przez organizację wymogów niniejszej części są stale przestrzegane. Jeżeli osoba zarządzająca nie jest **dyrektorem naczelnym organizacji, dyrektor naczelny** kontrasygnuje **deklarację**;
 2. politykę bezpieczeństwa i jakości organizacji zgodnie z pkt 145.A.65;
 3. **tytuł(-y)** i nazwisko(-a) osób mianowanych na mocy pkt 145.A.30 lit. b);
 4. zadania i **obowiązki** osób mianowanych na mocy pkt 145.A.30 lit. b), włącznie z kwestiami, które mogą bezpośrednio poruszać z właściwym organem w imieniu organizacji;
 5. schemat organizacji wskazujący na łańcuchy odpowiedzialności między osobami mianowanymi na mocy pkt 145.A.30 lit. b);
 6. listę członków personelu certyfikującego oraz personelu pomocniczego kategorii B1 i B2;
 7. ogólny opis zasobów ludzkich;
 8. ogólny opis urządzeń znajdujących się w każdym miejscu wymienionym w certyfikacie zatwierdzenia organizacji;
 9. **specyfikację** zakresu pracy organizacji w ramach zezwolenia;
 10. procedurę powiadamiania z pkt 145.A.85 dotyczącą zmian organizacji;
 11. **procedurę zmiany specyfikacji organizacji obsługi**;

12. procedury i system jakości ustanowione przez organizację na mocy pkt 145.A.25-145.A.90;
 13. w razie potrzeby, wykaz handlowych podmiotów eksploatujących statki powietrzne, którym organizacja świadczy usługi w zakresie obsługi statku powietrznego;
 14. w razie potrzeby, wykaz organizacji będących podwykonawcami, określonych w pkt 145.A.75 lit. b);
 15. w razie potrzeby, wykaz portów międzylądowania, określonych w pkt 145.A.75 lit. d);
 16. w razie potrzeby, wykaz organizacji związanych umową.
- b) Specyfikacja podlega zmianom niezbędnym do zachowania aktualnego opisu organizacji. Specyfikacja oraz kolejne zmiany są zatwierdzane przez [właściwy organ](#).
- c) [Nie naruszając lit. b\)](#), drobne [zmiany](#) w specyfikacji mogą zostać zatwierdzone zgodnie z procedurą zawartą w specyfikacji ([zwaną dalej](#) procedurą pośrednią).

145.A.75 Prerogatywy organizacji

Zgodnie ze specyfikacją organizacja jest [uprawniona do](#) wykonywania następujących zadań:

- a) Obsługi wszelkich statków powietrznych i części, na obsługę których otrzymała zezwolenie w miejscu określonym w certyfikacie zezwolenia oraz w specyfikacji;
- b) Wykonywania czynności związanych z obsługą wszelkich statków powietrznych lub części, do wykonywania których została zatwierdzona w ramach innej organizacji, która podlega systemowi jakości organizacji. Odnosi się to do prac wykonywanych przez organizację, która sama nie ma odpowiedniego zezwolenia na wykonywanie czynności związanych z obsługą na mocy niniejszej części, a której działania ograniczają się do prac dozwolonych na mocy procedur z pkt 145.A.65 lit. b). Zakres tych prac nie obejmuje kontroli podstawowej obsługi statku powietrznego lub części, lub kontroli pełnego prowadzenia warsztatu lub generalnego przeglądu silnika lub zespołu silnikowego;
- c) Obsługi wszelkich statków [powietrznych](#) lub części, na obsługę których otrzymała zezwolenie, w każdym miejscu, pod warunkiem że potrzeba takiej obsługi wynika z niezdatności do lotu statku powietrznego lub z konieczności wykonania okazyjnych czynności w zakresie obsługi liniowej, zgodnie z warunkami określonymi w specyfikacji;
- d) Obsługi wszelkich statków powietrznych i/lub części, na obsługę których otrzymała zezwolenie w miejscu określonym jako miejsce przeprowadzania obsługi liniowej, w którym możliwe jest wykonanie prostych czynności związanych z obsługą i tylko wówczas, gdy specyfikacja organizacji zezwala na takie działania i zawiera wykaz takich miejsc;

- e) Wydawania certyfikatów dopuszczenia do eksploatacji w związku z wykonaniem czynności związanych z obsługą zgodnie z pkt 145.A.50.

145.A.80 Ograniczenia organizacji

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

145.A.85 Zmiany w organizacji

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

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

145.A.90 Ciągłość ważności

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

145.A.95 Wyniki badania

- a) Wyniki badania na poziomie 1 odpowiadają znaczącym niezgodnościom z wymogami części 145, które prowadzą do obniżenia norm bezpieczeństwa i poważnie zagrażają bezpieczeństwu lotu.

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

SEKCJA B

PROCEDURA W ODNIESIENIU DO WŁAŚCIWYCH ORGANÓW

145.B.01 Zakres

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

145.B.10 Właściwy organ

1. *Przepisy ogólne*

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

2. *Środki*

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

3. *Kwalifikacja i szkolenie*

Wszyscy pracownicy zaangażowani w zezwolenia z części 145 muszą:

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

4. *Procedury*

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

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

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

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

145.B.17 Dopuszczalne środki zgodności

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

145.B.20 Zezwolenie wstępne

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

145.B.25 Wydanie zezwolenia

1. Właściwy organ oficjalnie zatwierdza specyfikację i wydaje wnioskodawcy certyfikat zezwolenia na formularzu 3, który zawiera klasyfikację zezwolenia. Właściwy organ wydaje certyfikat wyłącznie jeżeli organizacja wypełnia wymogi części 145.
2. Właściwy organ określa warunki zezwolenia w certyfikacie zezwolenia na formularzu 3.

3. Numer referencyjny jest umieszczany na certyfikacie zezwolenia na formularzu 3 w sposób określony przez Agencję.

145.B.30 Przedłużanie zezwolenia

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

1. Właściwy organ przechowuje i uaktualnia program zawierający wykaz zatwierdzonych organizacji przeprowadzających obsługę pod swoim nadzorem, daty wizyt kontrolnych i daty odbycia tych wizyt.
2. Każda organizacja musi zostać skontrolowana pod względem wypełniania wymogów części 145 w odstępach czasu nieprzekraczających 24 miesięcy.
3. Spotkanie z osobą zarządzającą jest wyznaczane co najmniej raz na 24 miesiące w celu upewnienia się, że jest informowany o istotnych kwestiach wynikających z kontroli.

145.B.35 Zmiany

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

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

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

145.B.40 Zmiany specyfikacji organizacji obsługi

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

145.B.45 Wycofanie, zawieszenie i ograniczenie zezwolenia

Właściwy organ:

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

145.B.50 Wyniki badania

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

145.B.55 Przechowywanie zapisów

1. Właściwy organ ustanawia system przechowywania zapisów przy zastosowaniu minimalnych kryteriów przechowywania, które umożliwiają właściwe śledzenie procesu wydawania, przedłużania, zmiany, zawieszania, wycofywania każdego zezwolenia dla organizacji.
2. Zapisy obejmują co najmniej:
 - a) wniosek o zezwolenie dla organizacji, włącznie z jej przedłużeniem.
 - b) program stałego nadzoru właściwego organu włącznie ze wszystkimi zapisami dotyczącymi kontroli.
 - c) certyfikat zezwolenia dla organizacji włącznie ze wszystkimi zmianami.
 - d) kopię programu kontroli, odnotowującego daty kontroli oraz daty przeprowadzenia kontroli.
 - e) kopię całej oficjalnej korespondencji włącznie z formularzem 4 lub równoważnym dokumentem.
 - f) dane szczegółowe na temat działania(działań) w zakresie zwolnienia i stosowania.
 - g) wszelkie inne formularze sprawozdań z kontroli właściwego organu.
 - h) specyfikacje organizacji obsługi.
3. Minimalny okres przechowywania powyższych danych wynosi cztery lata.

4. Właściwy organ może wybrać użycie systemu papierowego lub komputerowego lub wszelkie połączenia dwóch systemów pod warunkiem zapewnienia właściwej kontroli.

145.B.60 Zwolnienie

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

Dodatek I
Używanie formularza 1 EASA do obsługi technicznej

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

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

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

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

Dopuszczalny jest język angielski lub, gdzie właściwe, język(i) danego Państwa Członkowskiego.

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

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

Skróty muszą być ograniczone do minimum.

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

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

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

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

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

2. WYPEŁNIENIE CERTYFIKATU DOPUSZCZENIA PRZEZ WYDAJĄCEGO

Chyba że wskazano inaczej, aby dokument stał się ważnym certyfikatem, w każdym polu musi znajdować się wpis.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pole 10 Podać liczbę dopuszczanych urządzeń.

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

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

1. PO PRZEGLĄDZIE

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

2. SKONTROLOWANY/PRZEBADANY

Badanie urządzenia w celu ustalenia zgodności z uznaną normą* .

3. ZMODYFIKOWANY

Zmiana w urządzeniu zgodnie z uznaną normą* .

4. NAPRAWIONY

Przywrócenie urządzenia do stanu zdatnego do użytku zgodnie z uznaną normą* .

5. BIEŻNIKOWANY

Odnowienie używanej opony zgodnie z uznaną normą* .

6. PONOWNIE ZMONTOWANY

Ponowne zmontowanie urządzenia zgodnie z uznaną normą* .

Przykład: Śmigło po transporcie.

UWAGA: Postanowienie to może być użyte wyłącznie w stosunku do urządzeń, które były oryginalnie całkowicie zmontowane przez [producenta zgodnie z wymogami produkcyjnymi takimi jak na przykład zawarte w części 21](#).

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

Powyższe deklaracje wspiera odniesienie w polu 13 do uznanych danych/podrecznika/[specyfikacji używanych podczas obsługi technicznej](#).

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

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

Jeżeli nie ma takich informacji, wpisać „żadna”.

Przykłady informacji, które można podać:

- Tożsamość oraz wydanie dokumentacji obsługi technicznej używanej jako uznana norma.
- Wykonano/stwierdzono wykonanie dyrektywy zdatności do lotu, jak [właściwe](#).
- Wykonano/stwierdzono wykonanie napraw, jak [właściwe](#).
- Wykonano/stwierdzono wykonanie [zmian](#), jak [właściwe](#).
- Zainstalowano/stwierdzono zainstalowanie [części zamiennych](#), jak [właściwe](#).
- Historia części zamiennych o ograniczonej trwałości.
- Odstępstwa od zlecenia klienta.
- Określenie innych przepisów, jeżeli nie jest to część 145.
- Wydanie [deklaracji w celu zaspokojenia zagranicznych wymagań obsługi technicznej](#).

- Wydanie **deklaracji w celu spełnienia warunków międzynarodowych umów serwisowych takich jak, lecz nie wyłącznie**, Canadian Technical Arrangement Maintenance oraz USA Bilateral Aviation Safety Agreement - Maintenance Implementation Procedure.

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

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

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

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

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

Którakolwiek sytuacja lub ich połączenie ma zostać określona w polu 13.

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

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

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

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

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

1. <input type="checkbox"/> Właściwy organ zatwierdzający/ państwo		AUTORYZOWANY CERTYFIKAT DOPUSZCZENIA FORMULARZ 1 EASA				3. <input type="checkbox"/> Numer formularza	
4. Nazwa i adres uznanej organizacji:						5. <input type="checkbox"/> Zlecenie/umowa /faktura	
6. <input type="checkbox"/> Rządzenie	7. <input type="checkbox"/> Wyszczególnienie	8. <input type="checkbox"/> Numer części	9. <input type="checkbox"/> Kwalifikowalność*	10. <input type="checkbox"/> Liczba urządzeń	11. <input type="checkbox"/> Numer seryjny/numer zestawu	12. <input type="checkbox"/> Status	
13. <input type="checkbox"/> Uwagi:							
14. <input type="checkbox"/> Poświadczam się, że urządzenia określone powyżej zostały wyprodukowane zgodnie z: * <input type="checkbox"/> Znanyymi danymi projektowymi i są bezpieczne w użytkowaniu * <input type="checkbox"/> Nieznanymi danymi projektowymi określonymi w polu 13				19. <input type="checkbox"/> Część 145. <input type="checkbox"/> CSO <input type="checkbox"/> inne przepisy określone w polu 13 Poświadczam się, chyba że ustalono inaczej w polu 13, że czynności określone w polu 12 i opisane w polu 13 zostały wykonane zgodnie z częścią 145 i w odniesieniu do tych czynności urządzenie są uważane za gotowe do dopuszczenia do eksploatacji.			
15. <input type="checkbox"/> Podpis osoby upoważnionej		16. <input type="checkbox"/> Numer uznania/zezwoleń		20. <input type="checkbox"/> Podpis osoby upoważnionej		21. <input type="checkbox"/> Numer referencyjny certyfikatu/uznania	

17. Nazwisko	18. Data (dzień/miesiąc/rok)	22. Nazwisko	23. Data (dzień/miesiąc/rok)
--------------	---------------------------------	--------------	---------------------------------

Formularz 1 EASA - wydanie 1

*Instalator musi sprawdzić kwalifikowalność z odpowiednimi danymi technicznymi

Autoryzowany Certyfikat Dopuszczenia
Formularz 1 EASA

OBOWIĄZKI UŻYTKOWNIKA/INSTALATORA

Uwaga:

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

Dodatek II
System uznawania i ratingu organizacji

1. Chyba że określono inaczej dla najmniejszych organizacji w ust. 12, tabela 1 określa pełny zakres uznawania, możliwy na mocy części 145, na formularzu znormalizowanym. Organizacja musi być uznana w przedziale od pojedynczej klasy i ratingu z ograniczeniami do wszystkich klas i ratingu z ograniczeniami.
2. Poza tabelą 1 pkt 145.A.20 wymaga, aby uznana organizacja obsługi technicznej z części 145 wskazywała zakres prac w prezentacji organizacji obsługi technicznej. Patrz także ust. 11.
3. W ramach klas uznawania i ratingu przyznanych przez **Państwo Członkowskie**, zakres prac, określony w prezentacji organizacji obsługi technicznej, określa dokładne ograniczenia uznawania. Dlatego konieczne jest, aby klasy uznawania i rating były zgodne z zakresem prac organizacji.
4. Rating klasy A oznacza, że uznana organizacja obsługi technicznej z części 145 może dokonywać obsługi technicznej **statku powietrznego oraz każdej części składowej** (wraz z silnikami/pomocniczymi zespołami silnikowymi) tylko o tyle, o ile takie **części składowe** są zamontowane na statku **powietrznym, z wyjątkiem przypadków, w których takie części składowe** mogą zostać czasowo wyjęte w celu obsługi technicznej i jest to **wyraźnie** dozwolone przez podręcznik obsługi technicznej **statku powietrznego, w celu poprawy** dostępu do dokonania obsługi technicznej, z zastrzeżeniem procedur kontrolnych zawartych w prezentacji organizacji obsługi technicznej akceptowalnych przez **Państwo Członkowskie**. Sekcja dotycząca ograniczeń określa zakres takiej obsługi technicznej, wskazując tym samym zakres uznawania.
5. Rating klasy B oznacza, że uznana organizacja obsługi technicznej z części 145 może dokonywać obsługi technicznej niezainstalowanego silnika/pomocniczego zespołu silnikowego oraz części składowych silnika/pomocniczego zespołu silnikowego o tyle, o ile takie **części składowe** są zamontowane na silniku/pomocniczym zespole silnikowym z wyjątkiem przypadków, w których takie części **składowe** mogą zostać czasowo wyjęte w celu obsługi technicznej, kiedy jest to **wyraźnie** dozwolone przez podręcznik obsługi silnika/pomocniczego zespołu silnikowego w celu **poprawy dostępu do dokonania obsługi technicznej**. Sekcja dotycząca ograniczeń określa zakres takiej obsługi technicznej, wskazując tym samym zakres uznawania. Uznana organizacja obsługi technicznej z części 145 z ratingiem klasy B może także wykonywać obsługę techniczną zainstalowanego silnika podczas obsługi technicznej „bazowej” i „liniowej”, z zastrzeżeniem procedur kontrolnych zawartych w prezentacji organizacji obsługi technicznej. Zakres prac organizacji obsługi technicznej odzwierciedla taką działalność, jeżeli jest ona dozwolona przez **Państwo Członkowskie**.
6. Rating klasy C oznacza, że uznana organizacja obsługi technicznej z części 145 może dokonywać obsługi technicznej niezainstalowanych **części składowych** (z wyjątkiem silników i pomocniczych zespołów silnikowych) z przeznaczeniem do zamontowania na statku **powietrznym lub silniku/pomocniczym zespole silnikowym**. Sekcja dotycząca ograniczeń określa zakres takiej obsługi technicznej, wskazując tym samym zakres uznawania. Uznana organizacja obsługi technicznej z części 145 z ratingiem klasy C może także dokonywać obsługi technicznej zainstalowanych części składowych

podczas obsługi technicznej bazowej i liniowej lub w urządzeniach obsługi technicznej silnika/pomocniczego zespołu silnikowego z zastrzeżeniem procedur kontrolnych zawartych w prezentacji organizacji obsługi technicznej. Zakres prac organizacji obsługi technicznej odzwierciedla taką działalność, jeżeli jest ona dozwolona przez Państwo Członkowskie.

7. Rating klasy D jest samodzielną klasą ratingu niekoniecznie związaną z określonym statkiem powietrznym, silnikiem lub inną częścią składową. Rating D1 - badania nieniszczące jest potrzebny tylko uznanej organizacji obsługi technicznej z części 145 wykonującej badania nieniszczące jako szczególne zadanie dla innej organizacji. Uznana organizacja obsługi technicznej z części 145 z ratingiem klasy A, B lub C może wykonywać badania nieniszczące na wyrobach, których obsługi technicznej dokonuje, z zastrzeżeniem, że prezentacja organizacji obsługi technicznej zawiera procedury badań nieniszczących, bez potrzeby posiadania ratingu klasy D1.
8. Rating klasy A jest dalej dzielony na obsługę techniczną „bazową” i „liniową”. Uznana organizacja obsługi technicznej z części 145 może być uznana albo osobno dla obsługi technicznej „bazowej” lub „liniowej”, albo dla obu. Należy zauważyć, że urządzenia do obsługi „liniowej” umieszczone w głównej bazie wymagają uznawania „liniowej” obsługi technicznej.
9. Sekcja „ograniczeń” ma na celu przyznanie Państwu Członkowskiemu jak najwięcej elastyczności tak, aby dostosować uznawanie do konkretnych organizacji. Tabela 1 określa możliwe rodzaje ograniczeń i chociaż obsługa techniczna jest umieszczona na końcu wykazu w każdej klasie ratingu, dopuszczalne jest podkreślanie raczej obsługi technicznej niż statku powietrznego lub typu silnika albo producenta, jeżeli bardziej odpowiada to organizacji. Przykładem może być instalacja i obsługa systemów elektroniki lotniczej.
10. Tabela 1 zawiera odniesienie do serii, typu i grupy w sekcji ograniczeń klasy A i B. Seria oznacza serię specyficznego typu, taką jak Airbus 300 lub 310 lub 319 albo serię Boeing 737-300 bądź serię RB211-524 itd. Typ oznacza specyficzny typ lub model, taki jak typ Airbus 310-240 lub typ RB 211-524 B4 itd. Można podać jakikolwiek numer serii lub typu. Grupa oznacza na przykład statek powietrzny Cessna z silnikiem o pojedynczym tłoku lub niedoładowane dodatkowo silniki tłokowe Lycoming itd..
11. Jeżeli używa się zbyt szczegółowego wykazu zdolności, który może być często zmieniany, wtedy takie zmiany muszą być zgodne z procedurą akceptowaną przez Państwo Członkowskie oraz zawartą w prezentacji organizacji obsługi technicznej. Procedura obejmuje takie zagadnienia, jak kto jest odpowiedzialny za kontrolę zmian w liście zdolności oraz działania niezbędne dla dokonania zmian. Takie działania obejmują zapewnienie zgodności z częścią 145 dla wyrobów lub usług dodanych do wykazu.
12. Uznana organizacja obsługi technicznej z części 145 zatrudniająca tylko jedną osobę zarówno do planowania, jak i wykonywania całości obsługi technicznej może posiadać tylko ograniczony zakres ratingu uznania. Maksymalne dopuszczalne ograniczenia są następujące:

KLASA STATEK POWIETRZNY	RATING A2 SAMOLOTY	Z SILNIKIEM TŁOKOWYM
-------------------------	--------------------	----------------------

		LINIOWA I BAZOWA DO 5700 KG
KLASA STATEK POWIETRZNY	RATING A2 SAMOLOTY	Z SILNIKIEM TURBINOWYM LINIOWA DO 5 700 KG
KLASA STATEK POWIETRZNY	RATING A3 ŚMIGŁOWCE	Z SILNIKIEM POJEDYNCZYM LINIOWA I BAZOWA PONIŻEJ 375 KG
KLASA STATEK POWIETRZNY	RATING A4 STATEK POWIETRZNY INNY NIŻ A1, A2 I A3	BEZ OGRANICZEŃ
KLASA SILNIK	RATING B2 TŁOK	DO 450 HP
KLASA CZĘŚCI SKŁADOWE RATING INNY NIŻ KOMPLETNE SILNIKI LUB POMOCNICZE ZESPOŁY SILNIKOWE	C - C20	ZGODNIE Z WYKAZEM ZDOLNOŚCI
KLASA WYSPECJALIZOWANE	D1 BADANIA NIENISZCZĄCE	NALEŻY OKREŚLIĆ METODY BADAŃ NIENISZCZĄCYCH

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

Tabela 1

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

KLASA	RATING	OGRANICZENIE	BAZOWA	LINIOWA
	B3 pomocnicze zespoły silnikowe	Określi producenta silnika lub jego serię albo typ i/lub zadanie(-a) obsługi technicznej		
CZĘŚCI SKŁADOWE INNE NIŻ KOMPLETNE SILNIKI LUB POMOCNICZE ZESPOŁY SILNIKOWE	C1 Klimatyzacja i ciśnienie	Określi typ lub producenta statku powietrznego lub producenta części składowych lub konkretną część składową i będzie zawierać odniesienie do wykazu zdolności w prezentacji i/lub zadanie(-a) obsługi technicznej		
	C2 Pilot automatyczny			
	C3 Komunikacja i nawigacja			
	C4 Drzwi - włązy			
	C5 Elektroenergetyka			
	C6 Sprzęt			

	C7 Silnik – pomocniczy zespół silnikowy	
	C8 Układ sterowania	
	C9 Paliwo - płatowiec	
	C10 Śmigłowiec – wirniki	
	C11 Śmigłowiec - Trans	
	C12 Hydraulika	
	C13 Instrumenty	
	C14 Podwozie samolotu	
	C15 Tlen	
	C16 Śmigła	
	C17 Ogumienie pneumatyczne	
	C18 Ochrona przed lodem/deszczem/ Ogniem	
	C19 Okna	
	C20 Elementy konstrukcyjne	
USŁUGI WYSPECJALIZOWANE	D1 Badania nieniszczące	Określi szczególne metody badań nieniszczących

PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE

członek
Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego

CERTYFIKAT UZNAWANIA

ODNIESIENIE

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

[NAZWA FIRMY] ORGANIZACJA OBSŁUGI TECHNICZNEJ

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

WARUNKI:

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

Data wydania: Podpisał:

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

WYKAZ UZNANIA

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

ODNIESIENIE M/S.001				
KLASA	RATING	OGRANICZENIE	BAZOWA	LINIOWA
STATEK POWIETRZNY	A1 samoloty/powyżej 5 700 kg	Seria Airbus A310-200	X	X
	A2 samoloty/sterowce do 5 700 kg	Seria DHC-6 Twin Otter	X	
SILNIKI	B1 Turbinowe	Seria PT6A		
CZĘŚCI SKŁADOWE INNE NIŻ KOMPLETNE SILNIKI LUB POMOCNICZE ZESPOŁY SILNIKOWE	C1 Klimatyzacja i ciśnienie	Airbus A310-200		
	C2 Pilot automatyczny	Sperry		
	C5 Elektroenergetyka	Airbus A310-200 i DHC-6		
	C6 Sprzęt	Airbus DHC-6 i Emergency		
	C7 Silnik – pomocniczy zespół silnikowy	PT6A sterowanie paliwem		
	C16 Śmigła	Stały skok i DHC-6		
USŁUGI WYSPECJALIZOWANE	D1 Badania nieniszczące	Wszystkie typy		
<p>Niniejszy wykaz uznania jest ograniczony do tych wyrobów i działań, które zostały objęte zakresem sekcji uznawania zawartej w prezentacji uznanej organizacji obsługi technicznej, z części 145.</p> <p>ODNIESIENIE</p> <p>Data wydania:</p> <p>Podpisał:</p> <p>W imieniu właściwego organu</p>				

Dodatek IV

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

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

ZAŁĄCZNIK III
(Część 66)

66.1

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

SEKCJA A
PODCZEŚĆ A

LICENCJA NA OBSŁUGĘ TECHNICZNĄ STATKU POWIETRZNEGO - SAMOLOTY I ŚMIGŁOWCE

66.A.1. Zakres

a) Niniejsza sekcja ustanawia wymagania dla wydania licencji na obsługę techniczną statku powietrznego oraz warunki jej ważności i eksploatacji, dla samolotów i śmigłowców następujących kategorii:

- Kategoria A
- Kategoria B1
- Kategoria B2
- Kategoria C

b) Kategorie A i B1 dzieli się dalej na podkategorie, odpowiadające kombinacjom samolotów, śmigłowców, silników turbinowych i tłokowych. Wyróżnia się następujące podkategorie:

- A1 i B1.1 Samoloty turbinowe
- A2 i B1.2 Samoloty tłokowe
- A3 i B1.3 Śmigłowce turbinowe
- A4 i B1.4 Śmigłowce tłokowe

66.A.10 Składanie wniosku

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

66.A.15 Kwalifikowalność

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

66.A.20 Przywileje

- a) Z zastrzeżeniem zgodności z lit. b), mają zastosowanie następujące przywileje:
1. Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii A pozwala posiadaczowi na wydawanie certyfikatów dopuszczenia do eksploatacji po dokonaniu nieznacznej liniowej obsługi technicznej i naprawieniu prostych usterek w granicach zadań wyszczególnionych w zezwoleniu. Przywileje certyfikacyjne są ograniczone do prac, które posiadacz licencji wykonywał osobiście w organizacji z części 145.
 2. Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii B1 pozwala posiadaczowi na wydawanie certyfikatów dopuszczenia do eksploatacji po dokonaniu obsługi technicznej, wraz z obsługą konstrukcji statku powietrznego, urządzeniem napędowym oraz systemami mechanicznymi i elektrycznymi. Przywileje obejmują także zastąpienie wymienialnych elementów elektroniki lotniczej, wymagające prostych testów dla sprawdzenia nadawania się do eksploatacji. Kategoria B1 automatycznie obejmuje właściwą podkategorię A.
 3. Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii B2 pozwala posiadaczowi na wydawanie certyfikatów dopuszczenia do eksploatacji po dokonaniu obsługi technicznej systemów elektroniki lotniczej.
 4. Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii C pozwala posiadaczowi na wydawanie certyfikatów dopuszczenia do eksploatacji po dokonaniu bazowej obsługi technicznej statku powietrznego. Przywileje mają zastosowanie do całego statku powietrznego w organizacji z części 145.
- b) Posiadacz licencji na obsługę techniczną statku powietrznego może korzystać z przywilejów certyfikacyjnych, jeżeli:
1. istnieje zgodność ze stosowanymi wymaganiami części M i/lub części 145;
 2. w poprzedzających dwóch latach zdobył sześciomiesięczne doświadczenie w zakresie obsługi technicznej zgodnie z przywilejami przyznanymi na mocy licencji na obsługę techniczną statku powietrznego lub spełnił wymagania dla wydania właściwych przywilejów;
 3. potrafi czytać, pisać i porozumiewać się na zrozumiałym poziomie w języku(-ach), w których sporządzona jest dokumentacja techniczna i procedury niezbędne do wydania certyfikatu dopuszczenia do eksploatacji.

66.A.25 Wymagania z zakresu podstawowej wiedzy

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

zgodnie z [dodatkiem I](#) do niniejszej części.

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

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

66.A.30 Wymagania dotyczące doświadczenia

- a) [Składający wniosek o licencję na obsługę techniczną statku powietrznego posiada:](#)

1. dla kategorii A i podkategorii B1.2 i B1.4:

- (i) trzy lata praktycznego doświadczenia w obsłudze technicznej [statku powietrznego w eksploatacji](#), jeżeli [wnioskodawca](#) nie przeszedł wcześniej odpowiedniego szkolenia technicznego; lub
- (ii) dwa lata praktycznego doświadczenia w obsłudze technicznej [statku powietrznego w eksploatacji](#) i [ukończone szkolenie uznane za odpowiednie przez właściwy organ jako robotnik wykwalifikowany](#), w zakresie zajęć technicznych; lub
- (iii) rok praktycznego doświadczenia w obsłudze technicznej [statku powietrznego w eksploatacji](#) i [ukończone](#) uznane podstawowe szkolenie z części 147.

2. dla kategorii B2 i podkategorii B1.1 i B1.3:

- (i) pięć lat praktycznego doświadczenia w obsłudze technicznej [statku powietrznego w eksploatacji](#), jeżeli [wnioskodawca](#) nie posiada uprzedniego odpowiedniego szkolenia technicznego; lub
- (ii) trzy lata praktycznego doświadczenia w obsłudze technicznej [statku powietrznego w eksploatacji](#) oraz ukończenie szkolenia uznanego za odpowiednie przez [właściwy organ jako robotnik wykwalifikowany](#), w zakresie zajęć technicznych; lub
- (iii) dwa lata praktycznego doświadczenia w obsłudze technicznej [statku powietrznego w eksploatacji](#) i ukończenie uznanego podstawowego szkolenia z części 147.

3. dla kategorii C w odniesieniu [do dużych statków powietrznych](#)

- (i) trzy lata doświadczenia w wykonywaniu przywilejów kategorii B1.1, B1.3 lub B2 na dużym [statku powietrznym](#) lub jako B1.1, B1.3 lub B2 personel wspierający z części 145, lub połączeniu obu; lub

- (ii) pięć lat doświadczenia w wykonywaniu przywilejów kategorii B1.2 lub B1.4 na dużym [statku powietrznym lub jako](#) B1.2 albo B1.4 personel wspierający z części 145, lub połączenie obu; lub
4. dla kategorii C w odniesieniu do statków powietrznych innych niż duże:
- trzy lata doświadczenia w wykonywaniu przywilejów kategorii B1 lub B.2 na statkach powietrznych innych niż duże lub jako B1 albo B.2 personel wspierający z części 145, lub połączenie obu; lub
5. dla kategorii C uzyskanej podczas ścieżki akademickiej:
- [wnioskodawca](#) posiadający stopień akademicki w dyscyplinie technicznej, otrzymany na uniwersytecie lub innej instytucji szkolnictwa wyższego uznanej przez [właściwy organ](#), trzy lata doświadczenia w pracy w środowisku obsługi technicznej cywilnego [statku powietrznego przy reprezentatywnym zespole prac bezpośrednio związanych z obsługą techniczną statku powietrznego](#), wraz z sześcioma miesiącami obserwacji zadań bazowej obsługi technicznej.
- b) [Składający wniosek o rozszerzenie na statek powietrzny licencji na obsługę techniczną posiada co najmniej doświadczenie w obsłudze technicznej cywilnego statku powietrznego takie, jakie jest wymagane dla dodatkowej kategorii lub podkategorii licencji, o którą składany jest wniosek według definicji z dodatku IV do niniejszej części.](#)
 - c) Dla kategorii A, B1 i B2 doświadczenie musi być praktyczne, co oznacza zaangażowanie w reprezentatywny zespół działań obsługi technicznej statku [powietrznego](#).
 - d) Dla wszystkich wnioskodawców, co najmniej rok wymaganego doświadczenia musi obejmować ostatnie doświadczenie w obsłudze technicznej [statku powietrznego](#) kategorii/podkategorii, dla której ubiegają się o pierwotną licencję na obsługę techniczną statku powietrznego. Dla następnych kategorii/podkategorii dodawanej do istniejącej licencji na obsługę techniczną statku powietrznego, dodatkowe wymagane doświadczenie w obsłudze technicznej może być krótsze niż rok, lecz musi wynosić co najmniej trzy miesiące. Wymagane doświadczenie musi być zależne od różnicy między kategorią/podkategorią posiadanej licencji i licencji, o którą wnioskodawca się ubiega. Dodatkowe doświadczenie musi być [typowe](#) dla nowej kategorii/podkategorii licencji.
 - e) [nie naruszając lit. a\)](#), akceptuje się doświadczenie w obsłudze technicznej [statku powietrznego uzyskane poza środowiskiem obsługi technicznej cywilnego statku powietrznego](#) wtedy, gdy taka obsługa techniczna jest równoważna z wymaganą w niniejszej części, zgodnie z ustaleniami [właściwego organu](#). Jednakże wymagane jest dodatkowe doświadczenie w obsłudze technicznej cywilnego [statku powietrznego w celu zapewnienia rozumienia środowiska obsługi technicznej cywilnego statku powietrznego](#).

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

- a) Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego traci ważność pięć lat po jej

ostatnim wydaniu lub zmianie, chyba że posiadacz przedłoży swoją licencję na obsługę techniczną statku powietrznego **właściwemu organowi, który ją wydał**, w celu sprawdzenia, że informacje zawarte w licencji są takie same, jak zawarte w aktach **właściwego organu, w zastosowaniu** pkt 66. B.120.

- b) Wszystkie przywileje certyfikacyjne wynikające z licencji na obsługę techniczną statku powietrznego tracą ważność w momencie utraty ważności licencji na obsługę techniczną statku powietrznego.
- c) Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego jest ważna tylko wtedy, gdy została wydana i/lub zmieniona przez **właściwy organ** i gdy została podpisana przez posiadacza.

66.A.45 Szkolenie typu/zadań i rating

- a) Posiadacz licencji na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii A może korzystać ze swoich przywilejów certyfikacyjnych wyłącznie na konkretnym typie **statku powietrznego po satysfakcjonującym ukończeniu odpowiedniego szkolenia zadań statku powietrznego** kategorii A prowadzonego przez odpowiednio uznaną organizację z części 145 lub części 147. Szkolenie obejmuje szkolenie praktyczne i teoretyczne **właściwe** dla każdego zadania objętego przez zezwolenie. Satysfakcjonujące ukończenie szkolenia wykazuje się poprzez egzamin i/lub ocenę w miejscu pracy wykonywaną przez odpowiednio uznaną organizację z części 145 lub części 147.
- b) Jeżeli nie określono inaczej w **lit. g)**, posiadacz licencji na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii B1, B2 lub C korzysta z przywilejów certyfikacyjnych wyłącznie na konkretnym typie statku powietrznego, gdy licencja na obsługę techniczną statku powietrznego jest wyposażona w rating **właściwego typu** statku powietrznego.
- c) Jeżeli nie określono inaczej w **lit. h)**, **rating** przyznaje się po satysfakcjonującym ukończeniu szkolenia odpowiedniego dla typu statku powietrznego kategorii B1, B2 lub C **uznanego przez właściwy organ** lub prowadzonego przez odpowiednio uznaną organizację szkolenia w zakresie obsługi technicznej z części 147.
- d) Uznane szkolenie typu kategorii B1 i B2 obejmuje elementy teoretyczne i praktyczne oraz składa się z właściwego kursu w odniesieniu do przywilejów z ust. 66.A.20 lit. a). **Szkolenie teoretyczne i praktyczne** jest zgodne z **dodatkiem III** do niniejszej części.
- e) Uznane szkolenie typu kategorii C jest zgodne z **dodatkiem III** do niniejszej części. W przypadku kategorii C osoba wykwalifikowana poprzez posiadanie stopnia akademickiego jak wyszczególniono w ust. 66.A.30 lit. a) pkt 5, pierwsze teoretyczne szkolenie z odpowiedniego typu **statku powietrznego odbywa się na poziomie** kategorii B1 lub B2. Nie jest wymagane szkolenie praktyczne.
- f) Ukończenie uznanego szkolenia typu **statku powietrznego**, według wymagań lit. b)-e), wykazuje się poprzez egzamin. Egzamin jest zgodny z **dodatkiem III** do niniejszej części. Egzamin w odniesieniu do ratingu typu statku powietrznego kategorii B1, B2 lub C **jest prowadzony** przez organizację szkoleniową odpowiednio uznaną na mocy części 147, **właściwy organ**, lub organizację szkoleniową prowadzącą **uznane szkolenie typu**.

- g) Nie [naruszając lit. b\)](#), dla statków powietrznych innych niż duże statki powietrzne, posiadacz licencji na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii B1 lub B2 może także korzystać z przywilejów certyfikacyjnych, jeżeli licencja na obsługę techniczną statku powietrznego jest wyposażona we [właściwe ratingi grupowe](#), lub ratingi grupy [producenta](#), chyba że Agencja [ustaliła, że złożoność danego statku powietrznego wymaga szkolenia typu](#).
1. Rating grupy [producenta](#) można przyznać po spełnieniu wymagań ratingów typu dwóch typów statków powietrznych reprezentatywnych dla grupy od tego samego [producenta](#).
 2. Pełny rating grupowy można przyznać po spełnieniu wymagań ratingu trzech typów statków [powietrznych reprezentatywnych dla grupy od różnych producentów](#). [Jednakże](#) nie można przyznać ratingu grupowego kategorii B1 samolotów o silnikach wieloturbinowych, gdzie ma zastosowanie wyłącznie rating grupy producenta.
 3. Skład grup wygląda następująco:
 - (i) dla kategorii B1 lub C:
 - [silnik tłokowy do śmigłowca](#)
 - silnik turbinowy do [śmigłowca](#)
 - jednostłokowy silnik do samolotu – struktura metalowa
 - wielotłokowy silnik do samolotu – struktura metalowa
 - jednostłokowy silnik do [samolotu](#) – struktura drewniana
 - wielotłokowy silnik do [samolotu](#) – struktura drewniana
 - jednostłokowy silnik do [samolotu](#) – struktura mieszana
 - wielotłokowy silnik do [samolotu](#) - struktura mieszana
 - turbiny do samolotu – pojedynczy silnik
 - turbiny do samolotu – silnik wielokrotny
 - (ii) dla kategorii B2 lub C:
 - [samolot](#)
 - śmigłowiec
- h) [nie naruszając lit. c\)](#), można także przyznać [rating](#) na statek powietrzny inny niż duży statek powietrzny, z zastrzeżeniem satysfakcjonującego zdania egzaminu dla

odpowiedniego typu statku powietrznego kategorii B1, B2 lub C oraz wykazania praktycznego doświadczenia na statku powietrznym danego typu, chyba że Agencja ustaliła, że statek powietrzny jest złożony, gdzie wymagane jest uznane szkolenie typu z [ust. 3](#).

W przypadku ratingu kategorii C na [statek powietrzny inny niż duży statek powietrzny](#), dla osoby wykwalifikowanej poprzez posiadanie stopnia akademickiego jak wyszczególniono w [ust. 66.A.30 lit. a\) pkt 5](#), pierwszym właściwym egzaminem z odpowiedniego typu [statku powietrznego jest egzamin na poziomie](#) kategorii B1 lub B2.

1. Uznane egzaminy typu w kategorii B1, B2 i C muszą składać się z egzaminu z mechaniki dla kategorii B1 i egzaminu z elektroniki lotniczej dla kategorii B2 oraz egzaminu z mechaniki i z elektroniki lotniczej dla kategorii C.
2. Egzamin jest zgodny z [dodatkiem III](#) do niniejszej części. Egzamin [jest prowadzony](#) przez organizację szkoleniową odpowiednio uznaną na mocy części 147, lub przez [właściwy organ](#).
3. Praktyczne doświadczenie dla typu [statku powietrznego](#) obejmuje reprezentatywny zespół działań z zakresu obsługi technicznej właściwych dla danej kategorii.

66.A.70 Przepisy dotyczące konwersji

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

PODCZEŚĆ B

STATEK POWIETRZNY INNY NIŻ SAMOLOTY I ŚMIGŁOWCE

66.A.100 Przepisy ogólne

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

PODCZEŚĆ C

CZĘŚCI SKŁADOWE

66.A.200 Przepisy ogólne

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

SEKCJA B PROCEDURA WŁAŚCIWEGO ORGANU

PODCZEŚĆ A PRZEPISY OGÓLNE

66.B.05 Zakres

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

66.B.10 Właściwy organ

a) Przepisy ogólne

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

b) Środki

Właściwy organ posiada odpowiedni personel do wykonywania wymagań niniejszej części.

c) Procedury

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

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

66.B.15 Dopuszczalne środki zgodności

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

66.B.20 Przechowywanie akt

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

b) Akta nadzoru zgodności z niniejszą częścią obejmują:

1. wniosek o wydanie licencji na obsługę techniczną statku powietrznego lub zmianę tej licencji, wraz z całą dokumentacją wspierającą;
 2. kopię licencji na obsługę techniczną statku powietrznego wraz ze wszystkimi zmianami;
 3. kopię wszelkiej powiązanej korespondencji;
 4. szczegóły wszystkich wyłączeń oraz działań wdrażających;
 5. sprawozdania pochodzące od innych właściwych organów odnoszące się do posiadacza licencji na obsługę techniczną statku powietrznego;
 6. akta z egzaminów prowadzonych przez właściwy organ;
 7. sprawozdania z konwersji licencji na obsługę techniczną statku powietrznego;
 8. sprawozdania z przyznawania punktów egzaminacyjnych.
- c) Akta określone w lit. b) 1-5 przechowuje się przez co najmniej pięć lat od końca ważności licencji.
- d) Akta określone w lit. b) 6 przechowuje się przez co najmniej pięć lat.
- e) Akta określone w lit. b) 7 i 8 przechowuje się przez czas nieograniczony.

66.B.25 Wzajemna wymiana informacji

- a) W celu przyczynienia się do poprawy bezpieczeństwa lotniczego, właściwe organy uczestniczą we wzajemnej wymianie wszystkich niezbędnych informacji zgodnie z art. 11 rozporządzenia podstawowego.
- b) Bez uszczerbku dla uprawnień Państw Członkowskich, w przypadku potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa dotyczącego kilku Państw Członkowskich, zainteresowane właściwe organy pomagają sobie wzajemnie w wykonywaniu niezbędnych działań nadzoru.

66.B.30 Wyłączenia

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

PODCZEŚĆ B

WYDAWANIE LICENCJI NA OBSŁUGĘ TECHNICZNĄ STATKU POWIETRZNEGO

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

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

przez właściwy organ

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

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

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

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

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

obsługi technicznej z części 145 odsyła licencję na obsługę techniczną statku powietrznego wraz z formularzem 19 EASA do Państwa Członkowskiego pierwszego uzyskania kwalifikacji dla uzyskania pieczęci i podpisu Państwa Członkowskiego w sprawie zmiany lub dla ponownego wydania licencji.

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

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

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

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

PODCZĘŚĆ C *EGZAMINY*

Niniejsza podczęść przewiduje procedurę egzaminowania prowadzonego przez właściwy organ.

66.B.200 Egzaminowanie przez właściwy organ

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

PODCZEŚĆ D *KONWERSJA KRAJOWYCH KWALIFIKACJI*

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

66.B.300 Przepisy ogólne

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

66.B.305 Raport konwersji dla krajowych kwalifikacji

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

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

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

PODCZEŚĆ E ***PUNKTY EGZAMINACYJNE***

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

66.B.400 Przepisy ogólne

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

66.B.405 Raport w sprawie punktacji

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

PODCZEŚĆ F ***COFNIĘCIE, ZAWIESZENIE LUB OGRANICZENIE LICENCJI NA OBSŁUGĘ*** ***TECHNICZNĄ STATKU POWIETRZNEGO***

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

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

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

Dodatek I
Wymagania z zakresu podstawowej wiedzy

1. POZIOMY WIEDZY - KATEGORIA A, B1, B2 I C LICENCJI NA OBSŁUGĘ TECHNICZNĄ STATKU POWIETRZNEGO

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

Wskaźniki poziomu wiedzy określa się następująco:

POZIOM 1

Zapoznanie się z głównymi elementami przedmiotu.

Cele: **Wnioskodawca** powinien zapoznać się z podstawowymi elementami przedmiotu.

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

Wnioskodawca powinien być w stanie używać typowych terminów.

POZIOM 2

Ogólna znajomość teoretycznych i praktycznych aspektów przedmiotu.

Zdolność stosowania wiedzy.

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

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

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

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

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

POZIOM 3

Szczegółowa znajomość teoretycznych i praktycznych aspektów przedmiotu.

Zdolność łączenia i stosowania pojedynczych elementów wiedzy w sposób logiczny i

spójny.

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

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

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

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

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

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

2. MODULARYZACJA

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

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

MODUŁ 1. MATEMATYKA

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

MODUŁ 2. FIZYKA

	Poziom		
	A	B1	B2
2.1 Materia Właściwości fizyczne materii: pierwiastki, struktura atomu, molekuly; Związki chemiczne.	1	1	1

	Poziom		
	A	B1	B2
Stany: stały, ciekły i gazowy; Zmiany między stanami.			
2.2 Mechanika			
2.2.1 <i>Statyka</i>	1	2	1
Siły, momenty i pary, przedstawienia wektorowe; Środek ciężkości Elementy teorii naprężeń, odkształceń i elastyczności: rozciąganie, ściskanie, ścinanie i skręcanie; Właściwości fizyczne ciała stałego, płynnego i gazowego; Ciśnienie i wypór w cieczech (barometry).			
2.2.2 <i>Kinetyka</i>	1	2	1
Ruch liniowy: ruch jednostajny w linii prostej, ruch o stałym przyspieszeniu (ruch pod siłą ciężkości); Ruch obrotowy: jednostajny ruch obrotowy (siła odśrodkowa/dośrodkowa); Ruch okresowy: ruch wahadłowy; Prosta teoria wibracji, harmonii i rezonansu; Współczynnik prędkości, przełożenie siłowe i sprawność mechaniczna.			
2.2.3 <i>Dynamika</i>			
a) Masa Siła, inercja, praca, moc, energia (potencjalna, kinetyczna i całkowita), ciepło, sprawność;	1	2	1
b) Pęd, zachowanie pędu; Impuls; Reguły ustatecznienia; Tarcie: Właściwości fizyczne i skutki, współczynnik tarcia (tarcie toczne).	1	2	2
2.2.4 <i>Dynamika płynu</i>			
a) Ciężar właściwy i gęstość;	2	2	2
b) Lepkość , opór płynu, skutki nadawania kształtu opływowego; Skutki ściskania płynu; Ciśnienie statyczne, dynamiczne i całkowite: prawo Bernoulliego, Venturi.	1	2	1

	Poziom		
	A	B1	B2
2.3 Termodynamika			
a) Temperatura: termometry i skale temperatur: Celsjusza, Fahrenheita i Kelvina; definicja ciepła.	2	2	2
b) Pojemność cieplna, ciepło właściwe ; Wymiana ciepła: konwekcja, promieniowanie i przewodnictwo; Rozszerzalność objętościowa; Pierwsze i drugie prawo termodynamiki; Gazy: prawa gazów idealnych; ciepło właściwe w stałej objętości i stałym ciśnieniu, praca wykonana przez rozszerzający się gaz; Rozszerzalność i ściskanie izotermiczne i adiabatyczne, obieg termodynamiczny silnika, stała objętość i stałe ciśnienie, pojemnik chłodniczy i pompa ciepła; Ciepło utajone topienia się i parowania, energia termiczna , ciepło spalania.	—	2	2
2.4 Optyka (światło) Właściwości fizyczne światła, prędkość światła; Prawa odbicia i załamania: odbicie na powierzchni płaskiej, odbicie przez lustra sferyczne, załamania, soczewki; Technika światłowodowa	—	2	2
2.5 Ruch i dźwięk falowy Ruch falowy: fale mechaniczne, sinusoidalny ruch falowy, zjawiska interferencji, fale stojące; Dźwięk: prędkość dźwięku, wytwarzanie dźwięku, natężenie, wysokość i jakość, zjawisko Dopplera.	—	2	2

MODUŁ 3. WIADOMOŚCI PODSTAWOWE Z ZAKRESU ELEKTRYKI

	Poziom		
	A	B1	B2
3.1 Teoria elektronu Struktura i przemieszczanie ładunków elektrycznych w ramach: atomów, molekuł, jonów i związków; Molekularna struktura przewodników,	1	1	1

	Poziom		
	A	B1	B2
półprzewodników i izolatorów.			
3.2 Statyczna energia elektryczna i przewodnictwo	1	2	2
Statyczna energia elektryczna i rozmieszczenie ładunków elektrostatycznych;			
Prawa elektrostatyczne przyciągania i odpychania;			
Jednostki ładunku, prawo Culomba;			
Przewodzenie energii elektrycznej w ciałach stałych, cieczech, gazach i w próżni.			
3.3 Terminologia elektryczna	1	2	2
Następujące terminy, ich jednostki i czynniki na nie wpływające: różnica potencjałów, siła elektromotoryczna, napięcie, prąd, opór, przewodnictwo, ładunek, przepływ elektronów.			
3.4 Wytwarzanie energii elektrycznej	1	1	1
Produkcja energii elektrycznej następującymi metodami: źródło światła, ciepła, tarcie, ciśnienie, działanie chemiczne, magnetyzm i ruch.			
3.5 Źródła prądu stałego	1	2	2
Budowa i podstawowe działanie chemiczne: ogniwo galwanicznych, ogniwo akumulatorowych, ogniwo kwaśnoołówianych, ogniwo niklowo-kadmowych, innych ogniwo alkalicznych;			
Ogniwa połączone szeregowo i równoległe;			
Opór wewnętrzny i jego skutki dla baterii;			
Budowa, materiały i działanie termoogniwo;			
Działanie fotokomórek.			
3.6 Obwody prądu stałego	—	2	2
Prawo Ohma, pierwsze i drugie prawo Kirchhoffa;			
Obliczanie przy użyciu powyższych praw do ustalania oporu, napięcia i prądu			
Znaczenie wewnętrznego oporu zasilacza.			
3.7 Opór/opornik			
a)	—	2	2
Opór i czynniki wpływające;			
Opór właściwy;			
Kod kolorów oporników, wartości i tolerancja, wartości preferowane, moc znamionowa w watach;			
Oporniki połączone szeregowo i			

	Poziom		
	A	B1	B2
<p>równoległe; Obliczanie oporu całkowitego przy użyciu ustawienia szeregowego, równoległego oraz ich połączenia; Działanie i użycie potencjometrów i reostatów; Działanie mostka Wheatstone’a.</p>			
<p>b) Przewodnictwo przy ujemnym i dodatnim współczynniku temperaturowym; Rezystor stały, stabilność, tolerancja i ograniczenia, metody budowy; Rezystor nastawny, termistor, warystor; Budowa potencjometrów i reostatów; Budowa mostka Wheatstone’a;</p>	—	1	1
<p>3.8 Moc Moc, praca i energia (kinetyczna i potencjalna); Rozproszenie mocy przez opornik; Wzór mocy; Obliczenia uwzględniające moc, pracę i energię.</p>	—	2	2
<p>3.9 Kapacytancja/kondensator Działanie i funkcje kondensatora; Czynniki oddziałujące na obszar kapacytancji elektrod, odległość między elektrodami, liczba elektrod, dielektryk i stała dielektryczna, napięcie robocze, napięcie znamionowe; Rodzaje kondensatora, budowa i funkcje; Kody kolorów kondensatora; Obliczanie kapacytancji i napięcia w obwodach szeregowych i równoległych; Wykładnicze ładowanie i wyładowanie kondensatora, stałe czasowe; Testowanie kondensatorów.</p>	—	2	2
<p>3.10 Magnetyzm a) Teoria magnetyzmu; Właściwości magnezu; Działanie magnezu zawieszzonego w polu magnetycznym Ziemi; Magnetyzacja i demagnetyzacja; Ekran magnetyczny; Różne rodzaje materiałów magnetycznych Konstrukcja elektromagnesu i zasady działania; Ustalanie pola magnetycznego wokół</p>	—	2	2

	Poziom		
	A	B1	B2
przewodnika przewodzącego prąd według reguły trzech palców.			
b) Siła magnetomotoryczna, natężenie pola, indukcja magnetyczna, przenikalność, pętla histerezy, zatrzymanie, reluktancja natężenia koercyjnego, temperatura rosienia, prądy wirowe; Środki ostrożności przy nadzorze i przechowywaniu magnesów.	—	2	2
3.11 Indukcyjność/cewka indukcyjna Prawo Faradaya; Wzbudzanie napięcia w przewodniku poruszającym się w polu magnetycznym; Zasady indukcji; Wpływ następujących czynników na wysokość wzbudzonego napięcia: siła pola magnetycznego, szybkość zmian strumienia, liczba zwojów przewodnika; Indukcja wzajemna; Skutek, jaki wywierają szybkość zmian prądu pierwotnego i wzajemna indukcyjność na wzbudzane napięcie; Czynniki wpływające na indukcję wzajemną: liczba zwojów w cewce, rozmiar cewki, przenikalność cewki, wzajemne pozycje cewek; Prawo Lenza i czynniki determinujące biegunowość; Samoindukcja; Punkt rosienia; Podstawowe zastosowania cewki indukcyjnej	—	2	2
3.12 Teoria prądnicy/silnika prądu stałego Podstawowa teoria silnika i prądnicy; Budowa i znaczenie, części składowe prądnicy prądu stałego; Działanie i czynniki wpływające na moc wyjściową i kierunek prądu w prądnicach prądu stałego; Działanie i czynniki wpływające na moc wyjściową, moment obrotowy, prędkość i kierunek obrotu silników prądu stałego; Silnik szeregowy, silnik bocznikowy i silniki szeregowo-bocznikowe; Budowa prądnicy rozruchowej.	—	2	2
3.13 Teoria prądu zmiennego	1	2	2

	Poziom		
	A	B1	B2
<p>Sinusoidalny kształt fali: faza, okres, częstotliwość, cykl;</p> <p>Chwilowa, średnia, średnia kwadratowa, szczyt, bieżące wartości szczyt do szczytu i obliczanie tych wartości w odniesieniu do napięcia, prądu i mocy</p> <p>Fale trójkątne i kwadratowe;</p> <p>Zasady jednej fazy/trzech faz.</p> <p>3.14 Obwody rezystancyjne (R), pojemnościowe (C) i indukcyjne (L)</p> <p>Związki fazowe między napięciem i prądem w obwodach L, C i R, równoległych, szeregowych i szeregowo-równoległych;</p> <p>Rozproszenie mocy w obwodach L, C i R, Opór pozorny, kąt fazowy, czynniki mocy i obliczanie prądu,</p> <p>Obliczanie mocy prawdziwej, mocy pozornej i mocy biernej</p> <p>3.15 Transformatory</p> <p>Działanie i zasady budowy transformatorów,</p> <p>Straty na transformatorze i metody ich przewyższania,</p> <p>Funkcjonowanie transformatora przy obciążeniu i braku obciążenia,</p> <p>Przekaz mocy, wydajność, zaznaczanie biegunowości,</p> <p>Obliczanie napięcia międzyprzewodowego i fazowego oraz przepływów,</p> <p>Obliczanie mocy w systemie trójfazowym,</p> <p>Prąd pierwotny i wtórny, napięcie, przekładnia zwojowa, moc, wydajność,</p> <p>Autotransformator</p> <p>3.16 Filtry</p> <p>Działanie i zastosowane następujących filtrów: dolnoprzepustowy, górnoprzepustowy, środkowoprzepustowy, środkowozaporowy</p> <p>3.17 Prądnice prądu zmiennego</p> <p>Obroty pętli w polu magnetycznym i kształt wygenerowanej fali,</p> <p>Budowa i działanie wirującego twornika i prądnicy prądu zmiennego,</p> <p>Alternatory jednofazowe, dwufazowe i trójfazowe,</p> <p>Zalety i zastosowania trójfazowego</p>	—	2	2
	—	2	2
	—	1	1
	—	2	2

	Poziom		
	A	B1	B2
połączenia gwiazdowego i trójkątnego, Prądnicą na magnes trwały 3.18 Silnik prądu zmiennego Budowa, zasady działania i właściwości synchronicznego i indukcyjnego silnika prądu zmiennego, jedno- i wielofazowego, Metody kontrolowania prędkości i kierunku obrotów, Metody produkowania kondensatora pola wirującego, cewki indukcyjnej, biegun zacięziony i rozszczepiony	—	2	2

MODUŁ 4. WIADOMOŚCI PODSTAWOWE Z ZAKRESU ELEKTRONIKI

	Poziom		
	A	B1	B2
4.1 Półprzewodniki 4.1.1 Diody a) Symbole diod; Właściwości diod; Diody połączone szeregowo i równolegle; Główne właściwości i zastosowanie prostowników sterowanych silikonem (tyrystorów), diod świecących, diod fotoprzewodzących, warystora, diod prostowniczych; Testowanie czynnościowe diod.	—	2	2
b) Materiały, konfiguracja elektronów, właściwości elektryczne; Materiały typu P i N: skutki nieczystości dla przewodzenia; Złącze PN w półprzewodniku, rozwój potencjału w złączu PN w warunkach niespolaryzowania, spolaryzowania dodatniego i polaryzowania zaporowego; Parametry diod: szczytowe napięcie wsteczne, maksymalny prąd przewodzenia, temperatura, częstotliwość, prąd upływowy, rozpraszanie mocy; Działanie i funkcje diod w następujących obwodach: układy obcinające, układy poziomujące, prostownik pełnokresowy i półokresowy, mostek prostownikowy, podwajacz i potrajacz napięcia; Szczegółowe działanie i właściwości następujących urządzeń: prostowniki	—	—	2

	Poziom		
	A	B1	B2
sterowane silikonem (tyrystory), diody świecące, diody Shottky'ego, dioda fotoprzewodząca, dioda pojemnościowa, warystor, dioda prostownicza, dioda Zenera;			
4.1.2 Tranzystory			
a) Symbole tranzystora; Opis części składowych i ich kierunkowość; Właściwości tranzystora.	—	1	2
b) Budowa i działanie tranzystorów PNP i NPN; Konfiguracje podstawy, kolektora i emitera; Testowanie tranzystorów. Podstawowa ocena innych typów tranzystora i ich zastosowań. Zastosowanie tranzystorów: klasy wzmacniaczy (A, B, C); Podstawowe obwody obejmujące: polaryzację, odsprzęganie, sprzężenie zwrotne i stabilizację; Zasady obwodu wielostopniowego: kaskady, w układzie przeciwsobnym, oscylator, multiwibrator, przerzutnik.	—	—	2
4.1.3 Obwody zintegrowane			
a) Opis i działanie obwodów logicznych i obwodów liniowych/wzmacniaczy operacyjnych.	—	1	—
b) Opis i działanie obwodów logicznych i liniowych; Wstęp do działania i funkcji wzmacniacza operacyjnego używanego jako: integrator, obwód różniczkujący, wtórnik napięciowy, komparator; Działanie i metody łączenia stopni wzmacniacza: rezystancyjna pojemnościowa, indukcyjna (transformator), indukcyjna rezystancyjna (IR), bezpośrednia; Zalety i wady dodatniego i ujemnego sprzężenia zwrotnego.	—	—	2
4.2 Płytki drukowane			
Opis i zastosowanie płytek drukowanych	—	1	2

	Poziom		
	A	B1	B2
4.3 Serwomechanizm a) Rozumienie następujących terminów: system obwodu zamkniętego i otwartego, sprzężenie zwrotne, dalsza obróbka, analogowy przetwornik; Zasady działania i eksploatacji następujących części składowych i cech łączy synchronicznych: przeliczniki, dyferencjały, sterowanie i moment obrotowy, transformatory, nadajnik pojemnościowy i indukcyjny.	—	1	—
b) Rozumienie następujących terminów: obwód zamknięty, obwód otwarty, dalsza obróbka, serwomechanizm, analogowy przetwornik, zero, tłumienie, sprzężenie zwrotne, strefa nieczułości; Budowa, działanie i zastosowanie następujących części składowych łączy synchronicznych: przeliczniki, dyferencjały, sterowanie i moment obrotowy, transformatory E i I, nadajnik indukcyjny, nadajnik pojemnościowy, nadajnik synchroniczny; Usterki serwomechanizmu, odwrócenie obciążników synchronicznych, kołysanie maszyny synchronicznej.	—	—	2

MODUŁ 5. SYSTEMY INSTRUMENTÓW ELEKTRONICZNYCH TECHNIK CYFROWYCH

	Poziom			
	A	B1.1 B1.3	B1.2 B1.4	B2
5.1 Systemy instrumentów elektronicznych Typowy układ systemów oraz rozplanowanie w kokpicie systemów instrumentów elektronicznych.	1	2	2	3
5.2 Systemy numerowania Systemy numerowania: dwójkowy, ósemkowy i szesnastkowy; Wykazanie konwersji między systemami dziesiętnym i dwójkowym, ósemkowym i szesnastkowym i vice versa.	—	1	—	2
5.3 Konwersja danych Dane analogowe, dane cyfrowe;	—	1	—	2

	Poziom			
	A	B1.1 B1.3	B1.2 B1.4	B2
Działanie i stosowanie konwerterów analogowe na dziesiętne, dziesiętne na analogowe, nakłady i wyniki, ograniczenia różnych rodzajów.				
5.4 Magistrala danych Funkcjonowanie magistrali danych w systemach na statkach powietrznych, wraz ze znajomością ARINC i innych specyfikacji.	—	2	—	2
5.5 Obwody logiczne a) Określanie powszechnie stosowanych symboli bramek, tabel i obwodów równorzędnych; Aplikacje używane w systemach na statkach powietrznych , schematy ideowe.	—	2	—	2
b) Interpretacja schematów logicznych.	—	—	—	2
5.6 Podstawowa struktura komputera a) Technologia komputerowa (wraz z bitami, bajtami, oprogramowaniem , sprzętem, procesorem centralnym (CPU), układami scalonymi (IC) oraz różnymi narzędziami pamięci takimi jak RAM, ROM, PROM); Technologia komputerowa (stosowana w systemach na statkach powietrznych).	1	2	—	—
b) Terminologia związana z komputerami; Działanie, układ i interfejs głównych części składowych mikrokomputera wraz z powiązаныmi systemami magistrali ; Informacja zawarta w słowach rozkazu jedno- i wieloadresowego; Terminy związane z pamięcią; Działanie typowych przyrządów pamięciowych; Działanie, zalety i wady różnych systemów archiwizacji danych .	—	—	—	2
5.7 Mikroprocesory Funkcje wykonywane przez mikroprocesory i ich ogólne działanie; Podstawowe działanie każdego z następujących elementów mikroprocesora: jednostka sterująca, procesor, zegar, rejestr, jednostka arytmetyczno-logiczna.	—	—	—	2
5.8 Obwody zintegrowane	—	—	—	2

	Poziom			
	A	B1.1 B1.3	B1.2 B1.4	B2
Działanie i użytkowanie koderów i dekoderów; Funkcje rodzajów koderów; Użycie średniej, wielkiej i bardzo wielkiej skali integracji.				
5.9 Multipleksowanie Działanie, stosowanie i identyfikacja w diagramach logicznych multiplekserów i demultiplekserów.	—	—	—	2
5.10 Technika światłowodowa Zalety i wady światłowodowego przesyłania danych nad przesyłaniem przewodem elektrycznym; Światłowodowa magistrala danych ; Terminy związane z techniką światłowodową ; Urządzenia końcowe; Łączniki, terminale kontrolne, terminale zdalne; Stosowanie techniki światłowodowej w systemach na statkach powietrznych .	—	1	1	2
5.11 Elektroniczne monitory ekranowe Zasady działania powszechnie stosowanych rodzajów monitorów ekranowych używanych w nowoczesnych statkach powietrznych , wraz z: Kineskopem, diodą świecącą i monitorem ciekłokrystalicznym	—	2	—	2
5.12 Urządzenia wrażliwe elektrostatycznie Specjalne postępowanie z częściami składowymi wrażliwymi na wyładowania elektrostatyczne ; Świadomość ryzyka i możliwych szkód, przyrządy ochrony antystatycznej części składowych i personelu.	1	2	2	2
5.13 Kontrola zarządzania oprogramowaniem Świadomość ograniczeń , wymogi zdolności do lotu i możliwe katastrofalne skutki niezatwierdzonych zamian w oprogramowaniu.	—	2	1	2
5.14 Środowisko elektromagnetyczne Wpływ następujących zjawisk na obsługę techniczną systemów elektronicznych: EMC-kompatybilność elektromagnetyczna EMI-interferencja elektromagnetyczna		2	2	2

	Poziom			
	A	B1.1 B1.3	B1.2 B1.4	B2
HIRF-pole o dużej intensywności napromieniowania Zabezpieczenie przeciw piorunowe 5.15 Typowe elektroniczne/cyfrowe systemy na statkach powietrznych Ogólne uporządkowanie typowych elektronicznych/cyfrowych systemów na statkach powietrznych i powiązanimi BITE (wbudowanym urządzeniem testującym) testującym: ACARS-ARINC system komunikacji, adresowania i raportowania ECAM- elektroniczny scentralizowany monitoring statku powietrznego EFIS- elektroniczny system instrumentów lotu EICAS-systemy wskaźników silnika i zawiadamianie załogi FBW- elektroniczny układ sztucznej stateczności FMS-system zarządzania lotem GPS-Global Positioning System IRS-system układów bezwładnościowych TCAS-system alarmu i unikania kolizji w ruchu	—	2	2	2

MODUŁ 6. MATERIAŁY I SPRZĘT

	Poziom		
	A	B1	B2
6.1 Materiały budowy statku powietrznego zawierające żelazo a) Charakterystyka, właściwości i identyfikacja powszechnie używanej stali stopowej stosowanej w statkach powietrznych ; Obróbka cieplna i stosowanie stali stopowej;	1	2	1
b) Testowanie materiałów zawierających żelazo w celu uzyskania twardości, wytrzymałości na rozciąganie, zmęczenie i udarności.	—	1	1
6.2 Materiały budowy statku powietrznego niezawierające			

	Poziom		
	A	B1	B2
żelaza			
a) Charakterystyka, właściwości i identyfikacja materiałów niezawierających żelaza używanych do budowy statków powietrznych ; Obróbka cieplna i stosowanie materiałów niezawierających żelaza;	1	2	1
b) Testowanie materiałów niezawierających żelaza w celu uzyskania twardości, wytrzymałości na rozciąganie, zmęczenie i udarności.	—	1	1
6.3 Materiały budowy statku powietrznego kompozyty i niemetale			
6.3.1 Kompozyty i niemetale inne niż drewno i tkanina			
a) Charakterystyka, właściwości i identyfikacja powszechnych kompozytów i niemetali, innych niż drewno, używanych do budowy statków powietrznych ; Środki łączące i uszczelniające	1	2	2
b) Wykrywanie usterek/pogarszania się jakości kompozytów i materiałów niemetalicznych. Naprawa kompozytów i materiałów niemetalicznych.	1	2	—
6.3.2 Struktury drewniane Metody konstrukcyjne drewnianych struktur płatowców; Charakterystyka, właściwości i rodzaje drewna i klejów używanych w samolotach ; Konserwacja struktur drewnianych; Rodzaje usterek w materiałach i strukturach drewnianych; Wykrywanie usterek w strukturach drewnianych; Naprawa struktur drewnianych.	1	2	—
6.3.3 Pokrycia tkaninowe Charakterystyka, właściwości i rodzaje tkanin używanych w samolotach ; Metody badania tkanin; Rodzaje usterek w tkaninach; Naprawa pokryć tkaninowych.	1	2	—
6.4 Korozja			

	Poziom		
	A	B1	B2
a) Podstawy chemiczne; Tworzenie poprzez proces galwanizacji, mikrobiologiczny, nacisk;	1	1	1
b) Rodzaje korozji i ich identyfikacja; Przyczyny korozji; Rodzaje materiałów, podatność na korozję.	2	3	2
6.5 Elementy złączne			
6.5.1 <i>Gwinty</i> Nomenklatura dotycząca gwintów; Formy gwintów, rozmiary i tolerancja dla standardowych gwintów używanych w statkach powietrznych ; Mierzenie gwintów;	2	2	2
6.5.2 <i>Śruby, śruby dwustronne, wkręty</i> Rodzaje śrub: specyfikacja , identyfikacja i oznaczanie śrub statków powietrznych , międzynarodowe standardy ; Nakrętki: samozamykające, kotwy, standardowe rodzaje; Wkręty do części metalowych: specyfikacja wkrętów używanych na statkach powietrznych ; Śruby dwustronne: rodzaje i użycie, wstawienie i wyjęcie; Wkręty samogwintujące, kołki ustalające.	2	2	2
6.5.3 <i>Zatrzaski</i> Podkładki sprężyste i odginane, płytki ustalające, zawlecзки, przeciwnakrętki jednozwojowe, zabezpieczenie przewodowe, zatrzaski szybkozwalniane, klucze, pierścienie sprężynujące zabezpieczające, przetyczki.	2	2	2
6.5.4 <i>Nity na statkach powietrznych</i> Rodzaje nitów pełnych i jednostronnie zamykanych: specyfikacja i identyfikacja, obróbka cieplna .	1	2	1
6.6 Rury i złącza			
a) Identyfikacja oraz rodzaje rur sztywnych i giętkich oraz ich złączy używanych w statkach powietrznych ;	2	2	2
b) Standardowe złącza w przewodach wodnych wysokociśnieniowych, przewodach paliwowych, olejowych, pneumatycznych i systemów powietrznych	2	2	1

	Poziom		
	A	B1	B2
używanych w statkach powietrznych. 6.7 Sprężyny Rodzaje sprężyn, materiały, właściwości i zastosowanie.	—	2	1
6.8 Łożyska Cele łożyska, obciążenia, materiały, budowa; Rodzaje łożysk i ich zastosowanie.	1	2	2
6.9 Skrzynia biegów Rodzaje przekładni zębatych i ich zastosowanie; Przełożenia , systemy redukcji i pomnażania, koła zębate bierne i czynne, wzory zębów; Pasy i koła pasowe, łańcuchy i zęby koła łańcuchowego.	1	2	2
6.10 Kable kontrolne Rodzaje kabli; Wyposażenie końcowe, nakrętki napinające i przyrządy kompensacyjne; Koła pasowe i części składowe systemów kablowych ; Kable Bowdena; Elastyczne układy sterowania statkiem powietrznym.	1	2	1
6.11 Kable i złączki elektryczne Rodzaje kabli, budowa i właściwości; Kable wysokiego napięcia i współosiowe; Karbowanie; Rodzaje złączek, wtyki, wtyczki, gniazdka, izolatory, wartość znamionowa prądu i napięcia, sprzęganie, kody identyfikacyjne.	1	2	2

MODUŁ 7. DZIAŁANIA Z ZAKRESU OBSŁUGI TECHNICZNEJ

	Poziom		
	A	B1	B2
7.1 Środki bezpieczeństwa - statek powietrzny i warsztat Aspekty bezpieczeństwa pracy wraz ze środkami bezpieczeństwa przy pracy z energiją elektryczną, gazami, w szczególności tlenem, olejami i chemikaliami. Także instrukcje podejmowania czynności zaradczych w przypadku ognia lub innego wypadku z jednym lub więcej wspomnianymi czynnikami ryzyka wraz z	3	3	3

	Poziom		
	A	B1	B2
wiedzą na temat środków gaśniczych.			
7.2 Działania w warsztacie Posługiwanie się narzędziami, dbanie o narzędzia, użycie materiałów warsztatowych; Rozmiary, luzy i tolerancje, normy jakości wykonania; Kalibracja narzędzi i wyposażenia, normy kalibracji.	3	3	3
7.3 Narzędzia Rodzaje pospolitych narzędzi ręcznych; Rodzaje pospolitych narzędzi elektrycznych; Działanie i użycie, narzędzia pomiarów precyzyjnych; Urządzenia i metody smarowania Działanie, funkcjonowanie i użytkowanie urządzeń ogólnego testowania elektrycznego;	3	3	3
7.4 Urządzenia ogólnego testowania elektroniki lotniczej Działanie, funkcjonowanie i użytkowanie urządzeń ogólnego testowania elektroniki lotniczej	—	2	3
7.5 Rysunki techniczne maszynowe, wykresy i normy Rodzaje rysunków technicznych, wykresy, ich symbole, wymiary, tolerancje i rzuty; Informacje identyfikujące tabliczki rysunkowe; Mikrofilmy, mikrokarty i prezentacje komputerowe; Specyfikacja 100 amerykańskiego Stowarzyszenia Transportu Lotniczego (ATA); Lotnicze i inne stosowane normy wraz z ISO , AN , MS , NAS i MIL ; Wykresy instalacji elektrycznej i schematy ideowe.	1	2	2
7.6 Pasowanie i klarowanie Rozmiary wiertel do otworów na śrubę, klasy pasowania; Powszechnie używany system pasowania i klarowania; Harmonogram pasowania i klarowania dla statków powietrznych i silników ; Ograniczenia wyginania, skręcania i ścierania;	1	2	1

	Poziom		
	A	B1	B2
Standardowe metody sprawdzania wałów, łożysk i innych części.			
7.7 Kable i złączki elektryczne Techniki i testowanie ciągłości izolacji i łączy; Użycie zagniataków: obsługiwanych ręcznie i hydraulicznie; Testowanie połączeń zagniatanych; Umieszczanie i wyjmowanie wtyk przyłączeniowych; Kable współosiowe: środki bezpieczeństwa przy testowaniu i instalacji; Techniki ochrony instalacji elektrycznej: wiązanie kabli i wsparcie wiązki kabli, techniki narękawników ochronnych wraz z obwojem obkurczania cieplnego, ekranowanie.	1	2	2
7.8 Nitowanie Połączenia nitowe, rozmieszczenie i skok nitów; Narzędzia używane do nitowania i nitowania zagłębionego; Badanie połączeń nitowych.	1	2	—
7.9 Rury i przewody Zginane oraz kielichowane/rozwarne rury statku powietrznego; Badanie i testowanie rur i przewodów statku powietrznego; Instalacja i mocowanie rur.	1	2	—
7.10 Sprężyny Badanie i testowanie sprężyn.	1	2	—
7.11 Łożyska Testowanie, czyszczenie i badanie łożysk; Wymagania smarownicze łożysk; Uszkodzenia łożysk i ich przyczyny.	1	2	—
7.12 Skrzynia biegów Badanie kół zębatach, luzu; Badanie pasów i kół pasowych, łańcuchów i zębów koła łańcuchowego; Badanie dźwigników śrubowych, urządzeń dźwigniowych, systemy cięgieł przeciwsobnych.	1	2	—
7.13 Kable kontrolne Kształtowanie wyposażenia końcowego; Badanie i testowanie kabli kontrolnych; Elastyczne układy sterowania statkiem powietrznym.	1	2	—
7.14 Postępowanie z materiałami			

	Poziom		
	A	B1	B2
7.14.1 <i>Blacha cienka</i> Zaznaczanie i obliczanie luzu zginania; Pracowanie blachy cienkiej, wraz ze zginaniem i formowaniem; Badanie działania blachy cienkiej	—	2	—
7.14.2 <i>Kompozyty i niemetal</i> Wykonywanie spoiw; Warunki dotyczące środowiska Metody badania	—	2	—
7.15 Spawanie, lutowanie twarde, lutowanie i spajanie			
a) Metody lutowania, badanie złączy lutowanych.	—	2	2
b) Metody spawania i lutowania twardego; Badanie złączy spawanych i twardolutowanych; Metody łączenia i badanie złączy spojonych.	—	2	—
7.16 Waga i równowaga statku powietrznego			
a) Obliczanie środka ciężkości/ograniczeń: używanie odnośnych dokumentów ;	—	2	2
b) Przygotowanie statku powietrznego do ważenia; Ważenie statku powietrznego;	—	2	—
7.17 Obsługa i przechowywanie statku powietrznego Kołowanie i holowanie statku powietrznego oraz powiązane środki bezpieczeństwa; Podnoszenie, klinowanie, zabezpieczanie statku powietrznego i powiązane środki bezpieczeństwa; Metody przechowywania statku powietrznego; Procedury napełniania/oprózniczenia zbiorników paliwa; Procedury odladzania i zapobiegające oblodzeniu; Zaopatrzenie elektryczne, hydrauliczne i pneumatyczne przy uziemieniu.	2	2	2

	Poziom		
	A	B1	B2
Wpływ warunków środowiska na obsługę i funkcjonowanie statku powietrznego.			
7.18 Techniki demontażu, badania, naprawy i montażu			
a) Rodzaje uszkodzeń i techniki kontroli wzrokowej. Usuwanie korozji, ocena i ponowne zabezpieczanie przed korozją	2	3	2
b) Metody naprawy generalnej, podręcznik naprawy konstrukcji; Programy kontroli starzenia się, zmęczenia i korozji;	—	2	—
c) Techniki badania nieniszczącego wraz z metodami penetrantu, radiograficzną, prądów wirowych, ultradźwiękową i boroskopową.	—	2	1
d) Techniki demontażu i ponownego montażu.	2	2	2
e) Techniki wykrywania i usuwania usterek	—	2	2
7.19 Zdarzenia nadzwyczajne			
a) Badanie po uderzeniu pioruna oraz penetracja HIRF.	2	2	2
b) Badanie po zdarzeniach nadzwyczajnych takich jak trudne lądowanie oraz lot przez turbulencje.	2	2	—
7.20 Procedury obsługi technicznej	1	2	2
Planowanie obsługi technicznej;			
Procedury modyfikacyjne;			
Procedury magazynowe;			

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

MODUŁ 8. PODSTAWY AERODYNAMIKI

	Poziom		
	A	B1	B2
8.1 Fizyka atmosfery Zastosowanie International Standard Atmosphere (ISA) do aerodynamiki.	1	2	2
8.2 Aerodynamika Przepływ powietrza wokół ciała; Warstwa przyścienna, przepływ uwarstwiony, turbulentny, niezakłócony, względny przepływ powietrza, odchylenie strug, wirowość, stagnacja ; Terminy: profil lotniczy, cięciwa, średnia cięciwa aerodynamiczna, opór profilowy, opór indukowany, środek ciśnień, kąt natarcia, zwichrzenie ujemne i dodatnie płata, lotność, kształt skrzydła i wydłużenie; Siła ciągu, ciężar, wypadkowa aerodynamiczna; Wytwarzanie siły nośnej i oporu: kąt natarcia, współczynnik siły nośnej, oporu, bieżunowa, przecignięcie; Zanieczyszczenie płatu wraz z lodem, śniegiem, mrozem.	1	2	2
8.3 Teoria lotu Związek między siłą nośną, ciężarem, ciągiem i oporem; Lot ślizgowy; Loty stanu ustalonego, osiągi;	1	2	2

	Poziom		
	A	B1	B2
Teoria obrotu; Wpływ czynników obciążenia: przeciągnięcie, obwiednia lotu i ograniczenia konstrukcyjne; Zwiększenie siły nośnej.			
8.4 Stateczność i dynamika lotu	1	2	2
Stateczność podłużna, boczna i kierunkowa (czynna i bierna).			

MODUŁ 9. CZYNNIKI LUDZKIE

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

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

	Poziom		
	A	B1	B2
Postępowanie w sytuacjach nagłych.			

MODUŁ 10. PRZEPISY DOTYCZĄCE LOTNICTWA

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

	Poziom		
	A	B1	B2
b) <i>Dokumenty</i> Certyfikat zdatości do lotu; Świadectwo rejestracji Certyfikat hałasu; Rozkład wagi; Licencja na radiostację i zatwierdzenie.	—	2	2
10.6 Część M Szczegółowe rozumienie części M.	2	2	2
10.7 Odpowiednie krajowe i międzynarodowe wymagania: (jeżeli nie zostały zastąpione przez wymagania UE)			
a) Programy obsługi technicznej, kontrola i badanie obsługi technicznej; Główny wykaz minimalnego wyposażenia, wykaz minimalnego wyposażenia, wykaz odchylenia wysyłki Dyrektywy zdatości do lotu; Biuletyny obsługi, informacje obsługi producenta; Zmiany i naprawy; Dokumentacja obsługi technicznej: podręcznik obsługi technicznej, podręcznik napraw konstrukcyjnych, ilustrowany katalog części zamiennych, itd.;	1	2	2
b) Nieprzerwana zdatość do lotu; Lot próbny; ETOPS, wymogi obsługi technicznej i wysyłki; Eksploatacja przy każdej pogodzie, eksploatacja kategorii 2/3 i minimalne wymagania co do wyposażenia.	—	1	1

MODUŁ 11A. AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY SAMOLOTU
TURBINOWEGO

	Poziom		
	A1	B1.1	B2
11.1 Teoria lotu			
11.1.1 <i>Aerodynamika samolotu i sterowanie lotem</i>	1	2	—
Działanie i wynik:			
- regulacja przechylenia: lotki oraz hamulce aerodynamiczne;			
- regulacja wysokości: stery wysokości, usterzenie integralne, stateczniki zmiennego zasięgu oraz kaczki;			
- regulacja odchylenia, ograniczniki steru;			
Regulacja z użyciem sterolotek, ruddervators;			
Urządzenia podnośnikowe, szczeliny skrzelowe, skrzele, kłapy, klapolotki;			
Urządzenia oporowe, spoilery, hamulce aerodynamiczne, hamulce prędkościowe;			
Efekty grzebieni aerodynamicznych płata, krawędzie natarcia z uskokiem;			
Regulacja warstwy granicznej, generatory wirów, kliny przeciągnięcia lub wiodące urządzenia brzegowe;			
Działanie i efekt kłapek wyważających, klapki odciążające i dociążające (wiodące), klapki sterownicze, klapki sprężynowe, wyważenie masowe, nachylenie powierzchni sterowej, aerodynamiczne panele regulacyjne;			
11.1.2 <i>Loty na dużych prędkościach</i>	1	2	—
Lot z prędkością dźwięku, lot z prędkością poddźwiękową, lot transsoniczny, lot z prędkością ponaddźwiękową,			
Liczba Macha, krytyczna liczba Macha, buffet wysokościowy, fala uderzeniowa, nagrzewanie aerodynamiczne, reguła pól;			
Czynniki mające wpływ na przepływ powietrza we wlotach silnikowych w samolotach dużej prędkości;			
Efekty skosu dodatniego na krytycznej liczbie Macha.			
11.2 Struktury płatowca - koncepcje ogólne			
a)	2	2	—
Wymagania dotyczące zdatności do lotu dla wytrzymałości konstrukcyjnej;			
Klasyfikacja strukturalna, pierwszorzędowa,			

	Poziom		
	A1	B1.1	B2
<p>drugorzędowa i trzeciorzędowa; Brak bezpieczeństwa, trwałość niezawodna, koncepcje dotyczące tolerancji awarii; Strefowe i stanowiskowe systemy identyfikacji; Nacisk, naprężenie, zginanie, ściskanie, ścinanie, skręcanie, rozciąganie, naprężenie obwodowe, zmęczenie materiału; Dreny i zapewnienie wentylacji; Zapewnienie instalacji systemu; Zapewnienie ochrony przed uderzeniem pioruna. Umasienie samolotu</p>			
<p>b) Metody konstrukcyjne: pokrycie pracujące kadłuba, wręgi, podłużnice, przegrody, ramy, doublers, rozpórki, wiązadła, belki, struktura podłogi, wzmocnienie, metody zdejmowania izolacji, ochrona antykorozyjna, skrzydło, usterzenie ogonowe i urządzenia silnikowe; Techniki montażu konstrukcji: nitowanie, skręcanie, spajanie; Metody ochrony powierzchni, takie jak chromianowanie, anodyzowanie, malowanie; Czyszczenie powierzchni. Symetria płatowca: metody równania i sprawdzania symetrii.</p>	1	2	—
<p>11.3 Struktury płatowca – samoloty 11.3.1 Kadłub (ATA 52/53/56) Uszczelnianie konstrukcji i zwiększania napięcia; Skrzydło, statecznik, wspornik i elementy podwozia; Montaż siedzeń i system załadunku; Drzwi i wyjścia awaryjne: konstrukcja, mechanizmy, działanie i urządzenia zabezpieczające; Okna i budowa oraz mechanizmy wiatrochronu.</p>	1	2	—
<p>11.3.2 Skrzydła (ATA 57) Budowa; Przechowywanie paliwa; Podwozie samolotu, wspornik, powierzchnia sterowa i urządzenia podnoszenia/oporu.</p>	1	2	—
<p>11.3.3 Stateczniki (ATA 55) Budowa;</p>	1	2	—
<p>11.3.4 Powierzchnie sterowe lotu (ATA</p>	1	2	—

	Poziom		
	A1	B1.1	B2
55/57) Budowa i zamocowanie; Równowazenie – masa i aerodynamika. 11.3.5 <i>Gondole/Wsporniki (ATA 54)</i> Budowa; Zapory ogniowe; Zawieszenie silnika.	1	2	—
11.4 Klimatyzacja i zwiększanie ciśnienia w kabinie (ATA 21)			
11.4.1 <i>Dopływ powietrza</i> Źródła dopływu powietrza, włącznie z przeciekami silnikowymi, pomocniczy zespół silnikowy i wkładka uziemiona;	1	2	—
11.4.2 <i>Klimatyzacja</i> Systemy klimatyzacyjne Urządzenia obiegu powietrza i obiegu pary Systemy dystrybucji System regulacji przepływu, temperatury i wilgotności.	1	3	—
11.4.3 <i>Zwiększenie ciśnienia</i> Systemy zwiększenia ciśnienia; Regulacja i obrazowanie oraz zawory bezpieczeństwa Regulatory ciśnienia kabinowego.	1	3	—
11.4.4 <i>Urządzenia zabezpieczające i ostrzegawcze</i> Urządzenia ochronne i ostrzegawcze.	1	3	—
11.5 Instrumenty/Systemy elektroniki lotniczej			
11.5.1 <i>Systemy instrumentowe (ATA 31)</i> Urządzenia pilotażowe: wysokościomierz, wskaźnik prędkości lotu, pionowy prędkościomierz; Urządzenia żyroskopowe: sztuczny horyzont, wskaźnik położenia, wskaźnik kierunku, wskaźnik sytuacji w poziomie, zakrętomierz i wskaźnik poślizgu, koordynator obrotów; Kompasy: bezpośredni odczyt, odczyt zdalny; Wskazanie kąta natarcia, systemy przeciągnięcia; Inne wskaźniki samolotu.	1	2	—
11.5.2 <i>Systemy elektroniki lotniczej</i> Podstawy układu systemu i działanie; Auto lot (ATA 22); Komunikacja (ATA 23); Systemy nawigacji (ATA 34).	1	1	—
11.6 Moc elektryczna (ATA 24)	1	3	—

	Poziom		
	A1	B1.1	B2
<p>Montaż i działanie baterii; Wytwarzanie prądu stałego; Wytwarzanie prądu zmiennego; Wytwarzanie mocy w nagłym wypadku; Regulacja napięcia; Rozdział mocy; Przezienniki, transformatory, prostowniki; Ochrona obwodu. Energia zewnętrzna/uziemiona;</p>			
<p>11.7 Sprzęt i wyposażenie (ATA 25)</p>			
<p>a) Wymagania dotyczące sprzętu wykorzystywanego w nagłych wypadkach; Siedzenia, taśmy i pasy.</p>	2	2	—
<p>b) Układ kabiny; Rozmieszczenie sprzętu; Montaż wyposażenia kabiny; Sprzęt w kabinie służący rozrywce; Montaż kuchni; Sprzęt do obsługi i przechowywania ładunku Schody.</p>	1	1	—
<p>11.8 Ochrona przeciwpożarowa (ATA 26)</p>			
<p>a) Systemy wykrywania ognia i dymu i systemy ostrzegawcze; Systemy gaszące pożar; Testy systemu.</p>	1	3	—
<p>b) Przenośna gaśnica</p>	1	1	—
<p>11.9 Kontrole lotu (ATA 27)</p>	1	3	—
<p>Podstawowe kontrole: lotka, ster wysokości, ster pionowy, spoiler; Regulacja wyważenia; Aktywna regulacja ładunku; Urządzenia podnośnikowe; Wewnętrzny hamulec aerodynamiczny, hamulce prędkości; Obsługa systemu: ręczna, hydrauliczna, pneumatyczna, elektryczna, sztuczna stateczność i sterowanie; Sztuczne czucie, amortyzator odchylenia, wyważenie Macha, ogranicznik steru, systemy blokady podmuchów; Równoważenie i ustawienie; System ochrony/ostrzegania przed przeciągnięciem</p>			
<p>11.10 Systemy paliwowe (ATA 28)</p>	1	3	—

	Poziom		
	A1	B1.1	B2
Układ systemu; Zbiorniki paliwa; Systemy dostarczania; Zrzucanie, odpowietrzanie, drenowanie; Zasilanie na krzyż i przekazywanie; Oznaczenia i ostrzeżenia; Uzupełnianie paliwa i opróżnianie zbiorników z paliwa; Podłużne systemy równowagi paliwa.			
11.11 Siła hydrauliczna (ATA 29) Układ systemu; Płyny hydrauliczne; Zbiorniki i akumulatory hydrauliczne; Wytwarzanie ciśnienia: elektrycznie, mechanicznie, pneumatycznie; Wytwarzanie ciśnienia w nagłym wypadku; Regulacja ciśnienia; Rozdział mocy; Systemy wykrywania i ostrzegania; Interfejs z innymi systemami.	1	3	—
11.12 Osłona przed lodem i deszczem (ATA 30) Tworzenie, klasyfikowanie i wykrywanie lodu; Systemy antyoblodzeniowe: elektryczne, z wykorzystaniem ciepłego powietrza i chemiczne; Systemy odladzania: elektryczne, z wykorzystaniem ciepłego powietrza, pneumatyczne i chemiczne; Środek hydrofobowy; Ogrzewanie sond i drenów. Systemy wycieraczek	1	3	—
11.13 Podwozie samolotu (ATA 32) Budowa, pochłanianie wstrząsów; System rozbudowy i retrakcji: normalny i w nagłym wypadku; Oznaczenia i ostrzeżenia; Koła, hamulce, antypoślizg i autohamowanie; Opony; Sterowanie.	2	3	—
11.14 Światła (ATA 33) Zewnętrzne: nawigacyjne, antykolizyjne, reflektor lądowania, projektor kołowania, mrozowe; Wewnętrzne: w kabinie, w kokpicie, w ładowni; Awaryjne.	2	3	—

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

MODUŁ 11B. AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY SAMOLOTU TŁOKOWEGO

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

	Poziom		
	A2	B1.2	B2
11.1 Teoria lotu 11.1.1 Aerodynamika samolotu i sterowanie lotem Działanie i wynik: <ul style="list-style-type: none"> - kontrola przechylenia: lotki oraz hamulce aerodynamiczne; - regulacja wysokości: stery wysokości, usterzenie integralne, stateczniki zmiennego zasięgu oraz kaczki; - regulacja odchylenia, ograniczniki 	1	2	—

	Poziom		
	A2	B1.2	B2
steru; Regulacja z użyciem sterolotek, ruddervators; Urządzenia podnośnikowe, szczeliny skrzelowe, skrzele, kłapy, klapolotki; Urządzenia oporowe, spoilery, hamulce aerodynamiczne, hamulce prędkościowe; Efekty grzebieni aerodynamicznych płata, krawędzie natarcia z uskokiem; Regulacja warstwy granicznej, generatory wirów, kliny przeciągnięcia lub wiodące urządzenia brzegowe; Działanie i efekt kłapek wyważających, klapki odciążające i dociążające (wiodące), klapki sterownicze, klapki sprężynowe, wyważenie masowe, nachylenie powierzchni sterowej, aerodynamiczne panele regulacyjne;			
11.1.2 <i>Loty na dużych prędkościach - nie dotyczy</i>	—	—	—
11.2 Struktury płatowca - koncepcje ogólne			
a)	2	2	—
Wymagania dotyczące zdatności do lotu dla wytrzymałości konstrukcyjnej; Klasyfikacja strukturalna, pierwszorzędowa, drugorzędowa i trzeciorzędowa; Brak bezpieczeństwa, trwałość niezawodna, koncepcje dotyczące tolerancji awarii; Strefowe i stanowiskowe systemy identyfikacji; Nacisk, naprężenie, zginanie, ściskanie, ścinanie, skręcanie, rozciąganie, naprężenie obwodowe, zmęczenie materiału; Dreny i zabezpieczenie wentylacji; Zapewnienie instalacji systemu; Zapewnienie ochrony przed uderzeniem pioruna. Umasienie samolotu			
b)	1	2	—
Metody konstrukcyjne: pokrycie pracujące kadłuba, wręgi, podłużnice, przegrody, ramy, doublers, rozpórki, wiazadła, belki, struktura podłogi, wzmocnienie, metody zdejmowania izolacji, ochrona antykorozyjna, skrzydło, usterzenie ogonowe i urządzenia silnikowe; Techniki montażu konstrukcji: nitowanie, skręcanie, spajanie; Metody ochrony powierzchni, takie jak			

	Poziom		
	A2	B1.2	B2
chromianowanie, anodyzowanie, malowanie; Czyszczenie powierzchni. Symetria płatowca: metody równania i sprawdzania symetrii.			
11.3 Struktury płatowca - samoloty			
11.3.1 <i>Kadłub (ATA 52/53/56)</i> Uszczelnianie konstrukcji i zwiększanie napięcia; Skrzydło, wspornik usterzenia ogonowego samolotu i mocowanie podwozia; Montaż siedzeń; Drzwi i wyjścia awaryjne: konstrukcja i działanie; Mocowanie okien i wiatrochronu.	1	2	—
11.3.2 <i>Skrzydła (ATA 57)</i> Budowa; Przechowywanie paliwa; Podwozie samolotu, wspornik, powierzchnia sterowa i urządzenia podnoszenia/oporu.	1	2	—
11.3.3 <i>Stateczniki (ATA 55)</i> Budowa; Mocowanie powierzchni sterowej.	1	2	—
11.3.4 <i>Powierzchnie sterowe lotu (ATA 55/57)</i> Budowa i zamocowanie; Równoważenie - masa i aerodynamika.	1	2	—
11.3.5 Gondole/Wsporniki (ATA 54) a) Gondole/Wsporniki: - Budowa; - Zapory ogniowe; - Zawieszenie silnika.	1	2	—
11.4 Klimatyzacja i zwiększanie ciśnienia w kabinie (ATA 21) Systemy zwiększania ciśnienia i klimatyzacji; Urządzenie kontrolujące ciśnienie w kabinie, urządzenia ochrony i ostrzegania.	1	3	—
11.5 Instrumenty/Systemy elektroniki lotniczej			
11.5.1 <i>Systemy instrumentowe (ATA 31)</i> Urządzenia pilotażowe: wysokościomierz, wskaźnik prędkości lotu, pionowy prędkościomierz; Urządzenia żyroskopowe: sztuczny horyzont, wskaźnik położenia, wskaźnik kierunku, wskaźnik sytuacji w poziomie, zakrętomierz i wskaźnik poślizgu, koordynator obrotów; Kompasy: bezpośredni odczyt, odczyt	1	2	—

	Poziom		
	A2	B1.2	B2
zdalny; Wskazanie kąta natarcia, systemy ostrzegawcze przeciągnięcia; Inne wskaźniki samolotu.			
11.5.2 <i>Systemy elektroniki lotniczej</i> Podstawy układów systemu i działanie; - Auto lot (ATA 22); - Komunikacja (ATA 23); - Systemy nawigacji (ATA 34).	1	1	—
11.6 Moc elektryczna (ATA 24) Montaż i działanie baterii; Wytwarzanie prądu stałego; Regulacja napięcia; Rozdział mocy; Ochrona obwodu; Przezienniki, transformatory.	1	3	—
11.7 Sprzęt i wyposażenie (ATA 25) a) Wymagania dotyczące sprzętu wykorzystywanego w nagłych wypadkach; Siedzenia, taśmy i pasy.	2	2	—
b) Układ kabiny; Rozmieszczenie sprzętu; Montaż wyposażenia kabiny (poziom 2); Sprzęt w kabinie służący rozrywce; Montaż kuchni; Sprzęt do obsługi i przechowywania ładunku; Schody.	1	1	—
11.8 Ochrona przeciwpożarowa (ATA 26) a) Systemy gaszące pożar; Systemy wykrywania ognia i dymu oraz systemy ostrzegawcze; Testy systemu.	1	3	—
b) Przenośna gaśnica.	1	3	—
11.9 Kontrole lotu (ATA 27) Podstawowe kontrole: lotka, ster wysokości, ster pionowy; Kłapki wyważenia; Urządzenia podnośnikowe; Działanie systemu: ręcznie; Blokady podmuchów; Równoważenie i ustawienie; System ochrony przed przeciągnięciem	1	3	—
11.10 Systemy paliwowe (ATA 28)	1	3	—

	Poziom		
	A2	B1.2	B2
Układ systemu; Zbiorniki paliwa; Systemy dostarczania; Zasilanie na krzyż i przekazywanie; Oznaczenia i ostrzeżenia; Uzupełnianie paliwa i opróżnianie zbiorników z paliwa.			
11.11 Siła hydrauliczna (ATA 29) Układ systemu; Płyny hydrauliczne; Zbiorniki i akumulatory hydrauliczne; Wytwarzanie ciśnienia: elektrycznie, mechanicznie; Regulacja ciśnienia; Rozdział mocy; Systemy oznaczania i ostrzegania;	1	3	—
11.12 Osłona przed lodem i deszczem (ATA 30) Tworzenie, klasyfikowanie i wykrywanie lodu; Systemy antyoblodzeniowe: elektryczne, z wykorzystaniem ciepłego powietrza, pneumatyczne i chemiczne; Ogrzewanie sond i drenów; Systemy wycieraczek.	1	3	—
11.13 Podwozie samolotu (ATA 32) Budowa, pochłanianie wstrząsów; System rozbudowy i retrakcji: normalny i w nagłym wypadku; Oznaczenia i ostrzeżenia; Koła, hamulce, antypoślizg i autohamowanie; Opony; Kierowanie.	2	3	—
11.14 Światła (ATA 33) Zewnętrzne: nawigacyjne, antykolizyjne, reflektor lądowania, projektor kołowania, mrozowe; Wewnętrzne: w kabinie, w kokpicie, w ładowni; Awaryjne.	2	2	—
11.15 Tlen (ATA 35) Układ systemu: w kokpicie, w kabinie; Źródła, przechowywanie, ładowanie i dystrybucja; Regulacja dostaw; Oznaczenia i ostrzeżenia;	1	3	—
11.16 Ogumienie/próżnia (ATA 36) Układ systemu;	1	3	—

	Poziom		
	A2	B1.2	B2
<p>Źródła: silnik/pomocniczy zespół silnikowy, kompresory, zbiorniki, uziemienie; Regulacja ciśnienia; Dystrybucja; Oznaczenia i ostrzeżenia; Interfejsy z innymi systemami.</p> <p>11.17 Woda/odpady (ATA 38) Układy systemu wodnego, dostawa, dystrybucja, obsługa techniczna i drenaż; System toalet, spłukiwanie i obsługa techniczna; Kwestie związane z korozją.</p>	2	3	—

MODUŁ 12. AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY ŚMIGŁOWCA

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

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

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

	Poziom		
	A3 A4	B1.3 B1.4	B2
Systemy podnoszenia. b) Awaryjne systemy unoszenia na powierzchni; Układ kabiny, zatrzymanie ładunku; Rozmieszczenie sprzętu; Montaż wyposażenia kabiny.	1	1	—
12.10 Ochrona przeciwpożarowa (ATA 26) Systemy wykrywania ognia i dymu oraz systemy ostrzegawcze; Systemy gaszące pożar; Testy systemu.	1	3	—
12.11 Systemy paliwowe (ATA 28) Układ systemu; Zbiorniki paliwa; Systemy dostarczania; Zrzucanie, odpowietrzanie, drenowanie; Zasilanie na krzyż i przekazywanie; Oznaczenia i ostrzeżenia; Uzupełnianie paliwa i opróżnianie zbiorników paliwa.	1	3	—
12.12 Siła hydrauliczna (ATA 29) Układ systemu; Płyny hydrauliczne; Zbiorniki i akumulatory hydrauliczne; Wytwarzanie ciśnienia: elektrycznie, mechanicznie, pneumatycznie; Wytwarzanie ciśnienia w nagłym wypadku; Regulacja ciśnienia; Rozdział mocy; Systemy wykrywania i ostrzegania; Interfejs z innymi systemami.	1	3	—
12.13 Osłona przed lodem i deszczem (ATA 30) Tworzenie, klasyfikowanie i wykrywanie lodu; Systemy antyoblodzeniowe i odladzania: elektryczne, z wykorzystaniem ciepłego powietrza i chemiczne; Środek hydrofobowy i usuwanie; Ogrzewanie sond i drenów.	1	3	—
12.14 Podwozie samolotu (ATA 32) Budowa, amortyzacja; Systemy rozbudowy i retrakcji: normalny i w nagłym wypadku; Oznaczenia i ostrzeżenia; Koła, opony, hamulce;	2	3	—

	Poziom		
	A3 A4	B1.3 B1.4	B2
Kierowanie; Płazy, pływaki. 12.15 Światła (ATA 33) Zewnętrzne: nawigacyjne, reflektor lądowania, projektor kołowania, mrozowe; Wewnętrzne: w kabinie, w kokpicie, w ładowni; Awaryjne.	2	3	—
12.16 Ogumienie/próżnia (ATA 36) Układ systemu; Źródła: silnik, kompresory, zbiorniki, uziemienie; Regulacja ciśnienia; Dystrybucja; Oznaczenia i ostrzeżenia; Interfejsy z innymi systemami.	1	3	—

**MODUŁ 13. AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY STATKU
POWIETRZNEGO**

	Poziom		
	A	B1	B2
13.1 Teoria lotu			
a) <i>Aerodynamika samolotu i sterowanie lotem</i> Działanie i wynik: - regulacja przechylenia: lotki oraz hamulce aerodynamiczne; - regulacja wysokości: stery wysokości, usterzenie integralne, stateczniki zmiennego zasięgu oraz kaczki; - regulacja odchylenia, ograniczniki steru; Regulacja z użyciem sterolotek, ruddervators; Urządzenia podnośnikowe: szczeliny skrzelowe, skrzele, klapy; Urządzenia oporowe: spoilery, hamulce aerodynamiczne, hamulce prędkościowe; Działanie i efekt kłapek wyważających, kłapki sterownicze, nachylenie powierzchni sterowej.	—	—	1
b) <i>Lot na dużych prędkościach</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>	—	—	1

	Poziom		
	A	B1	B2
Terminologia; Działanie i efekt sterowania cyklicznego, zbiorowego i moment oporowy.			
13.2 Struktury - koncepcje ogólne			
a) Podstawy systemu strukturalnego.	—	—	1
b) Strefowe i stanowiskowe systemy identyfikacji; Umasienie; Zapewnienie ochrony przed uderzeniem pioruna.	—	—	2
13.3 Auto lot (ATA 22) Podstawy automatycznego sterowania loemu, 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 nawigacji automatycznym pilotem; System automatycznej regulacji mocy silników samolotu przy podchodzeniu do lądowania. Systemy automatycznego lądowania: zasady i kategorie, tryby działania, podejście, lot ślizgowy, lądowanie, kołowanie, monitory systemu i warunki niepowodzenia.	—	—	3
13.4 Komunikacja/Nawigacja (ATA 23/34) Podstawy dotyczące rozchodzenia się fal radiowych, anten, linii transmisji, komunikacji, odbiornika i nadajnika; Zasady działania następujących systemów: - komunikacja przez bardzo wysoką częstotliwość (VHF); - komunikacja przez wysoką częstotliwość (HF); - audio; - nadajniki lokalizatora w razie potrzeby; - urządzenie rejestrujące głos w kokpicie; - radiolatarnia ogólnokierunkowa bardzo dużej częstotliwości (VOR); - radiokompas (ADF);	—	—	3

	Poziom		
	A	B1	B2
<ul style="list-style-type: none"> - system lądowania według przyrządów (ILS); - mikrofalowy system lądowania (ILS); - systemy urządzenia lotu; system radiolokacyjny do pomiaru odległości obiektów (DME); - bardzo mała częstotliwość i nawigacja hiperboliczna (VLF/Omega); - nawigacja dopplerowska; - nawigacja w terenie, systemy RNAV; - systemy sterowania lotem; - system GPS, globalny system nawigacji satelitarnej (GNSS); - inercyjny system nawigacyjny; - przekaźnik kontroli ruchu lotniczego, drugorzędny radar kontroli rejonu; - system kontroli ruchu i unikania kolizji (TCAS); - radar unikania złej pogody; - radiowysokościomierz; - komunikacja i raportowanie ARINC; 			
<p>13.5 Moc elektryczna (ATA 24)</p> <p>Montaż i działanie baterii; Wytwarzanie prądu stałego; Wytwarzanie prądu zmiennego; Wytwarzanie mocy w nagłym wypadku; Regulacja napięcia; Rozdział mocy; Przełączniki, transformatory, prostowniki; Ochrona obwodu; Energia zewnętrzna/uziemiona.</p>	—	—	3
<p>13.6 Sprzęt i wyposażenie (ATA 25)</p> <p>Wymagania dotyczące elektronicznego sprzętu wykorzystywanego w nagłych wypadkach; Sprzęt w kabinie służący rozrywce. Sterowanie lotem (ATA 27)</p>	—	—	3
<p>a)</p> <p>Sterowanie podstawowe: lotka, ster wysokości, ster pionowy, spoiler; Regulacja wyważenia; Aktywna regulacja ładunku; Urządzenia podnośnikowe; Wewnętrzny hamulec aerodynamiczny, hamulce prędkości; Działanie systemu: ręcznie, hydraulicznie, pneumatycznie; Sztuczne czucie, amortyzator odchylenia,</p>	—	—	1

	Poziom		
	A	B1	B2
wyważenie Macha, ogranicznik steru, blokady podmuchów; System ochrony przed przeciągnięciem. b)	—	—	2
Działanie systemu: elektryczne, sztuczna stateczność i sterowanie.			
13.8 Systemy instrumentowe (ATA 31) Klasyfikacja; Atmosfera; Terminologia; Urządzenia i systemy pomiaru ciśnienia; Systemy statyczne Pitota; Wysokościomierz; Wskaźniki prędkości w pionie; Wskaźniki prędkości lotu; Machometr; Systemy raportowania/ostrzegania dotyczące wysokości; Komputery z danymi dotyczącymi lotu; Systemy instrumentowe pneumatyczne; Bezpośredni odczyt ciśnienia i przyrządy pomiaru temperatury; Systemy wskazujące temperaturę; Systemy wskazujące ilość paliwa; Zasady żyroskopowe; Sztuczny horyzont; Wskaźniki poślizgu; Żyroskopy kierunkowe; Systemy ostrzegające o bliskości podłoża; Systemy kompasowe; Systemy rejestrujące dane dotyczące lotu; Elektroniczne przyrządy lotu; Systemy ostrzegawcze, włącznie z głównymi systemami ostrzegania i scentralizowanymi panelami ostrzegania; Systemy wskazania kąta natarcia, ostrzegawcze systemy przeciągnięcia; Pomiar i ocena wibracji.	—	—	2
13.9 Światła (ATA 33) Zewnętrzne: nawigacyjne, reflektor lądowania, projektor kołowania, mrozowe; Wewnętrzne: w kabinie, w kokpicie, w ładowni; Awaryjne.	—	—	3
13.10 Systemy utrzymania na pokładzie (ATA 45) Centralne komputery utrzymania; System ładowania danych;	—	—	2

	Poziom		
	A	B1	B2
System biblioteki elektronicznej; Drukowanie; Monitorowanie struktury (monitorowanie tolerancji uszkodzeń).			

MODUŁ 14. NAPĘD

	Poziom		
	A	B1	B2
14.1 Silniki turbinowe			
a) Budowa i działanie silnika turbodrutowego, silnika turbinowego dwuprzepływowego, turboshaft, silnika turbośmigłowego;	—	—	1
b) Elektroniczne sterowanie silnika i systemy odmierzania paliwa (FADEC).	—	—	2
14.2 Silnikowe systemy wskazania	—	—	2
Temperatura gazów spalinowych/Systemy międzystopniowej temperatury turbiny Prędkość obrotowa silnika; Wskazanie ciągu silnika: Stosunek ciśnień w silniku, ciśnienie wylotowe turbiny silnika lub ciśnienie w rurze wylotowej silnika odrzutowego; Ciśnienie i temperatura oleju; Ciśnienie, temperatura i przepływ paliwa; Ciśnienie ładowania; Moment obrotowy silnika; Prędkość śmigła;			

MODUŁ 15. SILNIK GAZOWY TURBINOWY

	Poziom		
	A	B1	B2
15.1 Podstawy	1	2	—
Energia potencjalna, energia kinetyczna, prawa ruchu Newtona, obieg Braytona; Związek pomiędzy siłą, pracą, mocą, energią, prędkością, przyspieszeniem; Budowa i działanie silnika turbodrutowego, silnika turbinowego dwuprzepływowego, turboshaft, silnika turbośmigłowego.			
14.2 Osiągi silnika	—	2	—

	Poziom		
	A	B1	B2
Całkowita siła ciągu, ciąg użyteczny, ciąg niedrożnej końcówki wylotowej, rozkład ciągu, ciąg wypadkowy, moc ciągu, równoważna moc na wale, jednostkowe zużycie paliwa; Sprawność silnika; Stosunek natężenia przepływów i stosunek ciśnień w silniku; Ciśnienie, temperatura i prędkość przepływu gazu; Ocena silnika, ciąg statyczny, wpływ prędkości, wysokość, gorący klimat, ocena płaszczyzny, ograniczenia.			
15.3 Otwór wlotowy Kanały wlotowe w kompresorze Skutki różnych konfiguracji wlotu; Ochrona przed zamarzaniem.	2	2	—
15.4 Kompresory Typu osiowego i odśrodkowego; Cechy konstrukcyjne oraz zasady działania i zastosowania; Wyważenie wentylatora; Działanie: Przyczyny i skutki przeciągania i skoku kompresora; Metody kontroli przepływu powietrza: zawory upustowe, zmienne kierownice wstępne, zmienne łopatki kierownicy, rotacyjne łopatki kierownicze; Wskaźnik kompresora	1	2	—
15.5 Sekcja spalania Cechy konstrukcyjne oraz zasady działania.	1	2	—
15.6 Sekcja turbinowa Działanie i charakterystyka różnych typów łopatek turbin; Łopaska mocowania dysku; Kościółka wylotowa łopatek kierujących; Przyczyny i skutki nacisku i przesuwu łopatki turbiny.	2	2	—
15.7 Układ wydechowy Cechy konstrukcyjne oraz zasady działania; Dysze regulowane zbieżne i rozbieżne; Redukcja szumu silnika; Odwracacze ciągu.	1	2	—
15.8 Łożyska i uszczelki	—	2	—

	Poziom		
	A	B1	B2
Cechy konstrukcyjne oraz zasady działania.			
15.9 Smary i paliwa Właściwości i specyfikacje; Dodatki paliwowe; Środki ostrożności.	1	2	—
15.10 Systemy smarowania Działanie systemu/układu i komponenty.	1	2	—
15.11 Systemy paliwowe Działanie systemów sterowania silnika i odmierzania paliwa, włącznie z elektronicznym sterowaniem silnikiem (FADEC); Układ systemów i komponenty.	1	2	—
15.12 Systemy lotnicze Działanie dystrybucji powietrza w silniku i systemów kontroli zamrażania, włącznie z wewnętrznym chłodzeniem, uszczelnieniem i zewnętrzną obsługą lotu.	1	2	—
15.13 Układ startowy i zapłonowy Działanie systemów uruchomienia silnika i komponentów; Systemy zapłonowe i komponenty; Wymagania dotyczące bezpieczeństwa utrzymania.	1	2	—
15.14 Silnikowe systemy wskazania T e m p e r a t u r a g a z ó w spalinowych/Międzystopniowa temperatura turbiny Wskazanie ciągu silnika: Stosunek ciśnień w silniku, ciśnienie wylotowe turbiny silnika lub ciśnienie w rurze wylotowej silnika odrzutowego; Ciśnienie i temperatura oleju; Ciśnienie i przepływ paliwa; Prędkość obrotowa silnika; Pomiar i wskazanie wibracji; Moment obrotowy; Moc.	1	2	—
15.15 Systemy zwiększania mocy Działanie i zastosowania; Wtrysk wody, wodny metanol; Systemy dopalacza	—	1	—
14.1 Silniki turbośmigłowe Sprzężony z gazem/wolna turbina i turbiny sprzężone z przekładnią; Przekładnie redukcyjne;	1	2	—

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

MODUŁ 16. SILNIK TŁOKOWY

	Poziom		
	A	B1	B2
16.1 Podstawy Sprawność mechaniczna, cieplna i objętościowa; Zasady działania – dwusuw, czterosuw, Otto i	1	2	—

Diesel; Objętość skokowa cylindra i stopień sprężania; Konfiguracja silnika i kolejność zapłonu.			
16.2 Osiągi silnika Kalkulacja i pomiar mocy; Czynniki mające wpływ na moc silnika; Mieszanki/mieszanki niskokaloryczne, przedwczesny zapłon;	1	2	—
16.3 Konstrukcja silnika Skrzynia korbowa, wał korbowy, wał krzywkowy, miska olejowa; Pomocnicza skrzynia przekładniowa; Zespoły cylindra i tłoka; Pręty łączące, przewody wlotowe rozgałęzione i kolektory wydechowe spalin; Mechanizmy zaworów; Śmigłowe przekładnie redukcyjne.	1	2	—
16.4 Systemy paliwowe silnika			
16.4.1 Gaźniki Rodzaje, konstrukcja oraz zasady działania; Oblodzenie i ogrzewanie.	1	2	—
<i>Systemy wtrysku paliwa</i> Rodzaje, konstrukcja oraz zasady działania.	1	2	—
16.4.3 Elektroniczne sterowanie silnikiem Działanie systemów sterowania silnika i odmierzania paliwa, włącznie z elektronicznym sterowaniem silnikiem (FADEC); Układ systemów i komponenty.	1	2	—
16.5 Układ startowy i zapłonowy Systemy startu i systemy ogrzewania wstępnego; Rodzaje iskrownika, konstrukcja oraz zasady działania; Układ przewodów zapłonowych, korpus świecy zapłonowej; Systemy niskiego i wysokiego napięcia.	1	2	—
16.6 Układ ssania, układ wydechowy i układ chłodzenia Konstrukcja i działanie: układ ssania włącznie ze zmiennymi systemami nawiewu; Układ wydechowy, układ chłodzenia silnika - powietrzem i płynem.	1	2	—
16.7 Doładowanie/Turbodoładowanie Zasady i cele doładowania i jego wpływ na parametry silnika; Konstrukcja i działanie systemu doładowania i turbodoładowania; Terminologia systemowa;	1	2	—

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

MODUŁ 17. ŚMIGŁO

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

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

Dodatek II
Podstawowe standardy egzaminacyjne

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

powietrznego opisanej w części 66, oraz które zostały zaliczone jako część innego egzaminu na daną kategorię lub podkategorię.

2. *Numery pytań dla modułów znajdujących się w części 66 dodatku I*

2.1. Moduł tematyczny 1 Matematyka:

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

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

Kategoria B2: 30 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 40 minut.

2.2. Moduł tematyczny 2 Fizyka:

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

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

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

2.3. Moduł tematyczny 3 Podstawowe wiadomości dotyczące elektryki:

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

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

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

2.4. Moduł tematyczny 4 Podstawowe wiadomości dotyczące elektroniki:

Kategoria A: brak.

Kategoria B1: 20 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut.

Kategoria B2: 40 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 50 minut.

2.5. Moduł tematyczny 5 Techniki cyfrowe/systemy instrumentów elektrycznych:

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

Kategoria B1.1 & B1.3: 40 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 50 minut.

Kategoria B1.2 & B1.4: 20 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut.

Kategoria B2: 70 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 90 minut.

2.6. Moduł tematyczny 6 Materiały i sprzęt:

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

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

Kategoria B2: 60 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 75 minut.

2.7. Moduł tematyczny 7 Praktyki utrzymania:

Kategoria A: 70 pytań testowych i 2 pytania opisowe. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 90 minut plus 40 minut.

Kategoria B1: 80 pytań testowych i 2 pytania opisowe. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 100 minut plus 40 minut.

Kategoria B2: 60 pytań testowych i 2 pytania opisowe. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 75 minut plus 40 minut.

2.8. Moduł tematyczny 8 Podstawy aerodynamiki:

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

Kategoria B1: 20 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut.

Kategoria B2: 20 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut.

2.9. Moduł tematyczny 9 Czynniki ludzkie:

Kategoria A: 20 pytań testowych i 1 pytanie opisowe. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut plus 20 minut.

Kategoria B1: 20 pytań testowych i 1 pytanie opisowe. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut plus 20 minut.

Kategoria B2: 20 pytań testowych i 1 pytanie opisowe. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut plus 20 minut.

2.10. Moduł tematyczny 10 Legislacja dotycząca lotnictwa:

Kategoria A: 30 pytań testowych i 1 pytanie opisowe. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 40 minut plus 20 minut.

Kategoria B1: 40 pytań testowych i 1 pytanie opisowe. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 50 minut plus 20 minut.

Kategoria B2: 40 pytań testowych i 1 pytanie opisowe. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 50 minut plus 20 minut.

2.11. Moduł tematyczny 11a Aerodynamika, struktury i systemy samolotu turbinowego:

Kategoria A: 100 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 125 minut.

Kategoria B1: 130 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 165 minut.

Kategoria B2: brak.

2.12. Moduł tematyczny 11b Aerodynamika, struktury i systemy samolotu tłokowego:

Kategoria A: 70 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 90 minut.

Kategoria B1: 100 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 125 minut.

Kategoria B2: brak.

2.13. Moduł tematyczny 12. Aerodynamika, struktury i systemy śmigłowca:

Kategoria A: 90 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 115 minut.

Kategoria B1: 115 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 145 minut.

Kategoria B2: brak.

2.14. Moduł tematyczny 13. Aerodynamika, struktury i systemy statku powietrznego:

Kategoria A: brak.

Kategoria B1: brak.

Kategoria B2: 130 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 165 minut.

2.15. Moduł tematyczny 14 Napęd:

Kategoria A: Brak.

Kategoria B1: brak.

Kategoria B2: 25 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 30 minut.

2.16. Moduł tematyczny 15. Silnik gazowy turbinowy:

Kategoria A: 60 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 75 minut.

Kategoria B1: 90 pytań testowych i 0 pytań opisowych. Czas przeznaczony na rozwiązanie: 115 minut.

Kategoria B2: brak.

2.17. Moduł tematyczny 16. Silnik tłokowy:

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

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

Kategoria B2: brak.

2.18. Moduł tematyczny 17 Śmigło:

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

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

Kategoria B2: brak.

Dodatek III
Rodzaj szkolenia i standard egzaminacyjny

1. *Rodzaje poziomów szkolenia*

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

Poziom 1 Ogólna znajomość

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

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

Poziom 2 Rampa i tranzyt

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

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

1. Wymienić środki ostrożności, których należy przestrzegać pracując nad statkiem powietrznym, zespołem silnikowym i systemami lub w ich pobliżu.
2. Wykazać się wiedzą na temat działań następujących elementów związanych z główną rampą i tranzytem (podczas lotu):
 - a) Drzwi, okna i luki.
 - b) Zasilanie energią elektryczną.
 - c) Paliwo.
 - d) Dodatkowy zespół napędowy.
 - e) Zespół silnikowy.

- f) Ochrona przeciwpożarowa.
 - g) Systemy kontroli środowiska.
 - h) Siła hydrauliczna.
 - i) Podwozie samolotu.
 - j) Kontrole lotu.
 - k) Woda/odpady.
 - l) Tlen.
 - m) Interfon lotniczy i obsługowy.
 - n) Elektronika lotnicza.
 - o) Sprzęt/wyposażenie kabiny.
3. Opisać systemy i obsługę statku powietrznego, w szczególności dostęp, dostępność mocy i źródła.
 4. Określić lokalizację głównych elementów.
 5. Wyjaśnić zwykłe funkcjonowanie każdego głównego systemu, stosując terminologię i nomenklaturę.
 6. Przedstawić procedury dla obsługi rampy i tranzytu związane ze statkiem powietrznym dla: układu paliwowego, zespołu silnikowego, hydrauliki, podwozia samolotu, wody/odpadów, tlenu.
 7. Wykazać biegłość w korzystaniu z raportów załogi i pokładowych systemów raportowania (drobne wykrywanie i usuwanie usterek) oraz określić zdolność do lotu statku powietrznego dla MEL/CDL.
 8. Określić i wykorzystać odpowiednią dokumentację.
 9. Ustalić te procedury dla wymiany elementów dla działań odnoszących się do rampy i tranzytu wymienionych w celu 2.

Poziom 3 Liniowe i bazowe szkolenie utrzymania

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

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

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

2. Rodzaj standardu szkolenia

Szkolenie musi obejmować elementy teoretyczne i praktyczne.

2.1. Elementy teoretyczne

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

Poziomy szkolenia są określone w znajdującym się powyżej pkt 1.

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

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

	Samoloty turbinowe		Samoloty tłokowe		Śmigłowce turbinowe		Śmigłowce tłokowe		Elektronika lotnicza
	B1	C	B1	C	B1	C	B1	C	B2
Wytyczanie drogi łopaty i analiza wibracji	—	—	—	—	3	1	3	1	—
Transmisje	—	—	—	—	3	1	3	1	—
Struktury płatu	—	—	—	—	3	1	3	1	1
Zespół wirujący silnika turbinowego	—	—	—	—	3	1	3	1	—
Śmigło ogonowe/napęd wirnika	—	—	—	—	3	1	3	1	—
Kontrola wirnika w czasie lotu	—	—	—	—	3	1	3	1	—
Struktury płatu	3	1	3	1	—	—	—	—	1
Drzwi kadłuba	3	1	3	1	—	—	—	—	—

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

	Samoloty turbinowe		Samoloty tłokowe		Śmigłowce turbinowe		Śmigłowce tłokowe		Elektronika lotnicza
	B1	C	B1	C	B1	C	B1	C	B2
Systemy paliwowe	3	1	—	—	3	1	—	—	1
Systemy sterowania silnika	3	1	—	—	3	1	—	—	1
FADEC	2	1	—	—	2	1	—	—	3
Systemy lotnicze	3	1	—	—	3	1	—	—	—
Układ startowy i zapłonowy	3	1	—	—	3	1	—	—	—
Silnikowe systemy wskazania	3	1	—	—	3	1	—	—	3
Systemy zwiększania mocy	3	1	—	—	—	—	—	—	—
Silniki turbośmigłowe	3	1	—	—	—	—	—	—	—
Silniki turboshaft	—	—	—	—	3	1	—	—	—
Pomocnicze zespoły silnikowe (APU)	3	1	—	—	—	—	—	—	1
Instalacja urządzenia napędowego	3	1	—	—	3	1	—	—	—
Systemy ochrony przeciwpożarowej	3	1	—	—	3	1	—	—	1
Monitorowanie silnika i operacje naziemne	3	1	—	—	3	1	—	—	—
Przechowywanie i konserwacja silnika	3	1	—	—	3	1	—	—	—
<i>Silniki tłokowe:</i>									
Osiągi silnika	—	—	3	1	—	—	3	1	1
Konstrukcja silnika	—	—	3	1	—	—	3	1	1
Systemy paliwowe silnika	—	—	3	1	—	—	3	1	1
Gaźniki	—	—	3	1	—	—	3	1	—
Systemy wtrysku paliwa	—	—	3	1	—	—	3	1	—
Systemy sterowania silnika	3	1	—	—	3	1	—	—	1
FADEC	—	—	2	1	—	—	2	1	3
Układ startowy i zapłonowy	—	—	3	1	—	—	3	1	—
Układ ssania, układ wydechowy i układ chłodzenia	—	—	3	1	—	—	3	1	—
Doładowanie/Turbodoładowanie	—	—	3	1	—	—	3	1	—
Smary i paliwa	—	—	3	1	—	—	3	1	—
Systemy smarowania	—	—	3	1	—	—	3	1	—
Silnikowe systemy wskazania	—	—	3	1	—	—	3	1	3
Instalacja urządzenia napędowego	—	—	3	1	—	—	3	1	—
Monitorowanie silnika i operacje naziemne	—	—	3	1	—	—	3	1	—
Przechowywanie i konserwacja silnika	—	—	3	1	—	—	3	1	—
<i>Śmigła:</i>									
Śmigło - ogólnie	3	1	3	1	—	—	—	—	1
Konstrukcja śmigła	3	1	3	1	—	—	—	—	—
Sterowanie skoku śmigła	3	1	3	1	—	—	—	—	—
Synchronizacja śmigła	3	1	3	1	—	—	—	—	—
Elektroniczne sterowanie śmigła	2	1	2	1	—	—	—	—	3
Ośłona przed oblodzeniem śmigła	3	1	3	1	—	—	—	—	—
Konserwacja śmigła	3	1	3	1	—	—	—	—	—

2.2. Elementy praktyczne

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

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

3. *Szkolenie danego typu i standard egzaminacyjny*

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

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

4. *Standard egzaminacyjny*

Jeżeli nie jest wymagane szkolenie danego typu, egzamin należy przeprowadzić w

formie ustnej, pisemnej lub na zasadzie praktycznej oceny bądź też łącząc te formy.

Pytania egzaminacyjne ustne muszą być otwarte.

Pisemne pytania egzaminacyjne muszą mieć postać opisową lub testową.

Ocena praktyczna musi pokazywać zdolność danej osoby do wykonania zadania.

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

Egzamin musi umożliwiać osiągnięcie następujących celów:

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

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

Dodatek IV

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

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

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

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

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

Dodatek V
Formularz i przykład formatu licencji

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

Właściwy organ Państwa Członkowskiego może zmienić Formularz 19 EASA w celu włączenia dodatkowych informacji niezbędnych w danym przypadku, jeżeli wymagania krajowe zezwalają lub nakazują, aby licencja utrzymania statku powietrznego określona w części 66 była wykorzystywana inaczej niż zgodnie z wymaganiami określonymi w części 45, do celów niekomercyjnego transportu lotniczego.

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

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

Niniejszym potwierdzam, że:

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

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

Podpis: Nazwisko:

Data:

Ubiegam się o zaliczenie (w odpowiednim przypadku):
Doświadczenia zgodnie ze szkoleniem określonym w części 147
Egzaminu zgodnie z odpowiednim certyfikatem egzaminacyjnym
Należy załączyć odpowiednie certyfikaty

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

Podpis: Nazwisko:

Stanowisko: Data:

LICENCJA UTRZYMANIA STATKU POWIETRZNEGO OKREŚLONA W CZĘŚCI 66

1. Na następnych stronach został przedstawiony przykład licencji utrzymania statku powietrznego określonej w części 66.
2. Dokument należy wydrukować na zaprezentowanym standardowym formularzu, jednakże jego wielkość może zostać zmniejszona w miarę potrzeby w celu dostosowania do danej formy wygenerowanej komputerowo. W przypadku zmniejszenia rozmiaru, należy pozostawić odpowiednio dużo przestrzeni w tych punktach, w których należy umieścić urzędowe pieczęcie/znaki. Dokumenty wygenerowane komputerowo nie muszą zawierać wszystkich pól w przypadku gdy pola te są puste, pod warunkiem że dokument ten w sposób jednoznaczny wskazuje na licencję utrzymania statku powietrznego określoną w części 66.
3. Dokument może zostać wydrukowany w języku angielskim lub w języku urzędowym danego Państwa Członkowskiego, chyba że posiadacz licencji pracuje poza Państwem Członkowskim, w którego języku wystawiono licencję, to wówczas należy dołączyć kopię w języku angielskim dla zapewnienia jednoznacznej interpretacji w celu wzajemnego uznawania kwalifikacji.
4. Każdemu posiadaczowi licencji należy nadać niepowtarzający się numer licencji w oparciu o krajowy identyfikator i oznaczenie alfanumeryczne.
5. Kolejność stron jest dowolna i dokument nie musi posiadać żadnych linii podziału, o ile informacje w nim zawarte są w taki sposób rozmieszczone, że układ każdej strony może być w sposób jednoznaczny utożsamiony z formatem przykładowej licencji utrzymania

statku powietrznego określonej w części 66 znajdującej się w niniejszym rozporządzeniu. Nie trzeba wystawiać strony określającej typ statku powietrznego do czasu zamieszczenia potwierdzenia pierwszego typu.

6. Dokument może zostać przygotowany przez właściwy organ Państwa Członkowskiego lub przez jakąkolwiek zatwierdzoną organizację utrzymania określoną w części 145, zgodnie z procedurą zatwierdzoną przez Państwo Członkowskie, zawartą w dokumentacji prezentującej organizację utrzymania, określonej w części 145, przy czym w każdym przypadku dokument wystawia właściwy organ Państwa Członkowskiego.
7. Jakiegokolwiek zmiany w istniejącej licencji utrzymania statku powietrznego określonej w części 66 mogą zostać dokonane przez właściwy organ Państwa Członkowskiego lub przez jakąkolwiek zatwierdzoną organizację utrzymania określoną w części 145, zgodnie z procedurą zatwierdzoną przez właściwy organ Państwa Członkowskiego, zawartą w dokumentacji prezentującej organizację utrzymania, określonej w części 145, przy czym w każdym przypadku zmieniony dokument wystawia właściwy organ Państwa Członkowskiego.
8. Osoba, do której ma zastosowanie licencja utrzymania statku powietrznego określona w części 66 musi przechowywać tę licencję w sposób właściwy. Osoba ta ponosi odpowiedzialność za pojawienie się nieuprawnionych wpisów.
9. Jeżeli postanowienia zawarte w pkt 8 nie są przestrzegane, dokument może stracić ważność, a posiadaczowi dokumentu można zabronić posiadania jakiegokolwiek zatwierdzenia certyfikatu określonego w części 145, a ponadto można pociągnąć go do odpowiedzialności na mocy przepisów prawa krajowego.
10. Licencja utrzymania statku powietrznego określona w części 66 jest uznawana we wszystkich Państwach Członkowskich i nie potrzeba wymieniać dokumentu w przypadku podjęcia pracy w innym Państwie Członkowskim.
11. Załącznik do Formularza 26 EASA nie jest obowiązkowy i może zostać wykorzystany jedynie w celu ujęcia uprawnień krajowych nieokreślonych w części 66, jeżeli uprawnienia takie zostały uwzględnione w obowiązujących krajowych przepisach prawa przed wprowadzeniem w życie części 66.
12. Strony licencji utrzymania statku powietrznego określonej w części 66 wydanej przez właściwy organ Państwa Członkowskiego w celach informacyjnych mogą być ujęte w dowolnej kolejności i pozbawione linii podziału.
13. Właściwy organ Państwa Członkowskiego może nie wydać strony klasyfikującej typ statku powietrznego do momentu konieczności zatwierdzenia pierwszej klasyfikacji typu statku powietrznego, przy czym organ taki w razie potrzeby musi wydać stronę klasyfikującą więcej niż jeden typ statku powietrznego.
14. Z uwzględnieniem postanowień zawartych w pkt 13, każda strona wystawiana jest w tym formacie i zawiera informacje określone dla tej strony.
15. W przypadku braku ograniczeń, strona określająca OGRANICZENIA wydawana jest z adnotacją „Brak ograniczeń”.

16. W przypadku korzystania z drukowanego formularza, wszelkie rubryki dotyczące kategorii, podkategorii lub klasyfikacji typu, które nie zawierają wpisów oznaczane są w sposób wskazujący na brak zaszeregowania.

UNIA EUROPEJSKA
NAZWA I LOGO ORGANU
PAŃSTWOWEGO

Część 66

**LICENCJA UTRZYMANIA STATKU
POWIETRZNEGO**

**LICENCJA JEST UZNAWANA WE
WSZYSTKICH PAŃSTWACH
CZŁONKOWSKICH UE
FORMULARZ 26 EASA**

Warunki:

1. Licencja ta musi zostać podpisana przez posiadacza i jest ważna z dokumentem tożsamości zawierającym zdjęcie posiadacza licencji.
2. Zatwierdzenie jakiegokolwiek (pod)kategorii na stronie(-ach) określającej **j e d y n i e** (POD)KATEGORIE określone w części 66, **nie** upoważnia posiadacza do wystawienia zaświadczenia o zwolnieniu z obsługi statku powietrznego.
3. Niniejsza licencja wydana z klasyfikacją typu statku powietrznego spełnia wymagania załącznika 1 ICAO.
4. Uprawnienia posiadacza niniejszej licencji są określone w części 66 i w odpowiednich wymaganiach zawartych w części M i części 145.
5. Niniejsza licencja jest ważna do dnia określonego na stronie zawierającej ograniczenia, chyba że wcześniej zostanie zawieszona lub unieważniona.
6. Nie można korzystać z uprawnień wynikających z niniejszej licencji, jeżeli w ciągu dwóch poprzedzających lat posiadacz nie zdobył sześciomiesięcznego doświadczenia odnoszącego się do utrzymania zgodnego z uprawnieniami przyznanymi na mocy licencji, bądź też nie spełniał warunków zawartych w przepisach dotyczących wydania odpowiednich uprawnień.

1. Państwo wydania
2. Numer licencji:
3. Pełne imię i nazwisko posiadacza:
4. Data i miejsce urodzenia:
5. Adres posiadacza:

(POD)KATEGORIE części 66				
	A	B1	B2	C
Samoloty turbinowe			nie doty czy	nie doty czy
Samoloty tłokowe			nie doty czy	nie doty czy
Śmigłowce turbinowe			nie doty czy	nie doty czy

ZAŁĄCZNIK IV
(Część 147)

147.1

Do celów niniejszej części, organ właściwy oznacza:

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

SEKCJA A
PODSEKCJA A
INFORMACJE OGÓLNE

147.A.05 Zakres

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

147.A.10 Informacje ogólne

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

147.A.15 Wniosek

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

PODSEKCJA B
WYMAGANIA ORGANIZACYJNE

147.A.100 Wymagania dotyczące urządzeń

- a) Rozmiar i struktura lokali powinna zapewniać ochronę przed warunkami pogodowymi i właściwe przeprowadzenie wszystkich zaplanowanych szkoleń i egzaminów każdego dnia.
- b) Odpowiednie pomieszczenia oddzielone od innych lokali zapewnia się do prowadzenia nauczania teorii i przeprowadzania egzaminów.
 1. Liczba słuchaczy na kursie wiedzy podczas jakiegokolwiek szkolenia nie przekracza 28 osób.
 2. Rozmiar pomieszczeń do celów egzaminacyjnych musi uniemożliwiać każdemu słuchaczowi z jego miejsca czytanie pracy lub przeglądanie ekranu komputera jakiegokolwiek innego słuchacza podczas egzaminu.

- c) Pomieszczenia określone w lit. b) muszą umożliwiać słuchaczom koncentrację, w zależności od okoliczności, na nauce lub na egzaminie, zapewniając komfort i możliwość skupienia się.
- d) W przypadku podstawowego kursu szkolenia, podstawowe warsztaty i/lub pomieszczenia oddzielone od klas, w których odbywają się szkolenia, powinny być zapewnione do celów nauczania praktycznego zgodnego z zaplanowanym kursem szkoleniowym. Jednakże jeżeli organizacja nie jest w stanie zapewnić takich lokali, to można dokonać uzgodnień z inną organizacją w celu zapewnienia takich warsztatów i/lub pomieszczeń. W takim przypadku przygotowuje się pisemną umowę z taką organizacją określającą warunki dostępu i użycia lokali. Właściwy organ wymaga dostępu do każdej takiej organizacji, z którą zawarto umowę, a pisemna umowa określa ten dostęp.
- e) W przypadku szkolenia odnoszącego się do odpowiedniego typu/zadań, należy zapewnić dostęp do odpowiednich urządzeń obejmujących przykłady typu statku powietrznego zgodnie z punktem 147.A.115 lit. d).
- f) Liczba słuchaczy na szkoleniu praktycznym podczas jakiegokolwiek kursu nie przekracza 15 osób na kontrolującego lub oceniającego.
- g) Zapewnia się pomieszczenie biurowe instruktorom, egzaminatorom wiedzy teoretycznej i oceniającym umiejętności praktyczne, które umożliwia im przygotowanie się do pełnienia swoich obowiązków wygodnie i w skupieniu.
- h) Zapewnia się bezpieczne pomieszczenie do przechowywania prac egzaminacyjnych i dokumentów ze szkolenia. Warunki przechowywania muszą zapewniać zachowanie dobrego stanu dokumentów przez okres przechowywania określony w punkcie 147.A.125. Można połączyć pomieszczenie, w którym przechowuje się dokumenty i pomieszczenie biurowe, z uwzględnieniem odpowiedniego zabezpieczenia.
- i) Należy zapewnić bibliotekę zawierającą wszystkie materiały techniczne odpowiednie do zakresu i poziomu szkolenia.

147.A.105 Wymagania odnoszące się do personelu

- a) Organizacja wyznacza kierownika odpowiedzialnego za zapewnienie, że wszystkie zobowiązania w zakresie szkolenia mogą zostać sfinansowane i przeprowadzone zgodnie ze wzorcem określonym w niniejszej części.
- b) Mianuje się osobę lub grupę osób odpowiedzialnych za zapewnienie, że organizacja szkoląca w zakresie utrzymania przestrzega wymagań określonych w niniejszej części. Osoba(-y) taka(-ie) podlegają kierownikowi. Osoba piastująca wyższe stanowisko lub jedna z osób z grupy może również być kierownikiem pod warunkiem spełnienia wymagań odnoszących się do kierownika określonych w lit. a).
- c) Organizacja szkoląca w zakresie utrzymania zawiera umowy z odpowiednią liczbą osób w celu zaplanowania/przeprowadzenia szkoleń teoretycznych i praktycznych,

egzaminów teoretycznych i oceny umiejętności praktycznych zgodnie z zatwierdzeniem.

- d) Na zasadzie odstępstwa od lit. c), w przypadku gdy inna organizacja zapewnia szkolenie praktyczne i ocenę części praktycznej, pracownicy tej organizacji mogą zostać wyznaczeni do przeprowadzenia szkoleń praktycznych i oceny umiejętności praktycznych.
- e) Każda osoba może łączyć stanowisko instruktora, egzaminatora i oceniającego, z zastrzeżeniem przestrzegania wymogów określonych w lit. f).
- f) Doświadczenie i kwalifikacje instruktorów, egzaminatorów wiedzy teoretycznej i oceniających umiejętności praktyczne określa się jako urzędowo uznany standard.
- g) Egzaminatorów wiedzy teoretycznej i oceniających umiejętności praktyczne określa się w dokumentach organizacji przedstawianych do akceptacji tego personelu.
- h) Instruktorzy i egzaminatorzy wiedzy teoretycznej przechodzą przynajmniej co 24 miesiące dodatkowe szkolenia dotyczące najnowszej technologii, umiejętności praktycznych, czynników ludzkich i najnowocześniejszych technik szkolenia związanych ze szkoleniami i egzaminami.

147.A.110 Akta instruktorów, egzaminatorów i oceniających

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

147.A.115 Sprzęt służący do nauczania

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

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

- b) Podstawowe warsztaty i/lub pomieszczenia określone w punkcie 147.A.100 lit. d) muszą być wyposażone we wszystkie narzędzia i sprzęt niezbędny do przeprowadzania zatwierdzonego zakresu szkolenia.
- c) Podstawowe warsztaty i/lub pomieszczenia określone w punkcie 147.A.100 lit. d) muszą być wyposażone w odpowiednie rodzaje statków powietrznych, silników, części statków powietrznych i sprzętu elektroniki lotniczej.

- d) Organizacja szkolenia związanego z danym typem statku powietrznego określona w punkcie 147.A.100 lit. e) musi mieć dostęp do odpowiedniego typu statku powietrznego. Syntetyczne urządzenia do szkolenia mogą być wykorzystywane jeśli zapewniają odpowiednie standardy szkolenia.

147.A.120 Materiały szkoleniowe dotyczące utrzymania

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

147.A.125 Akta

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

147.A.130 Procedury szkolenia i systemy jakości

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

147.A.135 Egzaminy

- a) Personel egzaminacyjny zapewnia poufność wszystkich pytań.
- b) Słuchacz, którego przyłapano na ściąganiu podczas egzaminu sprawdzającego wiedzę, lub który miał materiał związany z dziedziną poddaną egzaminowi inny niż praca egzaminacyjna i dozwolona dokumentacja, podlega dyskwalifikacji i nie może przystąpić do egzaminu przez okres co najmniej 12 miesięcy od dnia zdarzenia.

Właściwy organ jest powiadamiany o każdym takim zdarzeniu oraz o wszelkich szczegółach dotyczących badania sprawy w terminie jednego miesiąca kalendarzowego.

- c) Jeżeli jakikolwiek egzaminator zostanie przyłapany na dostarczaniu odpowiedzi jakimkolwiek słuchaczowi zdającemu egzamin, to egzaminator taki podlega dyskwalifikacji w zakresie swojej roli, a egzamin jest unieważniany. Właściwy organ musi zostać powiadomiony o każdym takim zdarzeniu w ciągu jednego miesiąca kalendarzowego.

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

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

przeprowadzanie szkoleń, egzaminów i ocen w miejscach innych niż określone w punkcie 147.A.145 lit. b).

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

147.A.145 Uprawnienia organizacji szkolącej w zakresie utrzymania

- a) Organizacja szkoląca w zakresie utrzymania, jeżeli dokumentacja prezentująca organizację szkolącą w zakresie utrzymania zezwala na to oraz zgodnie z tą dokumentacją, może prowadzić:
1. podstawowe kursy szkolenia według programu określonego w części 66, lub ich część.
 2. szkolenia odnoszące się do odpowiedniego typu/zadań zgodnie z częścią 66.
 3. egzaminy w imieniu właściwego organu, włącznie z egzaminowaniem słuchaczy, którzy nie uczęszczali na podstawowe kursy lub kursy dotyczące danego typu statku powietrznego w organizacji szkolącej w zakresie utrzymania.
 4. wydawanie certyfikatów zgodnie z załącznikiem III, w następstwie pomyślnego zakończenia zatwierdzonego kursu podstawowego lub szkolenia dotyczącego danego typu statku powietrznego i egzaminów określonych w lit. a) pkt 1, 2 i 3, w odpowiednim przypadku.
- b) Szkolenia i egzaminy sprawdzające wiedzę i oceny umiejętności praktycznych mogą być dokonywane w miejscach określonych w certyfikatach zatwierdzających i w miejscach określonych w dokumentacji prezentującej organizację szkolącą w zakresie utrzymania.
- c) Na zasadzie odstępstwa od lit. b), organizacja szkoląca w zakresie utrzymania może jedynie prowadzić szkolenia, egzaminy sprawdzające wiedzę teoretyczną i oceny umiejętności praktycznych w miejscach innych niż miejsca określone w lit. b) zgodnie z procedurą kontroli, określonej w dokumentacji prezentującej organizację szkolącą w zakresie utrzymania. Miejsca takie nie muszą być wymienione w dokumentacji prezentującej organizację szkolącą w zakresie utrzymania.
- d) 1. Organizacja szkoląca w zakresie utrzymania może zlecać prowadzenie podstawowych szkoleń teoretycznych, szkoleń dotyczących typu i odpowiednich egzaminów organizacji innej niż organizacja szkoląca w zakresie utrzymania

jedynie pod kontrolą systemu jakości organizacji szkolącej w zakresie utrzymania.

2. Zlecenie podstawowych szkoleń teoretycznych i egzaminów jest ograniczone do części 66 załącznika I, moduły 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9 i 10.
 3. Zlecenie szkoleń typu i egzaminów jest ograniczone do zespołu silnikowego i systemów elektroniki lotniczej.
- e) Nie można zatwierdzić organizacji jedynie do przeprowadzania egzaminów, chyba że zatwierdzi się ją również do prowadzenia szkoleń.

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

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

147.A.155 Ważność

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

147.A.160 Ustalenia

- a) Ustalenie dotyczące poziomu 1 ma postać co najmniej jednego z poniższych punktów:

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

PODSEKCJA C
ZATWIERDZONY PODSTAWOWY KURS SZKOLENIA

147.A.200 Zatwierdzony podstawowy kurs szkolenia

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

147.A.205 Egzaminy sprawdzające podstawową wiedzę

Egzaminy sprawdzające podstawową wiedzę:

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

147.A.210 Podstawowa ocena umiejętności praktycznych

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

PODSEKCJA D

SZKOLENIA ODNOŚZĄCE SIĘ DO ODPOWIEDNIEGO TYPU/ZADAŃ

147.A.300 Szkolenia odnoszące się do odpowiedniego typu/zadań

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

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

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

SEKCJA B

PROCEDURA DOTYCZĄCA WŁAŚCIWYCH ORGANÓW

PODSEKCJA A

INFORMACJE OGÓLNE

147.B.05 Zakres

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

147.B.10 Właściwy organ

- a) *Postanowienia ogólne*

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

b) *Środki*

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

c) *Procedury*

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

Procedury podlegają przeglądowi i zmianie w celu zapewnienia trwałej zgodności.

147.B.15 Akceptowalne środki przestrzegania

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

147.B.20 Prowadzenie rejestrów

- a) Właściwy organ ustanawia system prowadzenia rejestrów, który umożliwia odpowiednie prześledzenie procesu wydawania, odnawiania, przedłużania, zmiany, zawieszania i cofania każdego zatwierdzenia.
- b) Rejestry nadzoru organizacji szkolącej w zakresie utrzymania obejmują przynajmniej:
1. zastosowanie dla zatwierdzenia organizacji.
 2. certyfikat zatwierdzenia organizacji, włącznie z wszelkimi zmianami.
 3. kopię programu audytowego określającego kiedy należy przeprowadzić audyt oraz kiedy audyt był przeprowadzony.
 4. stały nadzór nad rejestrami, włącznie ze wszystkimi rejestrami audytowymi.
 5. kopie odnośnej korespondencji.
 6. informacje szczegółowe dotyczące każdego wyłączenia i wykonania działań.
 7. wszelkie sprawozdania od innych właściwych organów odnoszące się do nadzoru nad organizacją.
 8. dokumentację prezentującą organizację i zmiany do niej.

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

147.B.25 Wyłączenia

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

PODSEKCJA B **WYSTAWIANIE ZATWIERDZENIA**

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

147.B.100 Informacje ogólne

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

147.B.105 Wniosek o zatwierdzenie lub zmianę

Wniosek o zatwierdzenie lub zmianę zawiera następujące informacje:

1. nazwę zarejestrowaną i adres wnioskodawcy,
2. adres wymagający zatwierdzenia lub zmiany,
3. zamierzony zakres zatwierdzenia lub zmiany,

4. nazwisko i podpis kierownika,
5. datę złożenia wniosku.

147.B.110 Procedura zatwierdzenia

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

147.B.115 Procedura zmian

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

147.B.120 Procedura kontynuacji ważności

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

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

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

147.B.130 Ustalenia

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

PODSEKCJA C
*COFNIĘCIE, ZAWIESZENIE I OGRANICZENIE ZATWIERDZENIA ORGANIZACJI
SZKOLĄCEJ W ZAKRESIE UTRZYMANIA*

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

Właściwy organ:

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

Dodatek I
Czas trwania szkolenia podstawowego

Minimalny czas trwania szkolenia podstawowego

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

Załącznik II
Certyfikat zatwierdzenia

Unia Europejska
Właściwy organ

CERTYFIKAT ZATWIERDZENIA

ODNIESIENIE:

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

NAZWA ORGANIZACJI
ADRES ORGANIZACJI

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

WARUNKI:

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

Data wydania: Podpis:

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

Formularz 11 EASA

PLAN ZATWIERDZENIA SZKOLEŃ/EGZAMINÓW

Organizacja:

Odniesienie do zatwierdzenia:

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

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

Data wydania:

Podpis:

Za Państwo Członkowskie/EASA

Formularz 11 EASA

Dodatek III
Przykład certyfikatu szkolenia

CERTYFIKAT UZNANIA

*ZATWIERDZONE SZKOLENIE PODSTAWOWE LUB EGZAMIN PODSTAWOWY,
OKREŚLONE W CZĘŚCI 147*

Niniejszy certyfikat uznania wystawia się:

IMIĘ I NAZWISKO

DATA, MIEJSCE URODZENIA

Przez (można wcześniej wydrukować),

organizacja zatwierdzona zgodnie z wymaganiami określonymi w części 147 przez

(można wcześniej wydrukować),

Odniesienie do zatwierdzenia

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

OKREŚLIĆ SZKOLENIE PODSTAWOWE lub
EGZAMIN PODSTAWOWY ORAZ DATĘ
UKOŃCZENIA LUB ZALICZENIA

Podpis: Nr certyfikatu:

Za: (można wcześniej wydrukować) Dnia:

Certyfikatu typu szkolenia

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

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

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

CERTYFIKAT UZNANIA

*ZATWIERDZONE SZKOLENIE UTRZYMANIA TYPU STATKU POWIETRZNEGO LUB
EGZAMIN DOTYCZĄCY TYPU STATKU POWIETRZNEGO, ZGODNIE Z CZĘŚCIĄ 147*

**Niniejszy certyfikat uznania dotyczy części teoretycznej/praktycznej szkolenia
(niepotrzebne skreślić) i zostaje wydany:**

IMIĘ I NAZWISKO

DATA, MIEJSCE URODZENIA

Przez (można wcześniej wydrukować),

organizacja zatwierdzona zgodnie z wymaganiami określonymi w części 147 przez

(można wcześniej wydrukować),

zgodnie z odniesieniem do zatwierdzenia xxx. Niniejszy certyfikat potwierdza, że wyżej
wymieniona osoba pomyślnie przeszła zatwierdzone szkolenie typu statku powietrznego lub
zdała egzamin dotyczący typu statku powietrznego określony poniżej;

OKREŚLIĆ KURS TYPU STATKU
POWIETRZNEGO lub EGZAMIN DOTYCZĄCY
TYPU STATKU POWIETRZNEGO ORAZ DATĘ
UKOŃCZENIA lub ZALICZENIA

OKREŚLIĆ, CZY SZKOLENIE OBEJMOWAŁO
JEDYNNIE CZĘŚĆ TEORETYCZNĄ CZY TEŻ
CZĘŚĆ TEORETYCZNĄ I PRAKTYCZNĄ,
ZGODNIE Z CZĘŚCIĄ 147

Podpis: Nr certyfikatu:

Za: (można wcześniej wydrukować) Data:

**ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 437/2003 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I
RADY**

z dnia 27 lutego 2003 r.

**w sprawie sprawozdań statystycznych w odniesieniu do przewozu lotniczego pasażerów,
frachtu i poczty**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 285,

uwzględniając wniosek Komisji¹,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno - Społecznego²,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu³,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Aby wykonać powierzone im zadania, w kontekście wspólnotowej polityki transportu lotniczego i zadanie przyszłego rozwoju wspólnej polityki transportowej, instytucje wspólnotowe powinny mieć do dyspozycji porównywalne, zwarte, zsynchronizowane i regularne dane statystyczne dotyczące skali i rozwoju przewozów lotniczych pasażerów, frachtu i poczty wewnątrz Wspólnoty lub do i ze Wspólnoty.
- (2) Obecnie nie ma żadnych takich wszechstronnych statystyk obejmujących całą Wspólnotę.
- (3) Decyzja Rady 1999/126/WE z dnia 22 grudnia 1998 r. w sprawie w sprawie wspólnotowego programu statystycznego na okres: 1998-2002 r.⁴ rozpoznała potrzebę ustanowienia takich statystyk.
- (4) Wspólne zbieranie danych na porównywalnej lub zharmonizowanej podstawie czyni możliwym zaopatrzenie zintegrowanego systemu w niezawodną, zwartą i szybką informację.
- (5) Dane dotyczące lotniczego przewozu pasażerów, frachtu i poczty powinny, tam gdzie możliwe, być zgodne z danymi międzynarodowymi dostarczonymi przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego (ICAO) i zostać wykonane porównywalnie, gdzie stosowne, tak między Państwami Członkowskimi jak i dla

¹Dz.U. C 325 z 6.12.1995, str. 11.

²Dz.U. C 39 z 12.2.1996, str. 25.

³Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 29 lutego 1996 r. (Dz.U. C 78 z 18.3.1996, str. 28), potwierdzona w dniu 16 września 1999 r. (Dz.U. C 54 z 25.2.2000, str. 79), wspólne stanowisko Rady z dnia 30 września 2002 r. (Dz.U. C 275 E z 12.11.2002, str. 33) i decyzja Parlamentu Europejskiego z dnia 18 grudnia 2002 r. (dotychczas nie opublikowany w Dzienniku Urzędowym).

⁴Dz.U. L 42 z 16.2.1999, str. 1.

różnych rodzajów transportu.

- (6) Po pewnym okresie, Komisja powinna przedstawić sprawozdanie w celu umożliwienia dokonania oceny stosowania niniejszego rozporządzenia.
- (7) Zgodnie z zasadą pomocniczości ustanowioną w art. 5 Traktatu, stworzenie wspólnych norm statystycznych, które zezwalają na przedstawianie zharmonizowanych danych jest działaniem, które może być skutecznie podjęte jedynie na poziomie wspólnotowym. Takie normy powinny być wdrożone w każdym Państwie Członkowskim z upoważnienia organów i instytucji zajmujących się przedstawianiem oficjalnych statystyk.
- (8) Rozporządzenie Rady (WE) nr 322/97 z dnia 17 lutego 1997 r. w sprawie statystyk Wspólnoty⁵ dostarcza struktury wyjściowej dla przepisów ustanowionych w niniejszym rozporządzeniu.
- (9) Środki niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia należy przyjąć zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r., ustanawiającą procedury wykonania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji⁶.
- (10) Konsultowano Komitet ds. Programu Statystycznego ustanowiony decyzją Rady 89/382/EWG, Euratom⁷.
- (11) Ustalenia dotyczące zwiększenia współpracy w zakresie wykorzystania portu lotniczego Gibraltar, uzgodnione w Londynie dnia 2 grudnia 1987 r. między Królestwem Hiszpanii i Zjednoczonym Królestwem Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej we wspólnej deklaracji Ministrów Spraw Zagranicznych obu państw i takie ustalenia muszą jeszcze zostać zastosowane,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Cel

Państwa Członkowskie ustanowią sprawozdania statystyczne dotyczące przewozu pasażerów, frachtu i poczty przez handlowe usługi lotnicze jak również ruchów prywatnych statków powietrznych do lub ze wspólnotowych portów lotniczych, z wyjątkiem lotów samolotów państwowych.

Artykuł 2

Gibraltar

1. Przyjmuje się, że stosowanie niniejszego rozporządzenia do portu lotniczego w Gibraltarze jest bez uszczerbku dla odpowiednich sytuacji prawnych Królestwa Hiszpanii oraz Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej w odniesieniu do

⁵ Dz.U. L 52 z 22.2.1997, str. 1.

⁶ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

⁷ Dz.U. L 181 z 28.6.1989, str. 47.

sporów dotyczących suwerenności terytorium, na którym położony jest port lotniczy.

2. Stosowanie przepisów niniejszego rozporządzenia do portu lotniczego w Gibraltarze jest zawieszane do dnia wejścia w życie zasad wspólnej deklaracji ministrów spraw zagranicznych Królestwa Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej z dnia 2 grudnia 1987 r. Rządy Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej poinformują Komisję o takim terminie wejścia w życie.

Artykuł 3

Charakterystyka zbierania danych

1. Każde z Państw Członkowskich zbiera dane statystyczne dane odnoszące się do następujących zmiennych:

- a) pasażerowie
- b) fracht i poczta
- c) odcinki lotów
- d) dostępna ilość miejsc pasażerskich
- e) ruchy statku powietrznego.

Zmienne statystyczne w każdym obszarze, nomenklatury do ich klasyfikacji, okresowość ich przestrzegania i definicje są określone w załącznikach I i II.

2. Każde z Państw Członkowskich zbiera dane określone w załączniku I dla wszystkich wspólnotowych portów lotniczych na jego terytorium o ruchu przekraczającym 150 000 jednostek pasażerskich rocznie.

Wykaz wspólnotowych portów lotniczych objętych przepisami pierwszego akapitu jest formułowany przez Komisję i, jeżeli konieczne, uaktualniany zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 11 ust. 2.

3. Dla portów lotniczych, z wyjątkiem tych posiadających jedynie okazjonalny ruch handlowy, które nie są objęte ust. 2, Państwa Członkowskie przekazują jedynie roczne sprawozdanie z danymi wymienionymi w Tabeli C1 załącznika I.

4. Bez względu na ust. 2 i 3, dla portów lotniczych:

- a) z mniejszą ilością jednostek pasażerskich niż 1 500 000 rocznie dla których nie istnieje zbieranie danych odpowiadających tym wymienionym w Załączniku w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia,
- b) i dla których wprowadzenie nowego systemu zbierania danych okazuje się bardzo trudne,

Państwo Członkowskie może na czas określony nieprzekraczający trzech lat od dnia 1

stycznia 2003 r., zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 11 ust. 2, przekazywać dane mniej kompletne niż te wspomniane w załączniku I.

5. Bez względu na ust. 2, dla portów lotniczych:

- a) w których nie istnieje żadne zbieranie danych odpowiadających tym wymienionym w Tabeli B1 załącznika I w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia,
- b) i w których wprowadzenie nowego systemu zbierania danych okazuje się bardzo trudne,

Państwo Członkowskie może, do dnia 31 grudnia 2003 r., zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 11 ust. 2, przekazywać jedynie istniejące dane.

Artykuł 4

Zbieranie danych

1. Zbieranie danych będzie oparte gdzie to możliwe na dostępnych źródłach, minimalizując obciążenia ankietowanych.
2. Ankietowani wezwani przez Państwa Członkowskie do dostarczenia informacji są zobowiązani udzielić prawdziwej i kompletnej informacji w wyznaczonych terminach.

Artykuł 5

Dokładność statystyk

Zbieranie danych jest oparte na kompletnych sprawozdaniach, o ile nie zostaną ustanowione inne normy dokładności zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 11 ust. 2.

Artykuł 6

Przetwarzanie danych

Państwa Członkowskie stosują metody przetwarzania danych, które zapewniają, że dane zebrane na podstawie art. 3 spełniają wymogi norm dokładności określone w art. 5.

Artykuł 7

Przekazywanie wyników

1. Państwa Członkowskie przekazują do Urzędu Statystycznego Wspólnot Europejskich wyniki przetwarzania danych określone w art. 6, łącznie z danymi zgłoszonymi jako poufne przez Państwa Członkowskie stosownie do ustawodawstwa krajowego lub praktyki dotyczącej poufności informacji statystycznych, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 322/97.
2. Wyniki są przekazywane zgodnie z kartotekami danych znajdującymi się w załączniku II. Kartoteki i nośniki danych jakie mają być użyte do przekazania są określane przez Komisję zgodnie z procedurą przewidzianą w art. 11 ust. 2.

3. Pierwszy okres obserwacji rozpoczyna się w dniu 1 stycznia 2003 r. Przekazanie odbędzie się tak szybko jak to możliwe i nie później niż sześć miesięcy po zakończeniu okresu obserwacji.

Artykuł 8

Upowszechnianie

1. Zasady według których Komisja publikuje i upowszechnia wyniki statystyczne są sporządzane zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 11 ust. 2.
2. Komisja upowszechnia Państwom Członkowskim właściwe wyniki statystyczne z częstotliwością podobną do tej ustanowionej dla przekazywania wyników.

Artykuł 9

Sprawozdania

1. Na żądanie Komisji, Państwa Członkowskie przekazują wszystkie informacje dotyczące metod stosowanych przy zbieraniu danych. Państwa Członkowskie gdzie stosowne, informować również Komisję o wszelkich rzeczywistych zmianach w stosowanych metodach zbierania.
2. Po trzyletnim okresie zbierania danych, Komisja przedłoży Parlamentowi Europejskiemu i Radzie sprawozdanie na temat doświadczeń nabytych w trakcie stosowania niniejszego rozporządzenia, w szczególności art. 7 i 8.

Artykuł 10

Uzgodnienia wprowadzające

Uzgodnienia dotyczące wdrożenia niniejszego rozporządzenia, łącznie ze środkami dostosowania do rozwoju gospodarczego i technicznego, w szczególności:

- dostosowanie specyfikacji w załącznikach do niniejszego rozporządzenia,
- dostosowanie charakterystyki zbierania danych (art. 3),
- wykaz wspólnotowych portów lotniczych objętych art. 3 ust. 2,
- dokładność statystyk (art. 5),
- opis kartotek danych, kodów i nośników danych jakie ma być użyte do przekazania wyników do Komisji (art. 7),
- upowszechnianie wyników statystycznych (art. 8),

są ustanawiane przez Komisję zgodnie z procedurą określaną w art. 11 ust. 2.

Artykuł 11

Procedura Komitetu

1. Komisja jest wspomagana przez Komitet Programu Statystycznego ustanowiony na podstawie art. 1 decyzji 89/382/EWG, Euratom.
2. W przypadku gdy przywołuje się ten ustęp, zastosowany zostanie art. 5 i 7 decyzji 1999/468/WE, uwzględniając przepisy jej art. 8.

Okres, określony w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE ustala się na trzy miesiące.

3. Komitet uchwała swój regulamin wewnętrzny

Artykuł 12

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie 20 dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

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

Sporządzono w Brukseli, dnia 27 lutego 2003 r.

W imieniu Parlamentu Europejskiego

P. COX

Przewodniczący

W imieniu Rady

M. CHRISOCHO_DIS

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK I

STRUKTURA ZAPISU DO PRZESYŁANIA DANYCH DO EUROSTAT

A. BAZA DANYCH „ODCINEK LOTU” (DANE CO NAJMNIEJ KWARTALNE)

Dane „odcinek lotu” odnoszą się wyłącznie do handlowych usług lotniczych.

Formularz zapisu kwestionariusza danych

Elementy	Szczegóły kodowania	Nomenklatura	Jednostka
Tabela	2-litery	Al.	
Państwo zgłaszające:	2-litery	1) I C A O narodowe oznakowanie literowe	
Rok referencyjny	2-cyfry	yy	
Okres referencyjny	2-cyfry	2) Statra 291 rev., kwiecień 1991 r.	
Zgłaszający port lotniczy	4-litery	3) ICAO	
Następny <input type="checkbox"/> Poprzedni port lotniczy	4-litery	3) ICAO	
Przylot <input type="checkbox"/> Odłot	1 –cyfra	1 = przylot 2 = odłot	
Usługi rozkładowe <input type="checkbox"/> Poza rozkładowe	1 –cyfra	1 = rozkładowy 2 = poza rozkładowy	
Przewozy osób <input type="checkbox"/> Wyłącznie frachtu i poczty	1 –cyfra	1 = przewozy osób 2 = wyłącznie fracht i poczty	
Informacja linii lotniczej		4) Do określenia	
Typ samolotu	4-litery	5) ICAO + kody taksówek powietrznych	
Pasażerów na pokładzie	12-cyfr		Pasażer
Fracht i poczta na pokładzie	12-cyfr		Tona
Loty	12-cyfr		Lot
Dostępna ilość miejsc pasażerskich	12-cyfr		Miejsca pasażerskie

B. BAZA DANYCH „MIEJSCE POCHODZENIA PRZEZNACZENIA LOTU”, (DANE CO NAJMNIEJ KWARTALNE)

Dane „miejsce pochodzenia przeznaczenia lotu”, odnoszą się wyłącznie do handlowych usług lotniczych.

Formularz zapisu kwestionariusza danych

Elementy	Szczegóły kodowania	Nomenklatura	Jednostka
Tabela	2-litery		
Państwo zgłaszające:	2-litery	1) ICAO narodowe oznakowanie literowe	

Rok referencyjny	2-cyfry	yy	
Okres referencyjny	2-cyfry	2) Statra 291 popr., kwiecień 1991	
Zgłaszający port lotniczy	4-litery	3) ICAO	
Port lotniczy początkowy	4-litery	3) ICAO	
port lotniczy przeznaczenia, Przylot	1 –cyfra	1 = przylot 2 = odlot	
Usługi rozkładowe	1 –cyfra	1 = rozkładowy 2 = poza rozkładowy	
Przewozy osób frachtu i poczty	1 –cyfra	1 = przewozy osób 2 = całość usługi frachtowe i pocztowe	
Informacje na temat linii lotniczej		4) Do określenia	
Pasażerowie przewożeni	12-cyfry		Pasażer
Fracht i poczta załadowane wyładowane	12-cyfry		Tona

C. BAZA DANYCH PORTÓW LOTNICZYCH (DANE CO NAJMNIEJ ROCZNE)

„Dane portów lotniczych” odnoszą się wyłącznie do handlowych usług lotniczych, z wyjątkiem „Łączne ruchy samolotu” które odnoszą się do wszystkich ruchów statków powietrznych.

Formularz zapisu kwestionariusza danych

Elementy	Szczegóły kodowania	Nomenklatura	Jednostka
Tabela	2-litery	CI	
Państwo zgłaszające:	2-litery	1) ICAO narodowe oznakowanie literowe	
Rok referencyjny	2-cyfry	yy	
Okres referencyjny	2-cyfry	2) Statra 291 popr., kwiecień 1991 r.	
Zgłaszający port lotniczy	4-litery	3) ICAO	
Łączna liczba przewiezionych pasażerów	1 2-cyfry		Pasażer
Łączna liczba pasażerów w tranzycie bezpośrednim	1 2-cyfry		Pasażer
Łącznie fracht i poczta załadowane / wyładowane	1 2-cyfry		Tona
Łączne ruchy samolotów w handlowych usługach lotniczych	1 2-cyfry		Ruch
Łączne ruchy samolotów	1 2-cyfry		Ruch

KODY

1. Państwo zgłaszające

System kodowania jaki ma być stosowany pochodzi z indeksu oznakowań literowych ICAO dla wskazania lokalizacji.

Belgia	EB
Dania	EK
Francja	LF
Niemcy	ED
Grecja	LG
Irlandia	EI
Włochy	LI
Luksemburg	EL
Niderlandy	EH
Portugalia	LP
Hiszpania	LE
Zjednoczone Królestwo	EG
Austria	LO
Finlandia	EF
Szwecja	ES

2. Okres referencyjny

45	rok
21	styczeń do marca (pierwszy kwartał)
22	kwiecień do czerwca (drugi kwartał)
23	lipiec do września (trzeci kwartał)
24	październik do grudnia (czwarty kwartał)
1 do 12	styczeń do grudnia (miesiąc)

3. **Porty lotnicze**

Porty lotnicze są kodowane zgodnie z czteroliterowymi kodami ICAO wymienionymi w dokumencie ICAO 7910.

4. **Informacje linii lotniczych**

Informacje odnoszące się do linii lotniczej. Decyzja w sprawie kodowania tej zmiennej zostanie podjęta zgodnie z procedurą ustanowioną w art. 11 ust. 2.

5. **Typ samolotu**

Typy samolotów są kodowane zgodnie z wyznacznikami typów samolotów ICAO wymienionymi w dokumencie ICAO 8643.

ZAŁĄCZNIK II

DEFINICJE

Wspólnotowy port lotniczy

Dowolny obszar w Państwie Członkowskim, który podlega przepisom Traktatu i jest otwarty dla handlowych operacji transportu lotniczego.

Handlowe usługi lotnicze

Lot w transporcie lotniczym lub seria lotów wykonane przez samolot cywilny za wynagrodzeniem do lub z wspólnotowych portów lotniczych. Usługi mogą być rozkładowe lub poza rozkładowe.

Usługi rozkładowe

Usługi posiadające wszystkie następujące cechy:

1. wykonywane są przez statek powietrzny do transportu pasażerów, ładunku i/ lub poczty za wynagrodzeniem, w taki sposób, że na każdy lot dostępne są miejsca w sprzedaży indywidualnej dla członków społeczeństwa (albo bezpośrednio u przewoźnika lotniczego, albo od jego upoważnionych agentów);
2. eksploatowane są tak, aby obsługiwać ruch lotniczy między tymi samymi dwoma lub więcej portami lotniczymi, albo:
 - a) zgodnie z opublikowanym rozkładem lotów, lub;
 - b) o lotach o takiej regularności lub częstotliwości, że stanowią one uznane za systematyczne serie;

Usługi pozarozkładowe

Usługi za wynagrodzeniem inne niż zgłoszone jako usługi rozkładowe. Łącznie z taksówkami powietrznymi.

Przewozy osób

Wszystkie loty przewożące jednego lub więcej płatnego pasażera, i wszystkie loty wymienione w rozkładach lotów jako zapewniające przewozy osób.

Przewozy wyłącznie frachtu i poczty

Usługi odnoszące się do rozkładowych i pozarozkładowych usług wykonanych przez samolot wiozący ładunki inne niż pasażerowie, tzn.. fracht i pocztę.

Loty państwowych statków powietrznych

Wszystkie loty w kontekście usług wojskowych, celnych, policyjnych, Protokolarnych lub

strażackich.

Jednostka pasażerska

Do celów utworzenia wykazu portów lotniczych Wspólnota jak to określono w art. 3 ust. 2 i na okres przejściowy, określony w art. 3 ust. 4, jedna jednostka pasażerska jest równoważnikiem jednego pasażera lub 90 kilogramów frachtu i poczty.

Linia lotnicza

Przedsiębiorstwo transportu lotniczego z ważną licencją na działanie. Gdy linie lotnicze posiadają joint-venture lub inne kontraktowe ustalenia wymagające aby dwie lub więcej z nich przyjęło oddzielnie odpowiedzialność za oferowanie i sprzedaż produktów transportu lotniczego na lot lub kombinacje lotów, zgłaszana będzie linia lotnicza rzeczywiście odbywająca lot.

Odcinek lotu

Odcinkiem lotu jest prowadzenie samolotu od startu do jego następnego lądowania. Lądowanie techniczne nie powinno powodować innej klasyfikacji odcinka lotu. Klasyfikacja ruchu, niezależnie od jego rodzaju (pasażerowie, fracht i poczta), jest identyczna z klasyfikacją odcinka lotu jaki odbył dany samolot.

Loty

Ilość lotów wykonanych między każdą parą portów lotniczych na odcinku lotu.

Pasażerowie na pokładzie

Wszyscy pasażerowie zaczynający lub kończący podróż w porcie lotniczym składającym sprawozdanie, łącznie z pasażerami przesiadającymi się i pasażerami w tranzyście bezpośrednim.

Pasażerowie w tranzyście bezpośrednim

Pasażerowie którzy kontynuują swoją podróż lotem o tym samym numerze jak lot którym przylecieli.

Fracht i poczta na pokładzie

Każda własność przewożona samolotem inna niż zapasy i bagaż; obejmuje usługi kurierskie i przesyłki dyplomatyczne lecz nie obejmuje bagażu pasażerów.

Dostępne miejsca pasażerskie

Łączna ilość miejsc pasażerskich dostępnych do sprzedaży między każdą parą portów lotniczych na odcinku lotu (wyłączając miejsca nie dostępne rzeczywiście do przewozu pasażerów z powodu ograniczenia masy brutto). Tam gdzie brak jest informacji o dokładnej konfiguracji miejsc w samolocie, można dostarczyć dane szacunkowe.

Miejsce początku / przeznaczenia lotu,

Ruch w trakcie danego lotu z tym samym numerem lotu dzielone dalej przez pary portów lotniczych zgodnie z punktem wsiadania i punktem wysiadania w trakcie tego lotu. (Dla pasażerów i frachtu gdzie port wsiadania nie jest znany, miejsce pochodzenia samolotu powinno być uważane za punkt wsiadania; podobnie, jeżeli port wysiadania nie jest znany, port docelowy samolotu powinien być uważany za punkt wysiadania).

Pasażerowie przewiezieni

Obejmuje wszystkich pasażerów, których podróż rozpoczyna się lub kończy w porcie lotniczym składającym sprawozdanie. Wyłącza się pasażerów w tranzycie bezpośrednim.

Fracht i poczta załadowane / rozładowane

Wszelka własność załadowana lub wyładowana na, do lub z samolotu inna niż zapasy i bagaż. Włącznie z usługami kurierskimi i przesyłkami dyplomatycznymi lecz bez bagażu pasażerów.

Łączne ruchy samolotu

Wszystkie starty i lądowania przez niewojskowe statki powietrzne. Łącznie z lotami pracy powietrznej, tzn. specjalistycznymi handlowymi działaniami lotniczymi które są wykonywane przez statki powietrzne zaangażowane głównie w rolnictwo, budownictwo, fotografie i pomiary, a także szkolenie pilotów, loty kierownictwa gospodarczego i wszystkie inne loty nie handlowe.

Łączne ruchy samolotu w handlowych usługach lotniczych

Wszystkie starty i lądowania wykonane przez samolot cywilny za wynagrodzeniem.

ROZPORZĄDZENIE RADY (EWG) NR 2407/92

z dnia 23 lipca 1992 r.

w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, w szczególności jego art. 84 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji¹,

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego²,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno - Społecznego³,

a także mając na uwadze, co następuje:

ważne jest ustanowienie polityki w zakresie transportu lotniczego dla rynku wewnętrznego w okresie upływającym dnia 31 grudnia 1992 r. zgodnie z art. 8a Traktatu;

rynek wewnętrzny obejmuje obszar bez granic wewnętrznych, w ramach którego zapewniony jest swobodny przepływ towarów, osób, usług oraz kapitału;

stosowanie zasady swobody świadczenia usług w sektorze transportu lotniczego, musi uwzględniać właściwości tego sektora;

w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 2343/90 z dnia 24 lipca 1990 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych do regularnych usług lotniczych na trasach wewnątrzspółnotowych i podziału między przewoźników lotniczych zdolności przewozów pasażerskich w zakresie regularnych usług lotniczych między Państwami Członkowskimi⁴; Rada zdecydowała przyjąć w celu wykonania nie później niż dnia 1 lipca 1992 r. wspólnych zasad regulujących przyznawanie licencji przewoźnikom lotniczym;

jednakże niezbędne jest przyznanie Państwom Członkowskim odpowiedniego terminu do dnia 1 stycznia 1993 r., na zastosowanie niniejszego rozporządzenia;

ważne jest określenie niedyskryminacyjnych wymogów w stosunku do umiejscowienia i kontroli przedsiębiorstwa ubiegającego się o licencję;

w celu zapewnienia niezawodnych i odpowiednich usług, niezbędne jest zagwarantowanie, że przewoźnik lotniczy przez cały czas działa zgodnie z rzetelnymi standardami gospodarczymi i oraz wysokim poziomem bezpieczeństwa;

w celu ochrony użytkowników i innych zainteresowanych stron ważne jest zapewnienie, aby przewoźnicy lotniczy byli odpowiednio ubezpieczeni od odpowiedzialności cywilnej;

w ramach rynku wewnętrznego, przewoźnicy lotniczy powinni mieć możliwość korzystania z samolotu będącego przedmiotem własności w jakiegokolwiek części Wspólnoty, bez uszczerbku

¹Dz.U. nr C 258 z 4.10.1991, str. 2.

²Dz.U. nr C 125 z 18.05.1992, str. 140.

³Dz.U. nr C 169 z 6.07.1992, str. 15.

⁴Dz.U. nr L 217 z 11.08.1990, str. 8.

dla zakresu odpowiedzialności Państwa Członkowskiego przyznającego licencję w stosunku do zdatości technicznej przewoźnika;

powinien być również możliwy najem samolotu zarejestrowanego poza Wspólnotą na krótki okres czasu lub w wyjątkowych okolicznościach, zapewniając że normy bezpieczeństwa równoważne w stosunku do norm stosowanych we Wspólnocie;

procedury przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym powinny być przejrzyste i niedyskryminacyjne,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

1. Niniejsze rozporządzenie dotyczy wymagań w zakresie przyznawania i utrzymywania licencji na prowadzenie działalności przez Państwa Członkowskie wobec przewoźników lotniczych posiadających miejsce prowadzenia działalności we Wspólnocie.

2. Przewóz lotniczy pasażerów, poczty i/lub ładunku, samolotem bez napędu silnikowego i/lub samolotem o napędzie silnikowym ultralekkim, jak również lokalne loty nieobejmujące przewozu między różnymi lotniskami, nie podlegają niniejszemu rozporządzeniu. W odniesieniu do takich działalności stosuje się ustawodawstwo krajowe dotyczące przyznawania licencji na prowadzenie działalności, jeżeli takie istnieje, oraz prawo wspólnotowe i prawo krajowe dotyczące świadectwa przewoźnika lotniczego (świadectwo AOC).

Artykuł 2

Do celów niniejszego rozporządzenia:

- a) „przedsiębiorstwo” oznacza każdą osobę fizyczną, osobę prawną, osiągającą lub nie osiągającą zysku, lub organ oficjalny posiadający lub nieposiadający osobowości prawnej;
- b) „przewoźnik lotniczy” oznacza przedsiębiorstwo transportu lotniczego posiadające ważną licencję na prowadzenie działalności;
- c) „licencja na prowadzenie działalności” oznacza zezwolenie przyznane przez właściwe Państwo Członkowskie przedsiębiorstwu, zezwalające na prowadzenie odpłatnych przewozów lotniczych pasażerów, poczty i/lub ładunku, na warunkach określonych w licencji na prowadzenie działalności;
- d) „świadectwo przewoźnika lotniczego (AOC)” oznacza dokument wydany przedsiębiorstwu lub grupie przedsiębiorstw przez właściwe władze Państw Członkowskich, który potwierdza, że dany operator posiada kwalifikacje zawodowe i organizacyjne zapewniające bezpieczną eksploatację samolotu w celu działalności lotniczej określonej w świadectwie;
- e) „plan operacyjny” oznacza szczegółowy opis zamierzanych działalności handlowych przewoźnika lotniczego w danym okresie, w szczególności w stosunku do rozwoju rynku i lokat jakie mają być prowadzone, w tym skutki finansowe i gospodarcze tej działalności;
- f) „rachunkowość zarządcza” oznacza dokładne sprawozdanie dotyczące przychodów i wydatków w danym okresie, w tym rozbitcie między działalności związane z transportem lotniczym i innymi działalnościami, jak również między elementami pieniężnymi i niepieniężnymi;
- g) „skuteczna kontrola” oznacza związek, który stanowią prawa, umowy lub wszystkie inne środki, które zarówno oddzielnie, jak i wspólnie, uwzględniając poszanowanie stanu faktycznego lub związanego z tym obszarem prawa, dają możliwość wywierania

bezpośrednio lub pośrednio decydującego wpływu na przedsiębiorstwo, w szczególności przez:

- a) prawa użytkowania wszystkich lub części aktywów przedsiębiorstwa;
- b) praw lub umów, które mają decydujący wpływ na skład, głosowanie lub decyzje organów przedsiębiorstwa lub w innym wypadku mają decydujący wpływ na prowadzenie działalności przez przedsiębiorstwo.

Artykuł 3

1. Bez uszczerbku dla przepisów art. 5 ust. 5, Państwa Członkowskie nie przyznają licencji na prowadzenie działalności lub zachowują ich obowiązywanie, w przypadku, gdy wymagania niniejszego rozporządzenia są z nimi niezgodne.

2. Przedsiębiorstwo, spełniające wymagania niniejszego rozporządzenia jest uprawnione do otrzymania licencji na prowadzenie działalności. Licencja taka nie przyznaje jakichkolwiek praw dostępu do szczególnych tras lub rynków.

3. Bez uszczerbku dla przepisów art. 1 ust. 2, prowadzącemu swoją działalność we Wspólnocie na przewóz drogą powietrzną pasażerów, poczty i/lub towarów odpłatnie i/lub wynajem na terytorium Wspólnoty, jeżeli nie została mu przyznana odpowiednia licencja na prowadzenie działalności.

Licencja na prowadzenie działalności

Artykuł 4

1. Państwo Członkowskie nie przyznaje licencji na prowadzenie działalności przedsiębiorstwu, jeżeli:

- a) jego główne miejsce prowadzenia działalności, oraz statutowa siedziba jeżeli istnieje, nie znajduje się w tym Państwie Członkowskim; oraz
- b) jego główną działalnością nie jest transport lotniczy oddzielnie lub w połączeniu z każdą inną działalnością handlową samolotu lub naprawą i konserwacją samolotu.

2. Bez uszczerbku dla umów i konwencji, których Wspólnota jest umawiającą się stroną, właścicielem przedsiębiorstwa są oraz w dalszym ciągu będą bezpośrednio lub przez posiadanie większościowego udziału Państwa Członkowskie i/lub obywatele Państw Członkowskich. Przedsiębiorstwo jest zawsze skutecznie kontrolowane przez te Państwa lub tych obywateli.

3. a) Bez względu na ust. 2 i 4, przewoźnicy lotniczy, którzy zostali już uznani w ramach załącznika I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 2343/90 i rozporządzenia Rady (EWG) nr 294/91 z dnia 4 lutego 1991 r. w sprawie prowadzenia usług ładunków lotniczych między Państwami Członkowskimi⁵, zachowują swoje prawa wynikające z niniejszego i powiązanych rozporządzeń, dopóki spełniają inne zobowiązania niniejszego rozporządzenia oraz w dalszym ciągu kontrolowani są bezpośrednio lub pośrednio przez te same państwa trzecie i/lub przez obywateli tego samego państwa trzeciego, którzy sprawują kontrolę w czasie przyjęcia niniejszego rozporządzenia. Kontrola ta może być jednak w każdej chwili przekazana Państwom Członkowskim i/lub obywatelom Państw Członkowskich.

- b) Możliwość zakupu oraz sprzedaży akcji na podstawie lit. a) nie obejmuje obywateli, którzy mają znaczne udziały w przedsiębiorstwie przewoźnika lotniczego z państwa trzeciego.

⁵Dz.U. nr L 36 z 8.02.1991, str. 1.

4. Każde przedsiębiorstwo, które uczestniczy bezpośrednio lub pośrednio w kontrolowaniu pakietu akcji przewoźnika lotniczego spełnia wymagania ust. 2.

5. Przewoźnik lotniczy zawsze jest w stanie wykazać na wniosek Państwa Członkowskiego odpowiedzialnego za przyznanie licencji na prowadzenie działalności, że spełnia wymagania niniejszego artykułu. Komisja stanowiąc na wniosek Państwa Członkowskiego, bada zgodność z wymaganiami niniejszego artykułu oraz podejmuje decyzję gdzie stosowne.

Artykuł 5

1. Przedsiębiorstwo transportu lotniczego będące wnioskodawcą, któremu przyznana jest licencja na prowadzenie działalności po raz pierwszy, musi być w stanie wskazać w sposób zadowalający właściwym władzom Państwa Członkowskiego przyznającego licencję, że:

- a) może zawsze wypełniać swoje obecne i potencjalne zobowiązania, ustalone na podstawie realistycznych założeń, na okres 24 miesięcy od rozpoczęcia działalności; oraz
- b) może pokryć koszty stałe i operacyjne ponoszone w wyniku działalności na podstawie planu operacyjnego i ustalone na podstawie realistycznych założeń na okres trzech miesięcy od daty rozpoczęcia działalności, nie uwzględniając żadnych dochodów z działalności.

2. Do celów ust. 1, każdy wnioskodawca przedstawia plan operacyjny na okres przynajmniej pierwszych dwóch lat działalności. Plan operacyjny wyszczególnia również powiązania finansowe wnioskodawcy z każdą inną działalnością handlową, w którą wnioskodawca jest zaangażowany bezpośrednio lub przez przedsiębiorstwa związane. Wnioskodawca dostarcza również wszystkich istotnych informacji, w szczególności danych, określonych w części A Załącznika.

3. Przewoźnik lotniczy powiadamia z wyprzedzeniem organ licencyjny o planach dotyczących: prowadzenia nowej regularnej działalności usługowej lub nieregularnej działalności usługowej na kontynencie lub w rejonie świata, wcześniej nie objętym świadczeniem usług, zmianach w typach lub ilości używanych samolotów lub o zasadniczej zmianie w skali swojej działalności. Powiadamia również z wyprzedzeniem o wszelkich zamierzanych połączeniach lub przejściach oraz powiadamia swój organ licencyjny w okresie czternastu dni o każdej zmianie własności pojedynczego pakietu akcji, który stanowi 10% lub więcej całego pakietu akcji przewoźnika lotniczego, jego macierzystej lub końcowej spółki holdingowej. Przedstawienie 12 miesięcznego planu operacyjnego na dwa miesiące przed rozpoczęciem okresu, do którego się odnosi, stanowi wystarczające powiadomienie zgodnie z niniejszym ustępem, do celów zmian bieżącej działalności i/lub okoliczności objętych planem operacyjnym.

4. Jeżeli organ licencyjny uznaje, notyfikowane zmiany zgodnie z ust. 3 posiadają ważny związek z finansami przewoźnika lotniczego, wymaga przedstawienia skorygowanego planu operacyjnego, obejmującego zmiany i obejmującego przynajmniej okres 12 miesięcy od daty ich wprowadzenia, jak również wszystkich istotnych informacji, w tym danych, określonych w części B Załącznika w celu oceny, czy przewoźnik lotniczy może spełnić swoje istniejące i potencjalne zobowiązania w okresie 12 miesięcy. Organ licencyjny podejmuje decyzję w sprawie skorygowanego planu operacyjnego nie później niż w terminie trzech miesięcy od przekazania wszystkich koniecznych informacji.

5. Organy licencyjne mogą ocenić, zawsze i w każdym przypadku, gdy pojawią się jasne wskazania świadczące o istnieniu problemów finansowych przewoźnika, któremu przyznano licencję, jego działalność finansową oraz mogą zawiesić lub cofnąć licencję, jeżeli nie już są przekonani, co do możliwości spełnienia obecnych i potencjalnych zobowiązań przez przewoźnika lotniczego na okres 12 miesięcy. Organy licencyjne mogą również przyznać tymczasową licencję do czasu reorganizacji finansowej przewoźnika lotniczego, pod warunkiem, iż bezpieczeństwo nie jest zagrożone.

6. Przewoźnik lotniczy dostarcza swojemu organowi licencyjnemu w każdym roku budżetowym bez nieuzasadnionej zwłoki, sprawozdania finansowe poddane kontroli biegłych rewidentów księgowych dotyczące poprzedniego roku budżetowego. W każdej chwili, na wniosek organu licencyjnego, przewoźnik lotniczy dostarcza informacji istotnych w celu realizacji ust. 5, oraz w szczególności dane, określone w części C Załącznika.

7. a) ust. 1, 2, 3, 4 i 6 niniejszego artykułu nie stosuje się do przewoźników lotniczych zajmujących się wyłącznie działalnością wykorzystującą samolot o wadze poniżej 10 ton mto w (maksymalna masa startowa) i/lub z ilością poniżej 20 miejsc. Tacy przewoźnicy lotniczy są zawsze w stanie wskazać, że ich kapitał netto stanowi przynajmniej 80 000 ECU lub dostarczyć w przypadku gdy jest to wymagane przez organ licencyjny, informacji istotnych do celów ust. 5. Niemniej jednak Państwo Członkowskie może stosować ust. 1, 2, 3, 4 oraz 6 w stosunku do przewoźników lotniczych, którym przyznało licencję, świadczących regularnie usługi lub, których obrót przekracza 3 miliony ECU rocznie.
- b) Komisja, po konsultacji Państw Członkowskich może zwiększyć odpowiednio wartości, określone w lit. a), jeżeli rozwój gospodarczy wskazuje na konieczność podjęcia takiej decyzji. Zmiana taka zostaje opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.
- c) Każde Państwo Członkowskie może odwołać się od decyzji Komisji do Rady w terminie jednego miesiąca. Rada stanowiąc kwalifikowaną większością głosów może w wyjątkowych okolicznościach podjąć inną decyzję w okresie jednego miesiąca.

Artykuł 6

1. W przypadku, gdy właściwe władze Państwa Członkowskiego, do celów przyznania licencji na prowadzenie działalności wymagają udowodnienia, że osoby, które będą stale i skutecznie kierowały działalnością przedsiębiorstwa cieszą się dobrą opinią, nie ogłosiły bankructwa, nie zawieszają lub nie wycofują licencji w przypadku poważnego wykroczenia zawodowego lub przestępstwa, takie Państwo Członkowskie przyjmuje jako wystarczający dowód wobec obywateli innych Państw Członkowskich, przedstawienie dokumentów wydanych przez właściwe władze w Państwie Członkowskim pochodzenia lub w Państwie Członkowskim, z którego obcokrajowiec przybywa wykazując spełnienie tych wymagań.

W przypadku, gdy właściwe władze Państwa Członkowskiego pochodzenia lub przybycia obcokrajowca nie wydają dokumentów, określonych w akapicie pierwszym, mogą one być zastąpione oświadczeniem pod przysięgą - lub, w państwach gdzie nie istnieje forma oświadczenia pod przysięgą, uroczystym oświadczeniem - złożonym przez wnioskodawcę przed właściwym organem sądowym lub administracyjnym, lub, gdzie stosowne, przed notariuszem lub wykwalifikowanym organem zawodowym Państwa Członkowskiego, z którego osoba ta pochodzi lub przybywa; taki organ lub notariusz wydają pisemne świadectwo potwierdzające autentyczność oświadczenia pod przysięgą lub w drodze uroczystego oświadczenia.

2. Właściwe władze Państw Członkowskich mogą wymagać, aby dokumenty i świadectwa, określone w ust. 1 przedstawiano nie później niż w trzy miesiące od daty ich wydania.

Artykuł 7

Przewoźnik lotniczy jest ubezpieczony celem objęcia odpowiedzialności w przypadku wypadków, w szczególności w stosunku do pasażerów, bagażu, ładunku, poczty oraz stron trzecich.

Artykuł 8

1. Własność samolotu nie stanowi warunku przyznania lub utrzymania licencji na

prowadzenie działalności, ale Państwo Członkowskie wymaga w stosunku do przewoźników lotniczych, którym przyznało licencje, aby mieli oni jeden lub więcej samolotów do dyspozycji, stanowiący ich własność lub na podstawie jakiegokolwiek formy umowy najmu.

2. a) Bez uszczerbku dla przepisów ust. 3, samolot użytkowany przez przewoźnika lotniczego jest zarejestrowany według uznania Państwa Członkowskiego przyznającego licencję na prowadzenie działalności, we własnym rejestrze krajowym lub we Wspólnocie.
- b) Jeżeli umowę najmu samolotu zarejestrowanego we Wspólnocie uznano za nadającą się do przyjęcia na podstawie art. 10, Państwo Członkowskie nie wymaga rejestracji tego samolotu we własnym rejestrze, jeżeli wymagałoby to zmian strukturalnych samolotu.

3. W przypadku krótkoterminowych umów najmu, mających na celu spełnienie tymczasowych potrzeb przewoźnika lotniczego lub w okolicznościach wyjątkowych, Państwo Członkowskie może zwolnić z obowiązku spełniania wymagań ust. 2 lit. a).

4. Państwo Członkowskie, stosując ust. 2 lit. a) na podstawie mających zastosowanie przepisów ustawowych wykonawczych i administracyjnych, w tym dotyczących świadectwa zdatności do lotu przyjmuje do swojego rejestru krajowego, bez nakładania opłat dyskryminacyjnych i bezzwłocznie, samolot będący własnością obywateli innego Państwa Członkowskiego oraz transfery z rejestrów samolotów innych Państw Członkowskich. Nie stosuje się żadnych opłat dodatkowych za transfer samolotu poza normalną opłatą rejestracyjną.

Świadectwo przewoźnika lotniczego (AOC)

Artykuł 9

1. Przyznanie oraz ważność licencji na prowadzenie działalności zawsze zależna jest od posiadania ważnego świadectwa AOC określającego działalność, którą obejmuje licencja na prowadzenie działalności oraz spełniającego kryteria ustalone w odpowiednim rozporządzeniu Rady.

2. Zanim zaczną obowiązywać rozporządzenie Rady, określone w ust. 1, stosuje się regulacje krajowe dotyczące AOC lub równoważny tytuł prawny dotyczący wydawania świadectw przewoźników lotniczych.

Artykuł 10

1. Do celów zapewnienia standardów bezpieczeństwa i odpowiedzialności, przewoźnik lotniczy użytkujący samolot innego przedsiębiorstwa lub dostarczający go innemu przedsiębiorstwu otrzymuje uprzednią zgodę na działalność od właściwego organu licencyjnego. Warunki uzyskania zgody stanowią część umowy najmu między stronami.

2. Państwo Członkowskie nie zatwierdza umów leasingu samolotu, na mocy których użycza się samolot wraz z załogą przewoźnikowi lotniczemu, któremu przyznało licencję na prowadzenie działalności, jeżeli nie są spełnione standardy równoważne z określonymi w art. 9.

Przepisy ogólne

Artykuł 11

1. Licencja na prowadzenie działalności jest ważna, dopóki przewoźnik lotniczy spełnia zobowiązania wynikającego z niniejszego rozporządzenia. Państwo Członkowskie może jednak ustanowić przepis dotyczący przeglądu w rok po przyznaniu nowej licencji na prowadzenie działalności oraz następnie co pięć lat.

2. Jeżeli przewoźnik lotniczy zaprzestał działalności na sześć miesięcy lub nie rozpoczyna działalności przez sześć miesięcy od daty przyznania licencji, odpowiedzialne Państwo Członkowskie podejmuje decyzję, czy licencja na prowadzenie działalności ma zostać ponownie przedstawiona do zatwierdzenia.

3. Państwa Członkowskie w stosunku do przewoźników lotniczych, którym, przyznały licencje mogą podjąć decyzję czy licencję ponownie przedstawia się do zatwierdzenia w przypadku zmiany jednego lub większej liczby elementów naruszających prawną sytuację przedsiębiorstwa oraz w szczególności, w przypadku połączenia lub przejęcia. Dany przewoźnik(-cy) lotniczy może (mogą) kontynuować swoją (ich) działalność, jeżeli organ przyznający licencję nie zdecydował, że zagrożone jest bezpieczeństwo, podając przyczyny.

Artykuł 12

Państwo Członkowskie nie zezwala przewoźnikowi lotniczemu, przeciwko któremu otwarcie postępowanie upadłościowe lub podobne, na zachowanie licencji na prowadzenie działalności, jeżeli właściwy organ w tym Państwie Członkowskim jest przekonany o tym, że nie ma realistycznych perspektyw na zadowalającą odbudowę finansową w rozsądnym terminie.

Artykuł 13

1. Procedury przyznawania licencji na prowadzenie działalności zostaną są podawane do wiadomości publicznej przez zainteresowane Państwo Członkowskie oraz zostaje o nich powiadomiona Komisja.

2. Zainteresowane Państwo Członkowskie podejmuje decyzję w sprawie zastosowania jak najszybciej oraz nie później niż w terminie trzech miesięcy po przekazaniu wszelkich niezbędnych informacji, biorąc pod uwagę wszystkie dostępne dowody. Decyzja przekazywana jest wnioskującemu przedsiębiorstwu transportu lotniczego. W decyzji odmownej wskazuje się przyczyny podjęcia takiej decyzji.

3. Przedsiębiorstwo, którego wniosek o przyznanie licencji na prowadzenie działalności został odrzucony, może odwołać się w tej kwestii do Komisji. Jeżeli Komisja uznaje, że wymagania niniejszego rozporządzenia nie są spełnione, przedstawia swoją opinię dotyczącą prawidłowej wykładni rozporządzenia bez uszczerbku dla przepisów art. 169 Traktatu.

4. Decyzje Państw Członkowskich dotyczące przyznania lub cofnięcia licencji na prowadzenie działalności zostają opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich*.

Artykuł 14

1. W celu realizacji swoich obowiązków zgodnie z art. 4, Komisja może otrzymać wszystkie niezbędne informacje od zainteresowanych Państw Członkowskich, które również zapewniają dostarczenie informacji przez przewoźników lotniczych, którym przyznały licencje.

2. Jeżeli wymagane informacje nie są dostarczone w terminie ustalonym przez Komisję lub są dostarczone w formie niekompletnej, Komisja w drodze decyzji skierowanej do Państw Członkowskich żąda dostarczenia informacji. Decyzja określa, jakie informacje są wymagane oraz ustala odpowiedni termin na ich dostarczenie.

3. Jeżeli informacje wymagane na podstawie ust. 2 nie są dostarczone w ustalonym terminie lub przewoźnik lotniczy nie wskazuje w inny sposób, że spełnia wymagania art. 4, Komisja bezzwłocznie powiadamia o tym wszystkie Państwa Członkowskie, z wyjątkiem przypadków gdy istnieją okoliczności specjalne. Do czasu powiadomienia przez Komisję o dostarczeniu dokumentacji w celu udowodnienia spełnienia danych wymagań, Państwa Członkowskie mogą zawiesić wszelkie prawa dostępu do rynku, które posiada przewoźnik lotniczy na podstawie rozporządzenia Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu

przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych⁶.

Artykuł 15

Oprócz zasad niniejszego rozporządzenia, przewoźnik lotniczy przestrzega również wymagań prawa krajowego zgodnych z prawem wspólnotowym.

Artykuł 16

Bez względu na przepisy art. 3 ust. 1, licencje na prowadzenie działalności obowiązujące w Państwie Członkowskim w czasie wejścia w życie rozporządzenia pozostają ważne, podlegające przepisom, na podstawie których zostały przyznane, na maksymalny okres jednego roku, z wyjątkiem przypadku z art. 4 ust. 1 lit. b), do którego stosowany jest maksymalny okres trzech lat, w czasie których przewoźnicy lotniczy posiadający licencje, zawierają odpowiednie umowy w celu realizacji wszystkich wymagań niniejszego rozporządzenia. Do celów niniejszego artykułu, za przewoźników posiadających licencje na prowadzenie działalności uważa się przewoźników legalnie działających z ważnym AOC w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, ale nieposiadających takich licencji na prowadzenie działalności.

Niniejszy artykuł nie stanowi uszczerbku dla przepisów art. 4 ust. 2, 3, 4 i 5 oraz art. 9, z wyjątkiem tych przewoźników lotniczych, którzy działali na podstawie zwolnienia przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia i mogą w dalszym ciągu kontynuować działalność w okresie nieprzekraczającym maksymalnych terminów określonych powyżej, do czasu badań przeprowadzanych przez Państwa Członkowskie dotyczących ich zgodności z art. 4.

Artykuł 17

Państwa Członkowskie konsultują się z Komisją przed przyjęciem przepisów ustawowych, wykonawczych lub administracyjnych przy wykonywaniu niniejszego rozporządzenia. Powiadamiają one Komisję o wszelkich takich środkach, jeżeli zostały one przyjęte.

Artykuł 18

1. Państwa Członkowskie i Komisja współpracują ze sobą przy wykonywaniu niniejszego rozporządzenia.
2. Poufne informacje otrzymane w czasie stosowania przepisów niniejszego rozporządzenia podlegają tajemnicy zawodowej.

Artykuł 19

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1993 r.

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

Sporządzono w Brukseli, dnia 23 lipca 1992 r.

W imieniu Rady

J. COPE

⁶ Dz.U. nr L 240 z 24.08.1992, str. 8.

Przewodniczący

ZAŁĄCZNIK

Informacje do wykorzystania w związku z art. 5 dotyczące kondycji finansowej przewoźników lotniczych

A. Informacje, które mają zostać dostarczone przez wnioskodawcę składającego wniosek po raz pierwszy z punktu widzenia kondycji finansowej

1. Najnowsze wewnętrzne rachunkowości zarządcze oraz, gdy są dostępne poddane kontroli biegłych rewidentów księgowych sprawozdania finansowe za poprzedni rok budżetowy.
2. Przewidywany bilans, w tym rachunek zysków i strat na następne dwa lata.
3. Podstawa projektowanych wydatków i dochodów w formie danych liczbowych w stosunku do takich pozycji jak paliwo, opłaty i taryfy, pensje, konserwacja, deprecjacja, wahania kursu walutowego, opłaty lotniskowe, ubezpieczenie, itd. Prognozy dotyczące ruchu lotniczego / dochód.
4. Dane szczegółowe dotyczące kosztów rozpoczęcia działalności ponoszonych w okresie od przedstawienia wniosku do rozpoczęcia działalności oraz wytłumaczenie, w jaki sposób proponuje się sfinansować te koszty.
5. Dane szczegółowe dotyczące istniejących i przewidywanych źródeł finansowania.
6. Dane szczegółowe dotyczące akcjonariuszy, w tym obywatelstwo i rodzaj posiadanych akcji, oraz statut spółki. Jeżeli jest to część grupy przedsiębiorstw, informacje dotyczące związków między nimi.
7. Przewidywane sprawozdania z przepływów gotówkowych oraz planów płynności za pierwsze dwa lata działalności.
8. Dane szczegółowe dotyczące finansowania kupna samolotu nabycia/leasingu, w tym, w przypadku leasingu, terminy i warunki umowy.

B. Informacje, które mają zostać dostarczone w celu oceny stałej kondycji finansowej istniejących posiadaczy licencji planujących zmianę struktur lub działalności ze znacznym wpływem na ich finanse.

1. W miarę potrzeb, najnowszy wewnętrzny bilans zarządczy oraz poddane kontroli biegłych rewidentów księgowych sprawozdania finansowe za poprzedni rok budżetowy.
2. Dokładne dane szczegółowe o wszystkich proponowanych zmianach, np. zmiana rodzaju usług, proponowane przejęcie i fuzja, zmiany w kapitale akcyjnym, zmiany akcjonariuszy, itd.
3. Przewidywany bilans, wraz z rachunkiem zysków i strat za bieżący rok budżetowy, w tym wszystkie zmiany proponowane w strukturze lub działalności ze znacznym wpływem na finanse.
4. Dawne i przewidywane wydatki oraz dochód w formie danych liczbowych dotyczące takich pozycji jak paliwo, opłaty i taryfy, pensje, konserwacja, deprecjacja, wahania kursu walutowego, opłaty lotniskowe, ubezpieczenie, itd. Prognozy dotyczące ruchu lotniczego / dochód
5. Sprawozdania z przepływów gotówkowych oraz plany płynności na następny rok, w tym wszystkie proponowane zmiany w strukturze i działalności ze znacznym

wpływem na finanse.

6. Dane szczegółowe dotyczące finansowania kupna / leasingu samolotu, w tym, w przypadku leasingu, terminy i warunki umowy.

C. Informacje, które mają zostać dostarczone w celu oceny stałej kondycji finansowej istniejących posiadaczy licencji

1. Poddane kontroli biegłych rewidentów księgowych sprawozdania finansowe nie później niż na sześć miesięcy od zakończenia odpowiedniego okresu oraz w miarę potrzeby najnowszy wewnętrzny bilans zarządczy.
2. Planowany bilans, w tym rachunek zysków i strat na przyszły rok.
3. Dawne i planowane wydatki i dochody w formie danych liczbowych dotyczące takich pozycji jak paliwo, opłaty i taryfy, pensje, konserwacja, deprecjacja, wahania kursu walutowego, opłaty lotniskowe, ubezpieczenie, itd. Prognozy dotyczące ruchu lotniczego / dochód.
4. Sprawozdania z przepływów gotówkowych oraz plany płynności na kolejny rok.

ROZPORZĄDZENIE RADY (EWG) NR 1191/69

z dnia 26 czerwca 1969 r.

**w sprawie działania Państw Członkowskich dotyczącego zobowiązań związanych z
pojęciem usługi publicznej w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze
śródlądowej**

RADA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, w szczególności jego art. 75 i 94,

uwzględniając decyzję Rady z dnia 13 maja 1965 r.¹ w sprawie harmonizacji niektórych przepisów dotyczących konkurencji w transporcie kolejowym, drogowym i w żegludze śródlądowej,

uwzględniający wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Parlamentu Europejskiego²,

uwzględniając opinię Komitetu Ekonomiczno - Społecznego³,

a także mając na uwadze, co następuje:

jednym z celów wspólnej polityki transportowej jest usunięcie różnic, które odpowiadają za poważne zakłócenia w warunkach konkurencji właściwych dla pojęcia usługi publicznej nałożonych przez Państwa Członkowskie na przedsiębiorstwa transportowe;

dlatego, konieczne jest zniesienie zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych określonych w niniejszym rozporządzeniu; jednakże, w niektórych przypadkach niezbędne jest ich utrzymanie w celu zapewnienia świadczenia odpowiednich usług transportowych; odpowiedniość świadczenia usług jest rozpatrywana w zależności od popytu i podaży w sektorze transportu i od potrzeb społeczności;

te środki znoszące nie mają zastosowania do stawek i warunków transportu nakładanych na przedsiębiorstwa transportu osób zgodnie z interesem jednej lub wielu szczególnych kategorii osób;

w celu wykonania tych środków, konieczne jest określenie różnych zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych objętych niniejszym rozporządzeniem; zobowiązania te dotyczą zobowiązania do prowadzenia działalności, zobowiązania do przewozów i zobowiązań taryfowych;

należy pozostawić Państwom Członkowskim inicjatywę w kwestii podjęcia środków

¹Dz.U. nr 88 z 24.05.1965, str. 1500/65.

²Dz.U. nr C 27 z 28.03.1966, str. 18.

³Dz.U. nr C 49 z 17.05.1968, str. 15.

znoszących lub utrzymujących zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych; jednakże, zobowiązania te mogą pociągać za sobą obciążenia finansowe dla przedsiębiorstw transportowych, należy dać im możliwość wystąpienia do właściwych władz Państw Członkowskich o ich zniesienie;

jest właściwe, aby ustalić, że przedsiębiorstwa przewozowe mogą wystąpić z wnioskiem o zniesienie zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych tylko wtedy, gdy te zobowiązania pociągają za sobą niekorzystne skutki gospodarcze, ustalone na podstawie wspólnych procedur określonych w niniejszym rozporządzeniu;

w celu poprawy standardów działalności, przedsiębiorstwa transportowe powinny mieć możliwość zaproponowania w składanych wnioskach, aby był wykorzystany inny rodzaj transportu bardziej dostosowany do rozpatrywanego ruchu;

decydując się na utrzymanie zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych, właściwe władze Państw Członkowskich muszą być w stanie dołączyć do swojej decyzji warunki poprawiające rentowność danych rodzajów działalności; decydując się na zniesienie zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych, właściwe władze Państw Członkowskich muszą być w stanie, w celu zapewnienia świadczenia odpowiednich usług transportowych, wprowadzić w to miejsce usługi zastępcze;

w celu uwzględnienia interesów wszystkich Państw Członkowskich, należy wprowadzić procedurę wspólnotową stosowaną w przypadku, gdy zniesienie zobowiązania do prowadzenia działalności lub przewozu mogłoby zakłócić interesy innych Państw Członkowskich;

pożądane jest, w celu umożliwienia odpowiedniego przeprowadzania badania wniosków o zniesienie zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych składanych przez przedsiębiorstwa, ustanowienie terminów zarówno składania wniosków, jak i badania ich przez Państwa Członkowskie;

na podstawie art. 5 decyzji Rady z dnia 13 maja 1965 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów dotyczących konkurencji w transporcie kolejowym, drogowym i śródlądowym, każda podjęta przez właściwe władze decyzja o utrzymaniu zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych określonego w niniejszym rozporządzeniu pociąga za sobą obowiązek wypłaty rekompensaty wyrównującej obciążenia finansowe nałożone na przedsiębiorstwa transportowe;

prawo przedsiębiorstwa transportowego do rekompensaty powstaje w momencie podjęcia decyzji przez Państwo Członkowskie o utrzymaniu zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych; jednakże, ponieważ budżety przygotowywane są w skali rocznej, takie prawo do rekompensaty nie może powstać w okresie wstępnym obowiązywania rozporządzenia, przed dniem 1 stycznia 1971 r.; przy czym ta data może być odroczone, w przypadku ewentualnego odroczenia terminu na badanie wniosków przedsiębiorstw transportowych;

ponadto, art. 6 decyzji Rady z dnia 13 maja 1965 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów dotyczących konkurencji w transporcie kolejowym, drogowym i śródlądowym zobowiązuje Państwa Członkowskie do rekompensaty za obciążenia finansowe w transporcie osób, wynikające ze stosowania stawek i warunków transportu nałożonych na przedsiębiorstwo w interesie szczególnej grupy osób; prawo do rekompensaty będzie

obowiązywać od 1 stycznia 1971 r.; data rozpoczęcia obowiązywania może zostać odroczone o jeden rok, na podstawie procedury wspólnotowej, w przypadku napotkania szczególnych trudności przez Państwo Członkowskie;

rekompensata za obciążenia finansowe nakładane na przedsiębiorstwa przewozowe w przypadku utrzymania zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych musi być wypłacona według wspólnie ustalonych zasad; w celu ustalenia wysokości rekompensaty należy wziąć pod uwagę następstwa, jakie miałyby zniesienie zobowiązania dla działalności przedsiębiorstwa;

należy stosować przepisy niniejszego rozporządzenia do każdego nowego przypadku zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych określonego w niniejszym rozporządzeniu, nałożonego na przedsiębiorstwo przewozowe;

rekompensaty wypłacone stosownie do niniejszego rozporządzenia przyznawane są przez Państwa Członkowskie zgodnie ze wspólnymi zasadami ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu, takie rekompensaty powinny być zwolnione z wstępnej procedury informowania ustanowionej w art. 93 ust. 3 Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Gospodarczą;

Komisja musi otrzymywać od Państw Członkowskich wszystkie istotne informacje dotyczące wykonywania niniejszego rozporządzenia.;

w celu umożliwienia Radzie zbadania sytuacji istniejącej w każdym Państwie Członkowskim w odniesieniu do wykonania niniejszego rozporządzenia, Komisja przedkłada Radzie sprawozdanie w tym zakresie przed dniem 31 grudnia 1972 r.;

pożądane jest zapewnienie dostępności odpowiednich środków finansowych Państw Członkowskich dla przedsiębiorstw transportowych w celu umożliwienia tym drugim składania zażaleń dotyczących ich interesów w przypadku indywidualnych decyzji podejmowanych przez Państwa Członkowskie podczas wykonywania niniejszego rozporządzenia;

ponieważ niniejsze rozporządzenie ma być obecnie stosowane do działalności w transporcie kolejowym sześciu krajowych przedsiębiorstw kolejowych Państw Członkowskich, i w odniesieniu do pozostałych rodzajów transportu, do przedsiębiorstw, których główną działalnością nie są lokalne lub regionalne usługi transportowe, Rada zdecyduje w terminie trzech lat od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, o podjęciu działań w odniesieniu do zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych w zakresie działalności transportowej nieobjętej niniejszym rozporządzeniem,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

SEKCJA I

Przepisy ogólne

Artykuł 1

1. Państwa Członkowskie znoszą zobowiązania właściwe dla pojęcia usługi publicznej,

określone w niniejszym rozporządzeniu, nałożone w dziedzinie transportu kolejowego, drogowego i żeglugi śródlądowej.

2. Jednakże, zobowiązania mogą być utrzymane, jeżeli są konieczne, aby zapewnić świadczenie odpowiednich usług transportowych.

3. Ust. 1 nie ma zastosowania do transportu osób, w odniesieniu do stawek i warunków transportu, nałożonych przez Państwo Członkowskie, w interesie szczególnej grupy osób.

4. Obciążenia finansowe nałożone na przedsiębiorstwa transportowe w wyniku utrzymania zobowiązań określonych w ust. 2 i z zastosowania stawek i warunków transportu określonych w ust. 3, są przedmiotem rekompensaty, udzielonej zgodnie ze wspólnymi procedurami ustanowionymi w niniejszym rozporządzeniu.

Artykuł 2

1. „Zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych” oznaczają zobowiązania, jakich zainteresowane przedsiębiorstwo transportowe biorąc pod uwagę swój interes gospodarczy, nie przyjęłoby lub nie przyjęłoby w takim samym zakresie lub na takich samych zasadach.

2. Zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych w rozumieniu ust. 1 obejmują zobowiązanie do prowadzenia działalności, zobowiązanie do przewozu i zobowiązania taryfowe.

3. Do celów niniejszego rozporządzenia „zobowiązanie do prowadzenia działalności” oznacza każde zobowiązanie nałożone na przedsiębiorstwo transportowe do podejmowania, w odniesieniu do linii lub urządzeń, których obsługa została im przekazana w drodze licencji lub równoważnego zezwolenia, wszelkich środków w celu zapewnienia usługi transportowej odpowiadającej ustalonym normom ciągłości, prawidłowości i wydajności. Dotyczy to również zobowiązania do świadczenia usług dodatkowych oraz zobowiązania do utrzymywania w dobrym stanie linii, sprzętu w przypadku, gdy jest to dodatek do wymogów całości sieci, oraz urządzeń po zaprzestaniu świadczenia usług.

4. Do celów niniejszego rozporządzenia „zobowiązanie do przewozu” oznacza zobowiązanie przedsiębiorstw transportowych do przyjęcia i wykonania każdego przewozu osób lub towarów zgodnie z ustalonymi stawkami i warunkami.

5. Do celów niniejszego rozporządzenia „zobowiązanie taryfowe” oznacza zobowiązanie przedsiębiorstw transportowych do stosowania cen stałych lub zatwierdzonych urzędowo, przeciwnych interesowi gospodarczemu przedsiębiorstwa i wynikających z obciążenia bądź z odmowy zmian w specjalnych przepisach dotyczących taryfy, w szczególności w odniesieniu do niektórych kategorii osób, niektórych kategorii produktów lub na niektórych połączeniach.

Przepisy powyższego akapitu nie mają zastosowania do zobowiązań wynikających z ogólnych środków polityki cenowej stosowanej do całej gospodarki lub środków podjętych w odniesieniu do stawek i warunków transportu w celu organizacji rynku transportu lub jego części.

SEKCJA II

Wspólne reguły dotyczące zniesienia lub utrzymania zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych

Artykuł 3

1. Gdy właściwe władze Państw Członkowskich decydują o utrzymaniu zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych w całości lub w części, i istnieje kilka rozwiązań, które zapewniają świadczenie odpowiednich usług transportowych spełniając podobne warunki, właściwe władze wybierają to rozwiązanie, które powoduje najmniejszy koszt dla społeczności.
2. Świadczenie odpowiednich usług transportowych ocenia się uwzględniając:
 - a) interes ogólny;
 - b) możliwości odwołania się do innych rodzajów transportu i od zdolności tychże do zaspokojenia danych potrzeb transportowych;
 - c) zaoferowanych użytkownikom stawek i warunków transportu.

Artykuł 4

1. Przedsiębiorstwa transportowe składają właściwym władzom Państw Członkowskich wnioski o zniesienie całości lub części zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych, jeżeli zobowiązanie to pociąga za sobą niekorzystne skutki gospodarcze.
2. Przedsiębiorstwa transportowe mogą zawrzeć we wniosku propozycję zastąpienia aktualnie stosowanego rodzaju transportu innym rodzajem. Przedsiębiorstwa stosują przepisy art. 5 w celu obliczenia oszczędności mogących poprawić wyniki ich sytuacji finansowej.

Artykuł 5

1. Zobowiązanie do prowadzenia działalności lub przewozu powoduje niekorzystne skutki gospodarcze, kiedy zmniejszenie obciążeń finansowych, możliwe w wyniku całościowego lub częściowego zniesienia tego zobowiązania w odniesieniu do działalności lub grupy działań podlegających temu zobowiązaniu jest większe niż zmniejszenie przychodów wynikających z tego zniesienia.

Niekorzystne skutki gospodarcze ustala się na podstawie deklaracji, uaktualnionej w razie potrzeby, obejmującej niekorzystne skutki gospodarcze w skali roku, wynikające z różnicy między zmniejszeniem rocznych obciążeń finansowych i zmniejszeniem rocznych przychodów wynikających ze zniesienia obowiązku.

Jednakże, jeżeli zobowiązanie do prowadzenia działalności lub przewozu dotyczy jednej lub więcej kategorii transportu osób lub towarów w sieci połączeń lub w części tej sieci, obciążenie finansowe, które byłoby wycofane w związku ze zniesieniem zobowiązania, oblicza się przez rozdzielenie między różne kategorie przewozów całkowitych kosztów poniesionych przez przedsiębiorstwo w związku z jego działalnością transportową.

Niekorzystne skutki gospodarcze są wtedy równe różnicy między kosztami przydzielonymi

do części działalności danego przedsiębiorstwa obciążonej zobowiązaniem z tytułu świadczenia usług publicznych i odpowiadającym im przychodom.

Niekorzystne skutki gospodarcze ustala się biorąc pod uwagę skutki wynikające ze zobowiązania dla całości działalności przedsiębiorstwa.

2. Zobowiązanie taryfowe zawiera niekorzystne skutki gospodarcze, kiedy różnica między przychodami i obciążeniami finansowymi z przewozów podlegających zobowiązaniu jest niższa niż różnica między przychodami i obciążeniami finansowymi z tych przewozów, jeżeli ich świadczenie opierało się na zasadach handlowych, biorąc pod uwagę koszty działalności podlegającej temu zobowiązaniu oraz sytuację na rynku.

Artykuł 6

1. W terminie roku od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, przedsiębiorstwa transportowe przedstawiają właściwym władzom Państw Członkowskich wnioski określone w art. 4.

Przedsiębiorstwa transportowe mogą składać wnioski po terminie określonym powyżej, jeżeli stwierdzą, że przepisy art. 4 ust. 1 są spełnione.

2. Decyzje o utrzymaniu całości lub części zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych lub zniesieniu go w określonym terminie przewidują, dla obciążeń finansowych, które z niego wynikają, udzielenie rekompensaty; kwotę rekompensaty ustala się zgodnie ze wspólnymi procedurami ustanowionymi w art. 10-13.

3. Właściwe władze Państw Członkowskich podejmują decyzje w terminie jednego roku od daty przedstawienia wniosku, w odniesieniu do obowiązku działalności i przewozu, i w terminie 6 miesięcy, w odniesieniu do obowiązku taryfy.

Prawo do rekompensaty powstaje z dniem wydania decyzji przez właściwe władze i nie wcześniej niż dnia 1 stycznia 1971 r.

4. Jednakże, jeżeli właściwe władze Państw Członkowskich uznają to za konieczne z powodu liczby i wagi wniesionych wniosków, mogą odroczyć termin określony w ust. 3 akapit pierwszy najpóźniej do dnia 1 stycznia 1972 r. W tym przypadku, prawo do rekompensaty powstaje z tą datą. W przypadku, gdy właściwe władze Państw Członkowskich zamierzają korzystać z tej możliwości, informują o tym zainteresowane przedsiębiorstwa w terminie 6 miesięcy od wniesienia przez nie wniosków.

W przypadku wyjątkowych trudności napotkanych przez Państwo Członkowskie Rada może, na jego żądanie i na wniosek Komisji, zezwolić temu Państwu na odroczenie aż do dnia 1 stycznia 1973 r. terminu określonego w akapicie pierwszym.

5. Jeżeli właściwe władze nie podejmują decyzji w przewidzianym terminie, zobowiązanie, którego zniesienie było wnioskowane na mocy art. 4 ust. 1, jest zniesione.

6. Na podstawie sprawozdania przedstawionego przez Komisję przed dniem 31 grudnia 1972 r., Rada bada sytuację w każdym Państwie Członkowskim w odniesieniu do wykonania niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 7

1. Decyzja o utrzymaniu może być połączona z warunkami opracowanymi dla poprawy rentowności działalności podlegającej danemu zobowiązaniu.
2. Decyzja o zniesieniu może przewidywać wprowadzenie usługi zastępczej. W tym przypadku, zniesienie obowiązuje nie wcześniej niż w chwili, w której usługa zastępcza zacznie być wykonywana.

Artykuł 8

1. Zainteresowane Państwo Członkowskie powiadamia Komisję o wszelkich środkach zniesienia zobowiązań do prowadzenia działalności lub przewozu, które zamierza podjąć w odniesieniu do połączeń lub usług transportowych, mogących mieć negatywny wpływ na handel lub na ruch między Państwami Członkowskimi. Powiadamia również pozostałe Państwa Członkowskie.
2. Jeżeli Komisja uznaje to za niezbędne lub na wniosek innego Państwa Członkowskiego, konsultuje z Państwami Członkowskimi przewidywany środek.
3. Komisja kieruje do każdego zainteresowanego Państwa Członkowskiego opinię lub zalecenia, w terminie dwóch miesięcy po otrzymaniu informacji określonej w ust. 1

SEKCJA III

Stosowanie w stosunku do transportu osób stawek i warunków transportu nałożonych w interesie jednej lub wielu szczególnych kategorii osób

Artykuł 9

1. Kwota rekompensaty w zakresie obciążeń finansowych, które nałożone są na przedsiębiorstwa w związku ze stosowaniem w stosunku do transportu osób stawek i warunków nałożonych w interesie jednej lub wielu szczególnych kategorii osób, ustalana jest zgodnie ze wspólnymi procedurami ustanowionymi w art. 11-13.
2. Rekompensata należna jest od dnia 1 stycznia 1971 r.

W przypadku napotkania wyjątkowych trudności przez Państwo Członkowskie Rada może, na jego żądanie i na wniosek Komisji, zezwolić temu państwu na zmianę tej daty na dzień 1 stycznia 1972 r.

3. Wnioski o rekompensatę wnoszone są właściwym władzom Państw Członkowskich.

SEKCJA IV

Wspólne procedury rekompensaty

Artykuł 10

1. Kwota rekompensaty określonej w art. 6, w przypadku zobowiązania do prowadzenia działalności lub przewozu, jest równa różnicy między zmniejszeniem obciążeń finansowych i zmniejszeniem przychodów przedsiębiorstwa, mogącym wynikać ze zniesienia całości lub odpowiedniej części danego zobowiązania w danym okresie.

Jednakże, jeżeli obliczenie niekorzystnych skutków gospodarczych zostało wykonane przez rozdzielenie całkowitych kosztów ponoszonych przez przedsiębiorstwo z tytułu działalności transportowej między poszczególne części tej działalności transportowej, kwota rekompensaty jest równa różnicy między kosztami przydzielanymi do części działalności przedsiębiorstwa objętej zobowiązaniem z tytułu świadczenia usług publicznych i odpowiednimi przychodami.

2. W celu określenia obciążeń finansowych i przychodów określonych w ust. 1, bierze się pod uwagę następstwa zniesienia danego zobowiązania dla całości działalności przedsiębiorstwa.

Artykuł 11

1. Kwota rekompensaty przewidzianej w art. 6 i art. 9 ust. 1, w przypadku zobowiązania taryfowego, równa jest różnicy między następującymi dwiema kwotami:

- a) pierwsza kwota równa jest różnicy między, z jednej strony, produktem przewidywanej liczby jednostek pomiaru transportu oraz
 - albo najbardziej korzystnej stawki żądanej przez użytkowników, jeżeli dane zobowiązanie nie istniało, albo
 - przy braku takiej stawki, ceny, którą przedsiębiorstwo prowadzące działalność na zasadach handlowych zastosowałoby biorąc pod uwagę koszty danej usługi oraz sytuację na rynku, i z drugiej strony, produktem właściwej liczby jednostek pomiaru transportu przy nałożonej stawce, w danym okresie.
- b) druga kwota równa jest różnicy między kosztem, który wynikałby z zastosowania najbardziej korzystnej stawki albo ceny, którą przedsiębiorstwo zastosowałoby prowadzące działalność na zasadach handlowych i kosztem wynikającym z zastosowania nałożonej stawki.

2. Jeżeli z powodu sytuacji na rynku, rekompensata obliczona zgodnie z przepisami ust. 1 nie pozwala na pokrycie całkowitych kosztów przewozu podlegającego danemu zobowiązaniu taryfowego, wysokość rekompensaty określona w art. 9 ust 1 równa jest różnicy między tymi kosztami i przychodami z tego przewozu. Ewentualne rekompensaty, już wypłacane z na mocy art. 10 bierze się pod uwagę w tym obliczeniu.

3. W celu obliczenia przychodów i kosztów określonych w ust. 1, bierze się pod uwagę następstwa, jakie zniesienie danego obowiązku mogłoby mieć na całość działalności przedsiębiorstwa.

Artykuł 12

Koszty wynikające z utrzymania zobowiązań są obliczane na podstawie wydajnego

zarządzania przedsiębiorstwem i świadczenia usług transportowych odpowiedniej jakości.

Odsetki od kapitału własnego mogą być odjęte od odsetek branych pod uwagę przy obliczaniu kosztów.

Artykuł 13

1. Decyzje podjęte na mocy art. 6 i 9 ustalają z wyprzedzeniem kwotę rekompensaty na okres wynoszący co najmniej jeden rok. Równocześnie ustalają one czynniki, które mogłyby uzasadnić dostosowanie tej kwoty.
2. Dostosowanie kwoty określone w ust. 1 dokonywane jest corocznie, po zamknięciu sprawozdania rocznego z działalności danego przedsiębiorstwa.
3. Wypłacenie rekompensat ustalonych z wyprzedzeniem wykonywane jest w ratach. Wypłacanie sum należnych na podstawie dostosowania określonego w ust. 2 wykonywane jest bezzwłocznie po ustaleniu dostosowania.

SEKCJA V

Nakładanie nowych zobowiązań z tytułu świadczenia usług publicznych

Artykuł 14

1. Z wyłączeniem przypadków określonych w art. 1 ust. 3, po upływie daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, Państwa Członkowskie mogą nakładać zobowiązania z tytułu świadczenia usług publicznych na przedsiębiorstwa transportowe wyłącznie wtedy, gdy takie obowiązki są konieczne w celu zapewnienia świadczenia wystarczających usług transportowych.
2. Jeśli nałożone zobowiązanie pociąga za sobą w przedsiębiorstwie transportowym niekorzystne skutki gospodarcze, w rozumieniu art. 5 ust. 1 i 2 lub obciążenia finansowe w rozumieniu art. 9, właściwe władze Państw Członkowskich zapewniają w decyzjach nakładających zobowiązania, udzielenie rekompensaty za obciążenia finansowe, które z nich wynikają. Stosuje się przepisy art. 10-13.

SEKCJA VI

Przepisy końcowe

Artykuł 15

Decyzje podjęte przez właściwe władze Państw Członkowskich zgodnie z przepisami niniejszego rozporządzenia są uzasadnione i publikowane we właściwy sposób.

Artykuł 16

Państwa Członkowskie zapewniają przedsiębiorstwom transportowym, w ramach ich działalności jako przedsiębiorstwa transportowe, możliwość składania, przy pomocy właściwych środków, zażaleń dotyczących ich interesów, w odniesieniu do decyzji

podejmowanych na mocy niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 17

1. Komisja może żądać od Państw Członkowskich przekazywania wszystkich istotnych informacji dotyczących obowiązywania niniejszego rozporządzenia. W każdym przypadku, gdy uzna to za niezbędne, Komisja konsultuje się z zainteresowanymi Państwami Członkowskimi.

2. Rekompensata wypłacana na mocy niniejszego rozporządzenia jest zwolniona z procedury wstępnego informowania określonej w art. 93 ust. 3 Traktatu ustanawiającego Europejską Wspólnotę Gospodarczą.

Państwa Członkowskie przesyłają bezzwłocznie do Komisji informacje, sklasyfikowane według kategorii obowiązku, dotyczące rekompensat za obciążenia finansowe przedsiębiorstw transportowych, wynikające z utrzymania przepisów dotyczących usług publicznych określonych w art. 2 i z zastosowania do transportu osób stawek i warunków transportu nałożonych w interesie jednej lub wielu szczególnych kategorii osób.

Artykuł 18

1. Państwa Członkowskie, po konsultacji z Komisją i w odpowiednim czasie, przyjmują takie przepisy ustawowe, wykonawcze lub administracyjne, które mogą być konieczne do wykonania niniejszego rozporządzenia, w szczególności jego art. 4.

2. Na wniosek Państwa Członkowskiego lub jeśli Komisja uzna to za konieczne, konsultuje ona z zainteresowanym Państwem Członkowskim, proponowane warunki środków określonych w ust. 1.

Artykuł 19

1. W zakresie przedsiębiorstw kolejowych, niniejsze rozporządzenie stosuje się, w odniesieniu do ich transportu kolejowego, do następujących przedsiębiorstw:

- Societe nationale des chemins de fer belges (SNCB)/Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS);
- Deutsche Bundesbahn (DB);
- Societe nationale des chemins de fer francais (SNCF);
- Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato (FS);
- Societe nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL);
- Naamloze Vennootschap Nederlandse Spoorwegen (NS).

2. W zakresie pozostałych przedsiębiorstw transportowych, niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do przedsiębiorstw świadczących głównie usługi transportowe o charakterze lokalnym lub regionalnym.

3. W terminie trzech lat od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, Rada, na podstawie zasad i celów określonych w sekcji II jej decyzji z dnia 13 maja 1965 r., podejmuje decyzję o podjęciu działań w odniesieniu do zobowiązań właściwych dla pojęcia usług publicznych nieobjętych niniejszym rozporządzeniem.

Artykuł 20

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 lipca 1969 r.

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

Sporządzono w Luksemburgu, dnia 26 czerwca 1969 r.

W imieniu Rady

G. HORN

Przewodniczący