

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2023/989

z dnia 22 maja 2023 r.

w sprawie zmiany i sprostowania rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 17 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu Komisji (UE) nr 1321/2014 ⁽²⁾ ustanowiono wymagania dotyczące ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych, w tym kwalifikacji i licencji personelu odpowiedzialnego za dopuszczenie produktów do eksploatacji po obsłudze technicznej.
- (2) Termin „skomplikowany technicznie statek powietrzny z napędem silnikowym” zdefiniowano w art. 3 lit. j) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 ⁽³⁾ i został on uchylony rozporządzeniem (UE) 2018/1139. Zgodnie z art. 140 ust. 2 lit. b) rozporządzenia (UE) 2018/1139 rozporządzenie (UE) nr 1321/2014 należy w odniesieniu do definicji tego terminu dostosować do rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (3) Aby zwiększyć skuteczność systemu wydawania licencji na obsługę techniczną i systemu szkoleń, konieczne jest wprowadzenie zmian w wymaganiach dotyczących licencji na obsługę techniczną i organizacji szkoleniowych określonych w załączniku III (część 66) i załączniku IV (część 147) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014.
- (4) W szczególności niezbędne jest – przy utrzymaniu tego samego poziomu bezpieczeństwa i równych warunków działania – ułatwienie zatwierdzenia uprawnień na typ statku powietrznego w licencjach na obsługę techniczną, w przypadku gdy nie ma organizacji zatwierdzonych zgodnie z załącznikiem IV do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 oferujących szkolenie dotyczące danego typu statku powietrznego. Konieczna jest również aktualizacja podstawowego planu tematycznego szkolenia dla personelu poświadczającego zaangażowanego w obsługę techniczną statku powietrznego, zwiększenie skuteczności szkolenia w miejscu pracy wymaganego w odniesieniu do pierwszego zatwierdzenia uprawnień na typ w danej kategorii licencji na obsługę techniczną oraz wprowadzenie nowych metod szkolenia i technologii nauczania oraz innych ulepszeń w ramach regularnej aktualizacji przepisów zawartych w tym załączniku.

⁽¹⁾ Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

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

⁽³⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz.U. L 79 z 19.3.2008, s. 1).

- (5) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 1321/2014.
- (6) Podstawą tych zmian jest opinia nr 07/2022 ⁽⁴⁾ Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego zgodnie z art. 75 ust. 2 lit. b) i art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (7) Należy przewidzieć wystarczający okres przejściowy dla organizacji szkoleniowych z zakresu obsługi technicznej i organów wydających licencje, aby zapewnić przestrzeganie przez nie nowych przepisów i procedur wprowadzonych niniejszym rozporządzeniem.
- (8) Rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2022/1360 ⁽⁵⁾ zmieniono rozporządzenie (UE) nr 1321/2014 w celu uwzględnienia odniesień do danych i informacji wykorzystywanych do działań w zakresie ciągłej zdatości do lotu ustanowionych zgodnie z nowym załącznikiem Ib do rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 ⁽⁶⁾.
- (9) Rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2022/1360 w sposób niezamierzony skreślono pkt M.A.302 lit. d) ppkt 3 załącznika I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 oraz pkt ML.A.302 lit. c) ppkt 3–9 załącznika Vb (część ML) do tego rozporządzenia, które należało zachować. Ponadto w rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2022/1360 dodano w sposób niezamierzony kolejną lit. e) do pkt M.A.502 załącznika I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014, zamiast ją zastąpić.
- (10) Należy zatem odpowiednio sprostować rozporządzenie (UE) nr 1321/2014.
- (11) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 127 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. t) otrzymuje brzmienie:

„t) »harmonizacja systemów zarządzania« oznacza skoordynowany proces, w ramach którego systemy zarządzania co najmniej dwóch organizacji współdziałają i wymieniają się informacjami i metodami służącymi osiągnięciu wspólnych lub zgodnych celów w zakresie monitorowania bezpieczeństwa i zgodności.”;

b) dodaje się lit. u) w brzmieniu:

„u) »skomplikowany technicznie statek powietrzny z napędem silnikowym« oznacza:

(i) samolot:

- o maksymalnej certyfikowanej masie startowej powyżej 5 700 kg, lub
- certyfikowany dla maksymalnej liczby miejsc pasażerskich powyżej dziewiętnastu, lub
- certyfikowany do użytkowania z załogą składającą się przynajmniej z dwóch pilotów, lub
- wyposażony w silnik lub silniki turboodrzutowe lub więcej niż jeden silnik turbośmigłowy; lub

⁽⁴⁾ <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>

⁽⁵⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2022/1360 z dnia 28 lipca 2022 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1321/2014 w odniesieniu do wdrożenia bardziej proporcjonalnych wymogów dotyczących statków powietrznych wykorzystywanych w lotnictwie sportowym i rekreacyjnym (Dz.U. L 205 z 5.8.2022, s. 115).

⁽⁶⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatości do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1).

- (ii) śmigłowiec certyfikowany:
 - dla maksymalnej masy startowej powyżej 3 175 kg, lub
 - dla maksymalnej liczby miejsc pasażerskich powyżej dziewięciu, lub
 - do eksploatacji z załogą składającą się co najmniej z dwóch pilotów; lub
 - (iii) pionowzlot z pochylanymi wirnikami.”;
- 2) w art. 6 wprowadza się następujące zmiany:
- a) tytuł otrzymuje brzmienie:
„Wymagania mające zastosowanie do organizacji szkoleniowych i właściwych organów wydających licencje”;
 - b) dodaje się ust. 4, 5 i 6 w brzmieniu:
„4. Wszelkie podstawowe kursy szkoleniowe lub ich część, które rozpoczęły się przed dniem 12 czerwca 2024 r., w tym wszelkie powiązane egzaminy, muszą zakończyć się przed dniem 12 czerwca 2026 r. Odpowiednie certyfikaty uznania wydaje się również przed dniem 12 czerwca 2026 r.
5. Certyfikaty uznania, o których mowa w ust. 4, wydaje się zgodnie z niniejszym rozporządzeniem w jego wersji mającej zastosowanie przed dniem 12 czerwca 2024 r.
6. Do celów wydania lub zmiany licencji na obsługę techniczną statku powietrznego zgodnie z załącznikiem III (część 66) po dniu 12 czerwca 2024 r. właściwy organ uznaje, że status egzaminacyjny wnioskodawcy w odniesieniu do egzaminu z zakresu podstawowej wiedzy odpowiadający niniejszemu rozporządzeniu w jego wersji mającej zastosowanie przed dniem 12 czerwca 2024 r. spełnia wymogi niniejszego rozporządzenia w wersji mającej zastosowanie od dnia 12 czerwca 2024 r.”;
- 3) w załączniku III (część 66) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia;
- 4) w załączniku IV (część 147) wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

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

- 1) załącznik I (część M) zostaje sprostowany zgodnie z załącznikiem III do niniejszego rozporządzenia;
- 2) załącznik Vb (część ML) zostaje sprostowany zgodnie z załącznikiem IV do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 3

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 12 czerwca 2024 r.

Art. 1 ust. 1 i art. 2 stosuje się jednak od dnia 12 czerwca 2023 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 22 maja 2023 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

ZAŁĄCZNIK I

W ZAŁĄCZNIKU III (część 66) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w spisie treści wprowadza się następujące zmiany:
 - a) po pkt 66.B.1 dodaje się pkt 66.B.2 w brzmieniu:

„66.B.2 Sposoby spełnienia wymagań”;
 - b) po pkt 66.B.130 dodaje się pkt 66.B.135 w brzmieniu:

„66.B.135 Procedura zatwierdzania kursów szkoleniowych opartych na multimediami”;
 - c) tytuł dodatku III otrzymuje brzmienie:

„Dodatek III Szkolenie na typ statku powietrznego i standard ocen dotyczących typu statku powietrznego — szkolenie w miejscu pracy”;
 - d) tytuł dodatku IV otrzymuje brzmienie:

„Dodatek IV Moduły lub moduły częściowe doświadczenia i podstawowej wiedzy wymagane do przedłużenia licencji na obsługę techniczną statku powietrznego określonej w części 66”;
 - e) dodaje się tytuł dodatku IX w brzmieniu:

„Dodatek IX Metoda oceny szkolenia opartego na multimediami”;
- 2) w pkt 66.A.5 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) w ppkt 1 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Grupa 1: skomplikowane technicznie statki powietrzne z napędem silnikowym; śmigłowce wielosilnikowe; inne niż samoloty z silnikiem tłokowym, o maksymalnej certyfikowanej wysokości operacyjnej przekraczającej FL290; statki powietrzne wyposażone w systemy sztucznej stateczności i sterowania »fly-by-wire«; sterowce gazowe inne niż ELA2.”;
 - b) pkt 2 ppkt (i) tiret drugie otrzymuje brzmienie:

„— samoloty z silnikiem turbinowym zaklasyfikowane przez Agencję do tej podgrupy ze względu na ich mniejszy stopień skomplikowania.”;
- 3) pkt 66.A.10 lit. e) otrzymuje brzmienie:

„e) Jeżeli podmiot wnioskujący o zmianę kategorii podstawowych kwalifikuje się do wprowadzenia takich zmian w drodze procedury, o której mowa w pkt 66.B.105 w innym państwie członkowskim niż to, które wydało licencję, organizacja obsługi technicznej zatwierdzona zgodnie z załącznikiem II (część 145) lub załącznikiem Vd (część CAO) przesyła licencję na obsługę techniczną statku powietrznego wraz z formularzem 19 EASA do właściwego organu, o którym mowa w pkt 66.1 w celu opatrzenia zmiany licencji pieczęcią i podpisem lub ponownego wydania licencji, stosownie do przypadku.”;
- 4) w pkt 66.A.20 lit. a) ppkt 7 dodaje się następujący akapit:

„Licencja na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii C wydana w odniesieniu do skomplikowanych technicznie statków powietrznych z napędem silnikowym obejmuje przywileje wynikające z licencji na obsługę techniczną statku powietrznego kategorii C również w odniesieniu do statków powietrznych innych niż skomplikowane technicznie statki powietrzne z napędem silnikowym.”;
- 5) pkt 66.A.25 otrzymuje brzmienie:

„66.A.25 Wymagania z zakresu podstawowej wiedzy

 - a) Składający wniosek o licencję na obsługę techniczną statku powietrznego wykazuje, w drodze egzaminu, poziom wiedzy w zakresie powiązanych modułów tematycznych zgodnie z dodatkiem I (mającym zastosowanie do licencji kategorii A, B1, B2, B2L, B3 i C) lub dodatkiem VII (mającym zastosowanie do licencji kategorii L).

b) Egzaminy z zakresu podstawowej wiedzy są zgodne ze standardem określonym w dodatku II (mającym zastosowanie do licencji kategorii A, B1, B2, B2L, B3 i C) lub w dodatku VIII (mającym zastosowanie do licencji kategorii L) do niniejszego załącznika i są przeprowadzane przez jeden z następujących podmiotów:

- 1) organizację szkoleniową zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem IV (część 147);
- 2) właściwy organ;
- 3) w przypadku licencji kategorii L – inną organizację, w odniesieniu do której właściwy organ wyrazi zgodę.

c) Egzaminy z zakresu podstawowej wiedzy zalicza się w ciągu 10 lat poprzedzających złożenie wniosku o licencję na obsługę techniczną statku powietrznego lub dodanie kategorii lub podkategorii do takiej licencji. W przypadku niezaliczenia egzaminów z zakresu podstawowej wiedzy w tym dziesięcioletnim okresie składający wniosek może alternatywnie uzyskać zaliczenie egzaminów z zakresu podstawowej wiedzy zgodnie z lit. d).

Wymóg dziesięcioletniego okresu ważności ma zastosowanie do każdego pojedynczego modułu egzaminu, z wyjątkiem tych modułów egzaminu, które zostały już zaliczone jako część egzaminu na licencję innej kategorii, a licencja ta została już wydana.

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

- 1) egzaminów z zakresu podstawowej wiedzy, które zaliczono ponad 10 lat przed złożeniem wniosku o licencję na obsługę techniczną statku powietrznego (zob. lit. c));
- 2) wszelkich innych krajowych szkoleń i egzaminów technicznych uznawanych przez właściwy organ za równoważne z odpowiednimi wymaganiami dotyczącymi podstawowej wiedzy określonymi w niniejszym załączniku.

Wnioskodawca przedstawia dowód uzyskanego zaliczenia w postaci odniesienia do zatwierdzonego przez właściwy organ zgodnie z sekcją B podczęść E niniejszego załącznika III (część 66) raportu zaliczenia.

e) Podstawowy kurs szkoleniowy bez modułów 1 i 2 dodatku I do niniejszego załącznika uznaje się za pełny podstawowy kurs szkoleniowy zatwierdzony zgodnie z załącznikiem IV (część 147) tylko wtedy, gdy składający wniosek wykaże następnie znajomość tych modułów w drodze egzaminu, którego zaliczenie uzna właściwy organ.

f) Posiadacz licencji na obsługę techniczną statku powietrznego ubiegający się o dodanie innej kategorii lub podkategorii uzupełnia w drodze egzaminu poziom wiedzy odpowiednio do powiązanych modułów tematycznych zgodnie z dodatkiem I (w przypadku licencji kategorii A, B1, B2, B2L, B3 i C) lub dodatkiem VII (w przypadku licencji kategorii L).

W dodatku IV wyszczególniono moduły dodatku I (w odniesieniu do licencji kategorii B1, B2, B2L, B3 i C) lub dodatku VII (w odniesieniu do licencji kategorii L) wymagane do dodania nowej kategorii lub podkategorii do istniejącej licencji wydanej zgodnie z niniejszym załącznikiem.”;

6) w pkt 66.A.30 wprowadza się następujące zmiany:

- a) w lit. a) ppkt 2b skreśla się akapity drugi i trzeci;
- b) lit a) ppkt 3, 4 i 5 otrzymuje brzmienie:

„3. dla kategorii C w odniesieniu do skomplikowanych technicznie statków powietrznych z napędem silnikowym (CMPA):

- (i) trzy lata doświadczenia w wykonywaniu przywilejów kategorii B1.1, B1.3 lub B2 jako personel wspomagający, lub zarówno jako personel wspomagający, jak i personel poświadczający, zgodnie z pkt 145.A.35 załącznika II (część 145), w organizacji obsługi technicznej zajmującej się CMPA, w tym 12 miesięcy doświadczenia jako personel wspomagający w obsłudze hangarowej; lub

- (ii) pięć lat doświadczenia w wykonywaniu przywilejów kategorii B1.2, B1.4 lub L5 jako personel wspomagający, lub zarówno jako personel wspomagający jak i personel poświadczający, zgodnie z pkt 145.A.35 załącznika II (część 145), w organizacji obsługi technicznej zajmującej się CMPA, w tym 12 miesięcy doświadczenia jako personel wspomagający w obsłudze hangarowej; lub
- (iii) w przypadku składających wnioszek posiadających stopień akademicki – trzy lata doświadczenia w pracy w środowisku obsługi technicznej statku powietrznego przy reprezentatywnym zespole prac bezpośrednio związanych z obsługą techniczną statku powietrznego, w tym sześć miesięcy wykonywania zadań z zakresu obsługi hangarowej w ramach obsługi CMPA;
- (iv) w celu rozszerzenia zatwierdzonej kategorii C dotyczącej statków powietrznych innych niż CMPA na CMPA:
 - a) dwa lata doświadczenia w wykonywaniu przywilejów kategorii B1.1, B1.2, B1.3, B1.4, B2 i L5 jako personel wspomagający, lub zarówno jako personel wspomagający jak i personel poświadczający, zgodnie z pkt 145.A.35 załącznika II (część 145), w organizacji obsługi technicznej w ramach obsługi CMPA, w tym sześć miesięcy doświadczenia jako personel wspomagający w obsłudze hangarowej; lub
 - b) w przypadku posiadania licencji kategorii C na podstawie stopnia akademickiego – dwa lata doświadczenia w pracy w środowisku obsługi technicznej statku powietrznego przy reprezentatywnym zespole prac bezpośrednio związanych z obsługą techniczną statku powietrznego, w tym trzy miesiące wykonywania zadań z zakresu obsługi hangarowej w ramach obsługi CMPA;

4. dla kategorii C w odniesieniu do statków powietrznych innych niż CMPA:

- (i) trzy lata doświadczenia w wykonywaniu przywilejów kategorii B1, B2, B2L, B3 lub L jako personel wspomagający, lub zarówno jako personel wspomagający, jak i personel poświadczający, zgodnie z pkt 145.A.35 załącznika II (część 145), w organizacji obsługi technicznej w ramach obsługi statku powietrznego innego niż CMPA, w tym sześć miesięcy doświadczenia jako personel wspomagający w obsłudze hangarowej; lub
- (ii) w przypadku posiadaczy stopnia akademickiego – trzy lata doświadczenia w pracy w środowisku obsługi technicznej statku powietrznego przy reprezentatywnym zespole prac bezpośrednio związanych z obsługą techniczną statku powietrznego, w tym sześć miesięcy wykonywania zadań z zakresu obsługi hangarowej w ramach obsługi statku powietrznego innego niż CMPA;

5. stopień akademicki musi być uzyskany w odpowiedniej dziedzinie technicznej i wydany przez szkołę wyższą lub inną instytucję szkolnictwa wyższego uznaną przez właściwy organ.”;

c) lit. e) otrzymuje brzmienie:

„e) Niezależnie od przepisów lit. a) możliwe jest uznanie doświadczenia w obsłudze technicznej statku powietrznego uzyskanego w organizacjach niezatwierdzonych zgodnie z załącznikami II (część 145) lub Vd (część CAO), jeżeli taka obsługa techniczna jest równoważna z wymaganą na mocy niniejszego załącznika, zgodnie z ustaleniami właściwego organu.

Wymagane jest jednak wykazanie dodatkowego doświadczenia uzyskanego w organizacjach zatwierdzonych zgodnie z załącznikami II lub Vd lub pod nadzorem niezależnego personelu poświadczającego.”;

7) pkt 66.A.40 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Posiadacz licencji na obsługę techniczną statku powietrznego wypełnia odpowiednie części formularza 19 EASA (zob. dodatek V) i przedkłada go wraz ze swoim egzemplarzem licencji właściwemu organowi, który wydał pierwotną licencję na obsługę techniczną statku powietrznego, chyba że posiadacz licencji jest pracownikiem organizacji obsługi technicznej zatwierdzonej zgodnie z załącznikiem II (część 145) lub załącznikiem Vd (część CAO), która przewiduje w swojej specyfikacji procedurę, według której taka organizacja może przedłożyć niezbędną dokumentację w imieniu posiadacza licencji na obsługę techniczną statku powietrznego.”;

8) w pkt 66.A.45 lit. d) wprowadza się następujące zmiany:

a) w akapicie pierwszym tiret pierwsze otrzymuje brzmienie:

„— pozytywnym zaliczeniem oceny dotyczącej typu statku powietrznego odpowiedniego dla kategorii B1, B2 lub C, zgodnie z dodatkiem III do niniejszego załącznika (część 66);”

b) akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„W przypadku uprawnienia kategorii C dla osoby, która uzyskała kwalifikacje w ramach ścieżki akademickiej, jak określono w pkt 66.A.30 lit. a) ppkt 5, pierwsza ocena dotycząca odpowiedniego typu statku powietrznego odbywa się na poziomie kategorii B1 lub B2.”;

9) w pkt 66.A.45 lit. h) ppkt (ii) pppkt 3 skreśla się akapit trzeci;

10) dodaje się pkt 66.B.2 w brzmieniu:

„66.B.2 Sposoby spełnienia wymagań

a) Agencja opracowuje akceptowalne sposoby spełnienia wymagań (AMC), które można wykorzystywać do zapewnienia zgodności z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do niego.

b) W celu zapewnienia zgodności z niniejszym rozporządzeniem można stosować alternatywne sposoby spełnienia wymagań.

c) Właściwe organy informują Agencję o wszelkich alternatywnych sposobach spełnienia wymagań stosowanych przez osoby podlegające ich nadzorowi lub przez nie same w celu zapewnienia zgodności z niniejszym rozporządzeniem.”;

11) w pkt 66.B.105 wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„66.B.105 Procedura wydawania licencji na obsługę techniczną statku powietrznego poprzez zatwierdzoną organizację obsługi technicznej zgodnie z załącznikiem II (część 145) lub załącznikiem Vd (część CAO).”;

b) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Organizacja obsługi technicznej zatwierdzona zgodnie z załącznikiem II (część 145) lub załącznikiem Vd (część CAO), jeśli została upoważniona do prowadzenia tej działalności przez odpowiedni organ, może (i) przygotować licencję na obsługę techniczną statku powietrznego w imieniu właściwego organu lub (ii) kierować zalecenia do właściwego organu dotyczące wniosku od danej osoby o wydanie licencji na obsługę techniczną statku powietrznego tak, aby właściwy organ mógł przygotować i wydać taką licencję.”;

12) pkt 66.B.110 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) Moduły lub moduły częściowe doświadczenia i podstawowej wiedzy wymagane do dodania nowej kategorii lub podkategorii licencji do istniejącej licencji wydanej zgodnie z niniejszym załącznikiem wyszczególniono w tabelach w dodatku IV.”;

13) w pkt 66.B.130 dodaje się lit. c) w brzmieniu:

„c) Certyfikat uznania (formularz 149b EASA) w dodatku III do załącznika IV (część 147) stosuje się do uznania ukończenia elementów teoretycznych, elementów praktycznych, albo zarówno teoretycznych, jak i praktycznych elementów szkolenia z zakresu uprawnień na typ.”;

14) dodaje się pkt 66.B.135 w brzmieniu:

„66.B.135 Procedura zatwierdzania kursów szkoleniowych opartych na multimediami

Właściwy organ, za każdym razem, gdy zatwierdza kursy, w tym szkolenia oparte na multimediami, które są prowadzone w środowisku fizycznym lub w środowisku wirtualnym, lub w obu tych środowiskach, sprawdza, czy szkolenie podstawowe dotyczące statku powietrznego i szkolenie na typ statku powietrznego spełniają wymogi, odpowiednio, dodatku I i dodatku III.

Procedura zatwierdzania obejmuje zasady i kryteria określone w dodatku IX.”;

15) w pkt 66.B.200 wprowadza się następujące zmiany:

a) litery c) i d) otrzymują brzmienie:

„c) Podstawowe egzaminy odbywają się zgodnie ze standardem określonym odpowiednio w dodatkach I i II lub w dodatkach VII i VIII.

Do poświadczenia zaliczenia podstawowych egzaminów stosuje się certyfikat uznania (formularz 148b EASA) zawarty w dodatku III do załącznika IV (część 147).

d) Egzaminy po szkoleniu na typ i oceny dotyczące typu muszą być zgodne z normą określoną w dodatku III.

Do poświadczenia ukończenia szkolenia na typ statku powietrznego lub ocen dotyczących typu stosuje się certyfikat uznania (formularz 149b EASA) zawarty w dodatku III do załącznika IV (część 147).”;

b) lit. g) otrzymuje brzmienie:

„g) Poza specyficzną dokumentacją niezbędną do ocen dotyczących typu kandydat może mieć dostęp podczas ocen wyłącznie do dokumentów egzaminacyjnych.”;

16) w podczęści E zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Niniejsza podsekcja określa procedury przyznawania zaliczeń egzaminów, o których mowa w pkt 66.A.25 lit. d).”;

17) w pkt 66.B.400 dodaje się lit. d) w brzmieniu:

„d) W przypadku gdy składający wniosek odwołuje się do raportu zaliczenia egzaminu zatwierzonego przez inny właściwy organ, organ wydający licencję uwzględni taki raport zaliczenia egzaminu i zwraca się o poradę do tego drugiego organu w zakresie wykorzystania tego raportu.”;

18) pkt 66.B.405 lit. a) akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„Porównanie zawiera deklarację wykazania zgodności oraz uzasadnienie dla każdej deklaracji, a także możliwe warunki lub dodatkowe kwestie do uwzględnienia, lub oba te elementy.”;

19) w dodatku I wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2. **Modularyzacja**

Kwalifikacja w zakresie podstawowych przedmiotów dla każdej kategorii lub podkategorii licencji na obsługę techniczną statku powietrznego jest zgodna z następującą matrycą, gdzie odpowiednie przedmioty zaznaczono znakiem »X«, a zwrot »nie dotyczy« oznacza, że dany moduł tematyczny nie ma zastosowania ani nie jest wymagany.

| Moduł tematyczny | B1.1 A1 | B1.2 A2 | B1.3 A3 | B1.4 A4 | B3 | B2 | B2L | C |
|---|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--|-------------|-------------|--|
| | Silnik turbinowy | Silnik tłokowy | Silnik turbinowy | Silnik tłokowy | Samoloty bez hermetyzacji z silnikiem tłokowym MTOM ≤ 2 t | | | |
| 1. MATEMATYKA | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 2. FIZYKA | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 3. WIADOMOŚCI PODSTAWOWE Z ZAKRESU ELEKTRYKI | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 4. WIADOMOŚCI PODSTAWOWE Z ZAKRESU ELEKTRONIKI | X (nie dotyczy A1) | X (nie dotyczy A2) | X (nie dotyczy A3) | X (nie dotyczy A4) | X | X | X | X |
| 5. SYSTEMY INSTRUMENTÓW ELEKTRONICZNYCH TECHNIK CYFROWYCH | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 6. MATERIAŁY I SPRZĘT | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 7. DZIAŁANIA Z ZAKRESU OBSŁUGI TECHNICZNEJ | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 8. PODSTAWY AERODYNAMIKI | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 9. CZYNNIKI LUDZKIE | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 10. PRZEPISY DOTYCZĄCE LOTNICTWA | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 11. AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY SAMOLOTU | X | X | Nie dotyczy | Nie dotyczy | X | Nie dotyczy | Nie dotyczy | 11, 15 i 17 jako B1.1 lub 11, 16 i 17 jako B1.2 lub 12 i 15 jako B1.3 lub 12 i 16 jako B1.4 lub 13 i 14 jako B2 |
| 12. AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY ŚMIGŁOWCA | Nie dotyczy | Nie dotyczy | X | X | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy | |
| 13. AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY STATKU POWIETRZNEGO | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy | X | X | |
| 14. NAPĘD | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy | X | X | |
| 15. SILNIKI GAZOWE TURBINOWE | X | Nie dotyczy | X | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy | |
| 16. SILNIK TŁOKOWY | Nie dotyczy | X | Nie dotyczy | X | X | Nie dotyczy | Nie dotyczy | |
| 17. ŚMIGŁO | X | X | Nie dotyczy | Nie dotyczy | X | Nie dotyczy | Nie dotyczy | |

MODUŁ 1. MATEMATYKA

| MODUŁ 1. MATEMATYKA | POZIOM | |
|-------------------------------------|--------|-----------------------|
| | A | B1 B2 B2L B3 |
| 1.1 <i>Arytmetyka</i> | 1 | 2 |
| 1.2 <i>Algebra</i> | | |
| a) Proste wyrażenia algebraiczne; | 1 | 2 |
| b) Równania. | — | 1 |
| 1.3 <i>Geometria</i> | | |
| a) proste konstrukcje geometryczne; | — | 1 |
| b) Odwzorowanie graficzne; | 2 | 2 |
| c) Trygonometria. | — | 2 |

MODUŁ 2. FIZYKA

| MODUŁ 2. FIZYKA | POZIOM | |
|---|---------|-----------------|
| | A B3 | B1 B2 B2L |
| 2.1 <i>Materia</i> | 1 | 2 |
| 2.2 <i>Mechanika</i> | | |
| 2.2.1 <i>Statyka</i> | 1 | 2 |
| 2.2.2 <i>Kinetyka</i> | 1 | 2 |
| 2.2.3 <i>Dynamika</i> | | |
| a) Masa, siła i energia; | 1 | 2 |
| b) Pęd i zachowanie pędu. | 1 | 2 |
| 2.2.4 <i>Dynamika płynów</i> | | |
| a) Grawitacja i gęstość; | 2 | 2 |
| b) Lepkość; ścisłość płynów; ciśnienie statyczne, dynamiczne i całkowite. | 1 | 2 |
| 2.3 <i>Termodynamika</i> | | |
| a) Temperatura; | 2 | 2 |
| b) Ciepło. | 1 | 2 |
| 2.4 <i>Optyka (światło)</i> | — | 2 |
| 2.5 <i>Ruch i dźwięk falowy</i> | — | 2 |

MODUŁ 3. WIADOMOŚCI PODSTAWOWE Z ZAKRESU ELEKTRYKI

| MODUŁ 3. WIADOMOŚCI PODSTAWOWE Z ZAKRESU ELEKTRYKI | POZIOM | | |
|---|--------|-----------------|----|
| | A | B1 B2 B2L | B3 |
| 3.1 Teoria elektronu | 1 | 1 | 1 |
| 3.2 Statyczna energia elektryczna i przewodnictwo | 1 | 2 | 1 |
| 3.3 Terminologia elektryczna | 1 | 2 | 1 |
| 3.4 Wytwarzanie energii elektrycznej | 1 | 1 | 1 |
| 3.5 Źródła energii elektrycznej prądu stałego | 1 | 2 | 2 |
| 3.6 Obwody prądu stałego | 1 | 2 | 1 |
| 3.7 Opór/opornik | | | |
| a) Wytrzymałość; | — | 2 | 1 |
| b) Oporniki. | — | 1 | — |
| 3.8 Moc | — | 2 | 1 |
| 3.9 Pojemność elektryczna/kondensator | — | 2 | 1 |
| 3.10 Magnetyzm | | | |
| a) Teoria magnetyzmu; | — | 2 | 1 |
| b) Siła magnetomotoryczna. | — | 2 | 1 |
| 3.11 Indukcyjność/cewka indukcyjna | — | 2 | 1 |
| 3.12 Silnik prądu stałego/teoria prądnic | — | 2 | 1 |
| 3.13 Teoria prądu przemiennego | 1 | 2 | 1 |
| 3.14 Obwody rezystancyjne (R), pojemnościowe (C) i indukcyjne (L) | — | 2 | 1 |
| 3.15 Transformatory | — | 2 | 1 |
| 3.16 Filtry | — | 1 | — |
| 3.17 Prądnice prądu przemiennego | — | 2 | 1 |
| 3.18 Silniki prądu przemiennego | — | 2 | 1 |

MODUŁ 4. WIADOMOŚCI PODSTAWOWE Z ZAKRESU ELEKTRONIKI

| MODUŁ 4. WIADOMOŚCI PODSTAWOWE Z ZAKRESU ELEKTRONIKI | POZIOM | | |
|--|--------|----------|-----------|
| | A | B1 B3 | B2 B2L |
| 4.1 Półprzewodniki | | | |
| 4.1.1 Diody | | | |
| a) Opis i właściwości; | — | 2 | 2 |
| b) Działanie i funkcja. | — | — | 2 |
| 4.1.2 Tranzystory | | | |
| a) Opis i właściwości; | — | 1 | 2 |
| b) Konstrukcja i działanie. | — | — | 2 |
| 4.1.3 Układy scalone | | | |
| a) Podstawowy opis i działanie; | — | 1 | 2 |
| b) Opis i działanie. | — | — | 2 |
| 4.2. Płytki obwodów drukowanych | — | 1 | 2 |
| 4.3 Serwomechanizmy | | | |
| a) Zasady; | — | 1 | 2 |
| b) Konstrukcja, działanie i wykorzystanie. | — | — | 2 |

MODUŁ 5. SYSTEMY INSTRUMENTÓW ELEKTRONICZNYCH TECHNIK CYFROWYCH

| MODUŁ 5. SYSTEMY INSTRUMENTÓW ELEKTRONICZNYCH TECHNIK CYFROWYCH | POZIOM | | | |
|--|--------|----|----|-----------|
| | A | B3 | B1 | B2 B2L |
| 5.1 Systemy instrumentów elektronicznych | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 5.2 Systemy numerowania | — | — | 1 | 2 |
| 5.3 Przekształcanie danych | — | — | 1 | 2 |
| 5.4 Magistrale danych | — | — | 2 | 2 |
| 5.5 Obwody logiczne | | | | |
| a) Identyfikacja i zastosowania; | — | — | 2 | 2 |
| b) Interpretacja schematów logicznych. | — | — | — | 2 |
| 5.6 Podstawowa struktura komputera | | | | |
| a) Terminologia i technologia komputerowa; | 1 | 1 | 2 | 2 |
| b) Działanie komputera. | — | — | — | 2 |
| 5.7 Mikroprocesory | — | — | — | 2 |
| 5.8 Układy scalone | — | — | — | 2 |
| 5.9 Multipleksowanie | — | — | — | 2 |
| 5.10 Technika światłowodowa | — | — | 1 | 2 |
| 5.11 Wyświetlacze elektroniczne | 1 | 1 | 2 | 2 |
| 5.12 Urządzenia wrażliwe elektrostatycznie | 1 | 1 | 2 | 2 |
| 5.13 Kontrola zarządzania oprogramowaniem | — | 1 | 2 | 2 |
| 5.14 Środowisko elektromagnetyczne | — | 1 | 2 | 2 |
| 5.15 Typowe elektroniczne/cyfrowe systemy na statkach powietrznych | 1 | 1 | 1 | 1 |

MODUŁ 6. MATERIAŁY I SPRZĘT

| MODUŁ 6. MATERIAŁY I SPRZĘT | POZIOM | | |
|---|--------|----------|-----------|
| | A | B1 B3 | B2 B2L |
| 6.1 <i>Materiały budowy statku powietrznego zawierające żelazo</i> | | | |
| a) Stale stopowe wykorzystywane w statkach powietrznych; | 1 | 2 | 1 |
| b) Testowanie materiałów zawierających żelazo; | — | 1 | 1 |
| c) Procedury naprawy i inspekcji. | — | 2 | 1 |
| 6.2 <i>Materiały budowy statku powietrznego niezawierające żelaza</i> | | | |
| a) właściwości; | 1 | 2 | 1 |
| b) Testowanie materiałów niezawierających żelaza; | — | 1 | 1 |
| c) Procedury naprawy i inspekcji. | — | 2 | 1 |
| 6.3 <i>Materiały do budowy statku powietrznego — kompozyty i niemetalne</i> | | | |
| 6.3.1 <i>Kompozyty i niemetalne inne niż drewno i tkanina</i> | | | |
| a) właściwości; | 1 | 2 | 2 |
| b) Wykrywanie wad; | 1 | 2 | — |
| c) Procedury naprawy i inspekcji. | — | 2 | 1 |
| 6.3.2 <i>Struktury drewniane</i> | 1 | 1 | — |
| 6.3.3 <i>Pokrycia tkaninowe</i> | — | 1 | — |
| 6.4 <i>Korozja</i> | | | |
| a) Podstawy chemiczne; | 1 | 1 | 1 |
| b) Rodzaje korozji. | 2 | 3 | 2 |
| 6.5 <i>Elementy złączne</i> | | | |
| 6.5.1 <i>Gwinty</i> | 2 | 2 | 2 |
| 6.5.2 <i>Śruby, śruby dwustronne, wkręty</i> | 2 | 2 | 2 |
| 6.5.3 <i>Zatrzaśki</i> | 2 | 2 | 2 |
| 6.5.4 <i>Nity na statkach powietrznych</i> | 1 | 2 | 1 |
| 6.6 <i>Rury i złącza</i> | | | |
| a) Identyfikacja; | 2 | 2 | 2 |
| b) Standardowe złącza. | 2 | 2 | 1 |
| 6.7 <i>Sprężyny</i> | — | 2 | 1 |
| 6.8 <i>Łożyska</i> | 1 | 2 | 2 |
| 6.9 <i>Skrzynie biegów</i> | 1 | 2 | 2 |
| 6.10 <i>Linki sterownicze</i> | 1 | 2 | 1 |
| 6.11 <i>Przewody i połączenia elektryczne</i> | 1 | 2 | 2 |

MODUŁ 7. DZIAŁANIA Z ZAKRESU OBSŁUGI TECHNICZNEJ

| MODUŁ 7. DZIAŁANIA Z ZAKRESU OBSŁUGI TECHNICZNEJ | POZIOM | | |
|--|--------|----------|-----------|
| | A | B1 B3 | B2 B2L |
| 7.1 Środki bezpieczeństwa — statek powietrzny i warsztat | 3 | 3 | 3 |
| 7.2 Działania w warsztacie | 3 | 3 | 3 |
| 7.3 Narzędzia | 3 | 3 | 3 |
| 7.4 (Zarezerwowane) | — | — | — |
| 7.5 Rysunki techniczne maszynowe, wykresy i normy | 1 | 2 | 2 |
| 7.6 Pasowanie i tolerancje | 1 | 2 | 1 |
| 7.7 System połączeń elektrycznych (EWIS) | 1 | 3 | 3 |
| 7.8 Nitowanie | 1 | 2 | — |
| 7.9 Rury i przewody | 1 | 2 | — |
| 7.10 Sprężyny | 1 | 2 | — |
| 7.11 Łożyska | 1 | 2 | — |
| 7.12 Skrzynie biegów | 1 | 2 | — |
| 7.13 Linki sterownicze | 1 | 2 | — |
| 7.14 Postępowanie z materiałami | | | |
| 7.14.1 Blacha cienka | — | 2 | — |
| 7.14.2 Kompozyty i niemetal | — | 2 | — |
| 7.14.3 Obróbka przyrostowa | 1 | 1 | 1 |
| 7.15 (Zarezerwowane) | — | — | — |
| 7.16 Waga i równowaga statku powietrznego | | | |
| a) Obliczanie środka ciężkości; | — | 2 | 2 |
| b) Ważenie statku powietrznego. | — | 2 | — |
| 7.17 Obsługa i przechowywanie statku powietrznego | 2 | 2 | 2 |
| 7.18 Techniki demontażu, badania, naprawy i montażu | | | |
| a) Rodzaje uszkodzeń i techniki kontroli wzrokowej; | 2 | 3 | 3 |
| b) Metody naprawy generalnej, podręcznik naprawy konstrukcji; | — | 2 | — |
| c) Nieniszczące techniki kontroli; | — | 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 twarde lądowanie oraz lot przez turbulencje. | 2 | 2 | — |
| 7.20 Procedury obsługi technicznej | 1 | 2 | 2 |
| 7.21 Dokumentacja i komunikacja | 1 | 2 | 2 |

MODUŁ 8. PODSTAWY AERODYNAMIKI

| MODUŁ 8. PODSTAWY AERODYNAMIKI | | POZIOM | |
|--------------------------------|---|---------|-----------------|
| | | A B3 | B1 B2 B2L |
| 8.1 | Fizyka atmosfery Zastosowanie International Standard Atmosphere (ISA) do aerodynamiki. | 1 | 2 |
| 8.2 | Aerodynamika | 1 | 2 |
| 8.3 | Teoria lotu | 1 | 2 |
| 8.4 | Przepływ powietrza podczas lotu z dużymi prędkościami | 1 | 2 |
| 8.5 | Stateczność i dynamika lotu | 1 | 2 |

MODUŁ 9. CZYNNIKI LUDZKIE

| MODUŁ 9. CZYNNIKI LUDZKIE | | POZIOM |
|---------------------------|--|----------|
| | | WSZYSTKO |
| 9.1 | Ogólne | 2 |
| 9.2 | Ludzkie możliwości i ograniczenia | 2 |
| 9.3 | Psychologia społeczna | 1 |
| 9.4 | Czynniki wpływające na wyniki działania | 2 |
| 9.5 | Środowisko fizyczne | 1 |
| 9.6 | Zadania | 1 |
| 9.7 | Komunikacja | 2 |
| 9.8 | Błąd ludzki | 2 |
| 9.9 | Zarządzanie bezpieczeństwem | 2 |
| 9.10 | „Parszywa dwunastka” i ograniczanie ryzyka | 2 |

MODUŁ 10. PRZEPISY DOTYCZĄCE LOTNICTWA

| MODUŁ 10. PRZEPISY DOTYCZĄCE LOTNICTWA | | POZIOM | |
|--|---|--------|-----------------------|
| | | A | B1 B2 B2L B3 |
| 10.1 | Ramy prawne | 1 | 1 |
| 10.2 | Personel poświadczający — obsługa techniczna | 2 | 2 |
| 10.3 | Zatwierdzone organizacje obsługi technicznej | 2 | 2 |
| 10.4 | Niezależny personel poświadczający | - | 3 |
| 10.5 | Operacje lotnicze | 1 | 1 |
| 10.6 | Certyfikacja statków powietrznych, części i wyposażenia | 2 | 2 |
| 10.7 | Ciągła zdarność do lotu | 2 | 2 |
| 10.8 | Zasady nadzoru nad ciągłą zdarnością do lotu | 1 | 1 |
| 10.9 | Obsługa techniczna i certyfikacja wykraczające poza zakres obecnych przepisów UE (jeżeli nie zostaną zastąpione wymaganiami UE) | - | 1 |
| 10.10 | Cyberbezpieczeństwo w obsłudze technicznej w lotnictwie | 1 | 1 |

MODUŁ 11. AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY SAMOLOTU

| MODUŁ 11. AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY SAMOLOTU | POZIOM | | | | |
|--|--------|----|------|------|----|
| | A1 | A2 | B1.1 | B1.2 | B3 |
| 11.1 <i>Teoria lotu</i> | | | | | |
| a) Aerodynamika samolotu i sterowanie lotem; | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 |
| b) Samolot, inne urządzenia aerodynamiczne. | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 |
| 11.2 <i>Struktury płatowca (ATA 51)</i> | | | | | |
| a) Pojęcia ogólne; | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| b) Wymagania dotyczące zdolności do lotu dla wytrzymałości konstrukcyjnej; | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| c) Metody konstrukcyjne. | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 |
| 11.3 <i>Struktury płatowca — samoloty</i> | | | | | |
| 11.3.1 <i>Kadłub, drzwi, okna (ATA 52/53/56)</i> | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 |
| a) Zasady budowy; | | | | | |
| b) Urządzenia do holowania powietrznego; | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| c) Drzwi. | 1 | 1 | 2 | 1 | - |
| 11.3.2 <i>Skrzydła (ATA 57)</i> | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 |
| 11.3.3 <i>Stateczniki (ATA 55)</i> | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 |
| 11.3.4 <i>Powierzchnie sterowe lotu (ATA 55/57)</i> | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 |
| 11.3.5 <i>Gondole/Wsporniki (ATA 54)</i> | 1 | 1 | 2 | 2 | 1 |
| 11.4 <i>Klimatyzacja i zwiększanie ciśnienia w kabinie (ATA 21)</i> | | | | | |
| a) Zwiększanie ciśnienia; | 1 | 1 | 3 | 3 | — |
| b) Dopływ powietrza; | 1 | — | 3 | — | — |
| c) Klimatyzacja; | 1 | — | 3 | — | — |
| d) Urządzenia zabezpieczające i ostrzegawcze | 1 | 1 | 3 | 3 | — |
| e) System grzewczy i wentylacyjny. | — | 1 | — | 3 | 1 |
| 11.5 <i>Instrumenty/systemy elektroniki lotniczej</i> | | | | | |
| 11.5.1 <i>Systemy instrumentowe (ATA 31)</i> | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 |
| 11.5.2 <i>Systemy elektroniki lotniczej</i> | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| Podstawy układu systemu i działanie; Autopilot (ATA 22) Komunikacja (ATA 23); Systemy nawigacji (ATA 34). | | | | | |
| 11.6 <i>Energia elektryczna (ATA 24)</i> | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 |
| 11.7 <i>Sprzęt i wyposażenie (ATA 25)</i> | | | | | |
| a) Sprzęt awaryjny; | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| b) Układ kabiny i rozmieszczenie ładunku. | 1 | 1 | 1 | 1 | — |

| MODUŁ 11. AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY SAMOLOTU | POZIOM | | | | |
|--|--------|----|------|------|----|
| | A1 | A2 | B1.1 | B1.2 | B3 |
| 11.8 Ochrona przeciwpożarowa (ATA 26) | | | | | |
| a) Systemy wykrywania ognia i dymu oraz systemy gaszące pożar; | 1 | 1 | 1 | 1 | — |
| b) Przenośna gaśnica. | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 11.9 Sterowanie lotem (ATA 27) | 1 | 1 | 3 | 3 | 2 |
| a) Podstawowe i wtórne sterowanie lotem; | | | | | |
| b) Aktywacja i ochrona; | 1 | — | 3 | — | — |
| c) Funkcjonowanie systemu; | 1 | — | 3 | — | — |
| d) Równoważenie i ustawienie. | 1 | 1 | 3 | 3 | 2 |
| 11.10 Systemy paliwowe (ATA 28, ATA 47) | 1 | 1 | 3 | 3 | 1 |
| a) Układ systemu; | | | | | |
| b) Postępowanie z paliwem; | 1 | 1 | 3 | 3 | 1 |
| c) Wskazania i ostrzeżenia; | 1 | 1 | 3 | 3 | 1 |
| d) Systemy specjalne; | 1 | — | 3 | — | — |
| e) Wyważenie. | 1 | — | 3 | — | — |
| 11.11 Zasilanie hydrauliczne (ATA 29) | 1 | 1 | 3 | 3 | 2 |
| a) Opis systemu; | | | | | |
| b) Działanie systemu (1); | 1 | 1 | 3 | 3 | 2 |
| c) Działanie systemu (2); | 1 | — | 3 | — | — |
| 11.12 Osłona przed lodem i deszczem (ATA 30) | 1 | 1 | 3 | 3 | 1 |
| a) Zasady; | | | | | |
| b) Odladzanie; | 1 | 1 | 3 | 3 | 1 |
| c) Przeciwdziałanie oblodzeniu; | 1 | — | 3 | — | — |
| d) Wycieraczki; | 1 | 1 | 3 | 3 | 1 |
| e) Systemy hydrofobowe | 1 | — | 3 | — | — |
| 11.13 Podwozie samolotu (ATA 32) | 2 | 2 | 3 | 3 | 2 |
| a) Opis; | | | | | |
| b) Działanie systemu; | 2 | 2 | 3 | 3 | 2 |
| c) Czujniki powietrze-ziemia; | 2 | — | 3 | — | — |
| d) Zabezpieczenie ogona. | 2 | 2 | 3 | 3 | 2 |
| 11.14 Światła (ATA 33) | 2 | 2 | 3 | 3 | 2 |
| 11.15 Tlen (ATA 35) | 1 | 1 | 3 | 3 | 2 |
| 11.16 Zasilanie pneumatyczne/próżniowe (ATA 36) | | | | | |
| (a) Systemy; | 1 | 1 | 3 | 3 | 2 |
| (b) Pompy. | 1 | 1 | 3 | 3 | 2 |
| 11.17 Woda/odpady (ATA 38) | | | | | |
| (a) Systemy; | 2 | 2 | 3 | 3 | 2 |
| (b) Korozja. | 2 | 2 | 3 | 3 | 2 |
| 11.18 Systemy obsługi technicznej na pokładzie (ATA 45) | 1 | — | 2 | — | — |

| MODUŁ 11. AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY SAMOLOTU | POZIOM | | | | |
|---|--------|----|------|------|----|
| | A1 | A2 | B1.1 | B1.2 | B3 |
| 11.19 <i>Zintegrowane moduły elektroniki lotniczej (ATA 42)</i> | | | | | |
| (a) Ogólny opis i teoria systemów; | 1 | — | 2 | — | — |
| (b) Typowe układy systemów. | 1 | — | 2 | — | — |
| 11.20 <i>Systemy kabinowe (ATA 44)</i> | 1 | — | 2 | — | — |
| 11.21 <i>Systemy informatyczne (ATA 46)</i> | 1 | — | 2 | — | — |

MODUŁ 12. AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY ŚMIGŁOWCA

| MODUŁ 12. AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY ŚMIGŁOWCA | POZIOM | |
|--|----------|--------------|
| | A3 A4 | B1.3 B1.4 |
| 12.1 <i>Teoria lotu — aerodynamika obrotowego skrzydła</i> | 1 | 2 |
| 12.2 <i>Systemy sterowania lotem (ATA 67)</i> | 2 | 3 |
| 12.3 <i>Wytyczanie drogi łopaty i analiza wibracji (ATA 18)</i> | 1 | 3 |
| 12.4 <i>Transmisje</i> | 1 | 3 |
| 12.5 <i>Struktury płatowca (ATA 51)</i> | | |
| a) <i>Koncepcja ogólna;</i> | 2 | 2 |
| b) <i>Metody konstrukcji podstawowych elementów.</i> | 1 | 2 |
| 12.6 <i>Klimatyzacja (ATA 21)</i> | | |
| 12.6.1 <i>Dopływ powietrza</i> | 1 | 2 |
| 12.6.2 <i>Klimatyzacja</i> | 1 | 3 |
| 12.7 <i>Instrumenty/systemy elektroniki lotniczej</i> | | |
| 12.7.1 <i>Systemy instrumentowe (ATA 31)</i> | 1 | 2 |
| 12.7.2 <i>Systemy elektroniki lotniczej</i> | 1 | 1 |
| Podstawy układu systemu i działanie; Autopilot (ATA 22) Komunikacja (ATA 23); Systemy nawigacji (ATA 34). | | |
| 12.8 <i>Energia elektryczna (ATA 24)</i> | 1 | 3 |
| 12.9 <i>Sprzęt i wyposażenie (ATA 25)</i> | | |
| a) <i>Sprzęt awaryjny; Siedzenia, taśmy i pasy; Systemy podnoszenia.</i> | 2 | 2 |
| b) <i>Awaryjne systemy unoszenia na powierzchni; Układ kabiny, zatrzymanie ładunku; Rozmieszczenie wyposażenia; Montaż wyposażenia kabiny.</i> | 1 | 1 |
| 12.10 <i>Ochrona przeciwpożarowa (ATA 26)</i> | 1 | 3 |
| a) <i>Systemy wykrywania ognia i dymu oraz Systemy gaszące pożar;</i> | | |
| b) <i>Gaśnice przenośne.</i> | 1 | 1 |
| 12.11 <i>Systemy paliwowe (ATA 28)</i> | 1 | 3 |

| MODUŁ 12. AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY ŚMIGŁOWCA | POZIOM | |
|---|----------|--------------|
| | A3 A4 | B1.3 B1.4 |
| 12.12 Zasilanie hydrauliczne (ATA 29) | 1 | 3 |
| 12.13 Osłona przed lodem i deszczem (ATA 30) | 1 | 3 |
| 12.14 Podwozie samolotu (ATA 32) | 2 | 3 |
| a) Opis i działanie systemu; | | |
| b) Czujniki. | 2 | 3 |
| 12.15 Światła (ATA 33) | 2 | 3 |
| 12.16 (Zarezerwowane) | 2 | 3 |
| 12.17 Zintegrowane moduły elektroniki lotniczej (ATA 42) | | |
| (a) Ogólny opis i teoria systemów | 1 | 2 |
| (b) Typowe układy systemów | 1 | 2 |
| 12.18 Systemy obsługi technicznej na pokładzie (ATA 45) | 1 | 2 |
| Centralne komputery obsługi technicznej; System ładowania danych; System biblioteki elektronicznej. | | |
| 12.19 Systemy informatyczne (ATA 46) | 1 | 2 |

MODUŁ 13. AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY STATKU POWIETRZNEGO

C/N: Komunikacja i nawigacja; Ins.: Instrumenty; A/F: Autopilot; Sur.: Dozorowanie; A/S: Płatowiec i systemy

| MODUŁ 13. AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY STATKU POWIETRZNEGO | POZIOM | | | | | | |
|--|--------|-----------------------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|
| | B2 | B2L Pod- stawo- wy | B2L C/N | B2L Ins. | B2L A/F | B2L Sur. | B2L A/S |
| 13.1 Teoria lotu | | | | | | | |
| a) Aerodynamika samolotu i sterowanie lotem; | 1 | 1 | — | — | — | — | — |
| b) Aerodynamika obrotowego skrzydła. | 1 | 1 | — | — | — | — | — |
| 13.2 Struktury – koncepcje ogólne (ATA 51) | | | | | | | |
| a) Koncepcja ogólna; | 2 | 2 | — | — | — | — | — |
| b) Podstawy systemu strukturalnego; | 1 | 1 | — | — | — | — | — |
| 13.3 Autopilot (ATA 22) | | | | | | | |
| a) Podstawy automatycznego sterowania lotem; | 3 | — | — | — | 3 | — | — |
| b) Systemy automatycznej regulacji mocy silników samolotu przy podchodzeniu do lądowania i systemy automatycznego lądowania. | 3 | — | — | — | 3 | — | — |
| 13.4 Komunikacja/nawigacja (ATA 23/34) | | | | | | | |
| a) Podstawy systemów komunikacji i nawigacji; | 3 | — | 3 | — | — | — | — |

| MODUŁ 13. AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY STATKU POWIETRZNEGO | POZIOM | | | | | | |
|---|--------|----------------|---------|----------|---------|----------|---------|
| | B2 | B2L Podstawowy | B2L C/N | B2L Ins. | B2L A/F | B2L Sur. | B2L A/S |
| b) Podstawy systemów dozoru statku powietrznego. | 3 | — | — | — | — | 3 | — |
| 13.5 Moc elektryczna (ATA 24) | 3 | 3 | — | — | — | — | — |
| 13.6 Sprzęt i wyposażenie (ATA 25) | 3 | — | — | — | — | — | — |
| 13.7 Sterowanie lotem | | | | | | | |
| a) Podstawowe i wtórne sterowanie lotem (ATA 27); | 2 | — | — | — | 2 | — | — |
| b) Aktywacja i ochrona; | 2 | — | — | — | 2 | — | — |
| c) Funkcjonowanie systemu; | 3 | — | — | — | 3 | — | — |
| d) Sterowanie lotem wiroplatu (ATA 67). | 2 | — | — | — | 2 | — | — |
| 13.8 Przyrządy (ATA 31) | 3 | — | — | 3 | — | — | — |
| 13.9 Światła (ATA 33) | 3 | 3 | — | — | — | — | — |
| 13.10 Systemy obsługi technicznej na pokładzie (ATA 45) | 3 | — | — | — | — | — | — |
| 13.11 Klimatyzacja i zwiększanie ciśnienia w kabinie (ATA 21) | | | | | | | |
| (a) Zwiększanie ciśnienia; | 3 | — | — | — | — | — | 3 |
| (b) Dopływ powietrza; | 1 | — | — | — | — | — | 1 |
| (c) Klimatyzacja; | 3 | — | — | — | — | — | 3 |
| (d) Urządzenia zabezpieczające i ostrzegawcze. | 3 | — | — | — | — | — | 3 |
| 13.12 Ochrona przeciwpożarowa (ATA 26) | | | | | | | |
| a) Systemy wykrywania ognia i dymu oraz systemy gaszące pożar; | 3 | — | — | — | — | — | 3 |
| b) Przenośna gaśnica. | 1 | — | — | — | — | — | 1 |
| 13.13 Systemy paliwowe (ATA 28, ATA 47) | | | | | | | |
| (a) Układ systemu; | 1 | — | — | — | — | — | 1 |
| (b) Postępowanie z paliwem; | 2 | — | — | — | — | — | 2 |
| (c) Wskazania i ostrzeżenia; | 3 | — | — | — | — | — | 3 |
| (d) Systemy specjalne; | 1 | — | — | — | — | — | 1 |
| (e) wyważenie. | 3 | — | — | — | — | — | 3 |
| 13.14 Zasilanie hydrauliczne (ATA 29) | | | | | | | |
| (a) Układ systemu; | 1 | — | — | — | — | — | 1 |
| (b) Działanie systemu (1); | 3 | — | — | — | — | — | 3 |
| (c) Działanie systemu (2). | 3 | — | — | — | — | — | 3 |

| MODUŁ 13. AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY STATKU POWIETRZNEGO | POZIOM | | | | | | |
|--|--------|-----------------------------|------------|-------------|------------|-------------|------------|
| | B2 | B2L Pod- stawo- wy | B2L C/N | B2L Ins. | B2L A/F | B2L Sur. | B2L A/S |
| 13.15 Osłona przed lodem i deszczem (ATA 30) | | | | | | | |
| (a) Zasady; | 2 | — | — | — | — | — | 2 |
| (b) Odladzanie; | 3 | — | — | — | — | — | 3 |
| (c) Przeciwdziałanie oblodzeniu; | 2 | — | — | — | — | — | 2 |
| (d) Systemy wycieraczek; | 1 | — | — | — | — | — | 1 |
| (e) Środek hydrofobowy. | 1 | — | — | — | — | — | 1 |
| 13.16 Podwozie samolotu (ATA 32) | | | | | | | |
| (a) Opis; | 1 | — | — | — | — | — | 1 |
| (b) System; | 3 | — | — | — | — | — | 3 |
| (c) Czujniki powietrze-ziemia. | 3 | — | — | — | — | — | 3 |
| 13.17 Tlen (ATA 35) | 3 | - | — | — | — | — | 3 |
| 13.18 Zasilanie pneumatyczne/próżniowe (ATA 36) | 2 | | — | — | — | — | 2 |
| 13.19 Woda/odpady (ATA 38) | 2 | - | — | — | — | — | 2 |
| 13.20 Zintegrowane moduły elektroniki lotniczej(ATA 42) | | | — | — | — | — | — |
| (a) Ogólny opis i teoria systemów; | 3 | - | — | — | — | — | — |
| (b) Typowe układy systemów. | 3 | - | — | — | — | — | — |
| 13.21 Systemy kabinowe (ATA 44) | 3 | - | — | — | — | — | — |
| 13.22 Systemy informatyczne (ATA 46) | 3 | - | — | — | — | — | — |

MODUŁ 14. NAPĘD

| MODUŁ 14. NAPĘD | POZIOM |
|---|--|
| | B2 B2L Przyrządy B2L Płatowiec i systemy |
| 14.1 Silniki | |
| a) Silniki turbinowe; | 1 |
| b) Pomocnicze zespoły zasilania (APU); | 1 |
| c) Silniki tłokowe; | 1 |
| d) Silniki elektryczne i hybrydowe; | 2 |
| e) Sterowanie silnikiem. | 2 |
| 14.2 Elektryczne/elektroniczne silnikowe systemy wskazań | 2 |
| 14.3 Systemy śmigła | 2 |
| 14.4 Układ startowy i zapłonowy | 2 |

MODUŁ 15. SILNIK GAZOWY TURBINOWY

| MODUŁ 15. SILNIK GAZOWY TURBINOWY | POZIOM | |
|---|----------|--------------|
| | A1 A3 | B1.1 B1.3 |
| 15.1 Podstawy | 1 | 2 |
| 15.2 Osiągi silnika | — | 2 |
| 15.3 Otwór wlotowy | 2 | 2 |
| 15.4 Kompresory | 1 | 2 |
| 15.5 Sekcja spalania | 1 | 2 |
| 15.6 Sekcja turbinowa | 2 | 2 |
| 15.7 Układ wylotowy | 1 | 2 |
| 15.8 Łożyska i uszczelki | — | 2 |
| 15.9 Smary i paliwa | 1 | 2 |
| 15.10 Systemy smarowania | 1 | 2 |
| 15.11 Systemy paliwowe | 1 | 2 |
| 15.12 Systemy lotnicze | 1 | 2 |
| 15.13 Układ startowy i zapłonowy | 1 | 2 |
| 15.14 Silnikowe systemy wskazań | 1 | 2 |
| 15.15 Alternatywne konstrukcje turbin | — | 1 |
| 15.16 – Silniki turbośmigłowe | 1 | 2 |
| 15.17 Silniki turboshaft | 1 | 2 |
| 15.18 Pomocnicze źródła zasilania (APU): | 1 | 2 |
| 15.19 Zabudowa zespołu napędowego | 1 | 2 |
| 15.20 Systemy ochrony przeciwpożarowej. | 1 | 2 |
| 15.21 Monitorowanie silnika i operacje naziemne | 1 | 3 |
| 15.22 Przechowywanie i konserwacja silnika | — | 2 |

MODUŁ 16. SILNIK TŁOKOWY

| MODUŁ 16. SILNIK TŁOKOWY | POZIOM | |
|---|----------|--------------------|
| | A2 A4 | B1.2 B1.4 B3 |
| 16.1 Podstawy | 1 | 2 |
| 16.2 Osiągi silnika | 1 | 2 |
| 16.3 Konstrukcja silnika | 1 | 2 |
| 16.4 Systemy paliwowe silnika | | |
| 16.4.1 Gaźniki | 1 | 2 |
| 16.4.2 Systemy wtrysku paliwa | 1 | 2 |
| 16.4.3 Elektroniczne sterowanie silnikiem | 1 | 2 |
| 16.5 Układ startowy i zapłonowy | 1 | 2 |

| MODUŁ 16. SILNIK TŁOKOWY | POZIOM | |
|---|----------|--------------------|
| | A2 A4 | B1.2 B1.4 B3 |
| 16.6 Układ ssania, układ wydechowy i układ chłodzenia | 1 | 2 |
| 16.7 Doładowanie/turboładowanie | 1 | 2 |
| 16.8 Smary i paliwa | 1 | 2 |
| 16.9 Systemy smarowania | 1 | 2 |
| 16.10 Silnikowe systemy wskazań | 1 | 2 |
| 16.11 Zabudowa zespołu napędowego | 1 | 2 |
| 16.12 Monitorowanie silnika i operacje naziemne | 1 | 3 |
| 16.13 Przechowywanie i konserwacja silnika | — | 2 |
| 16.14 Alternatywne konstrukcje silników tłokowych | 1 | 1 |

MODUŁ 17. ŚMIGŁO

| MODUŁ 17. ŚMIGŁO | POZIOM | |
|--|----------|--------------------|
| | A1 A2 | B1.1 B1.2 B3 |
| 17.1 Podstawy | 1 | 2 |
| 17.2 Konstrukcja śmigła | 1 | 2 |
| 17.3 Sterowanie skoku śmigła | 1 | 2 |
| 17.4 Synchronizacja śmigła | — | 2 |
| 17.5 Ochrona przed oblodzeniem śmigła | 1 | 2 |
| 17.6 Obsługa techniczna śmigła | 1 | 3 |
| 17.7 Przechowywanie i konserwacja śmigła | 1 | 2" |

b) dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3. **Metody szkolenia podstawowego**

W odniesieniu do całego kursu lub każdego z jego modułów lub podmodułów określa się odpowiednią metodę szkolenia lub połączenie metod z uwzględnieniem zakresu i celów każdej fazy szkolenia oraz korzyści i ograniczeń wynikających z dostępnych metod szkolenia.

Metody szkoleniowe oparte na multimediami można wykorzystać do realizacji celów szkolenia w środowisku fizycznym albo w środowisku wirtualnym.”;

20) w dodatku II wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 1.4) otrzymuje brzmienie:

„1.4. Pytania opisowe przygotowuje się i ocenia na podstawie zakresu materiału określonego w dodatku I, moduł 7.”;

b) pkt 1.11, 1.12 i 1.13 otrzymują brzmienie:

„1.11 Kolejną próbę zaliczenia egzaminu w ramach modułu można podjąć dopiero po upływie 90 dni od dnia, w którym odbywał się niezaliczony egzamin w ramach tego modułu, z wyjątkiem organizacji szkoleniowej z zakresu obsługi technicznej zatwierdzonej zgodnie z załącznikiem IV (część 147), która prowadzi kurs doszkalanania w zakresie niezaliczonych obszarów z danego modułu; próbę zaliczenia niezdanego modułu można podjąć po upływie 30 dni.

- 1.12. Egzamin z zakresu podstawowej wiedzy o maksymalnym dopuszczalnym czasie dłuższym niż 90 minut lub dłuższym niż 180 minut można podzielić, odpowiednio, na dwa lub trzy egzaminy częściowe.

Każdy egzamin częściowy:

- a) stanowi uzupełnienie pozostałych egzaminów częściowych, do których przystępuje kandydat, a połączenie egzaminów częściowych musi spełniać wymagania egzaminacyjne przewidziane dla modułu tematycznego;
 - b) odbywa się przez podobny dopuszczalny czas;
 - c) jest zaliczony w przypadku udzielenia prawidłowych odpowiedzi na co najmniej 75 % pytań;
 - d) zawiera liczbę pytań będącą wielokrotnością czterech;
 - e) wymienia się w tym samym certyfikacie uznania, który wydano po zaliczeniu ostatniego egzaminu częściowego. Certyfikat uznania zawiera daty i wyniki egzaminów częściowych – bez uśredniania wyników;
 - f) przystępuje się do niego w ramach tej samej organizacji, zgodnie z przepisami dotyczącymi ponownych prób zaliczenia zwykłych egzaminów.
- 1.13. Maksymalna liczba prób zaliczenia każdego egzaminu wynosi trzy w okresie 12 miesięcy.

Składający wniosek przedstawia pisemne oświadczenie zatwierdzonej organizacji szkoleniowej z zakresu obsługi technicznej lub właściwemu organowi, do których występuje o przeprowadzenie egzaminu, zawierające informacje na temat liczby i terminów podejść do egzaminu w ciągu ostatnich 12 miesięcy oraz nazwę organizacji lub właściwego organu, gdzie podejścia te miały miejsce. Zatwierdzona organizacja szkoleniowa z zakresu obsługi technicznej lub właściwy organ odpowiadają za sprawdzenie liczby podejść w danym przedziale czasu.”;

- c) dodaje się pkt 1.14 w brzmieniu:

„1.14 Przyjmuje się, że pytania wykorzystane w ramach programu uczenia się opartego na multimediach nie mogą pojawić się na egzaminach, chociaż zakres tematyczny tych pytań może być taki sam.”;

- d) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Liczba pytań dla modułów

2.1. MODUŁ 1 — MATEMATYKA

Kategoria A: 16 pytań wielokrotnego wyboru, bez pytań opisowych.

Czas przeznaczony na rozwiązanie: 20 minut.

Kategoria B1, B2, B2L i B3: 32 pytania wielokrotnego wyboru, bez pytań opisowych.

Czas przeznaczony na rozwiązanie: 40 minut.

2.2. MODUŁ 2 — FIZYKA

Kategoria A i B3: 32 pytania wielokrotnego wyboru, bez pytań opisowych.

Czas przeznaczony na rozwiązanie: 40 minut.

Kategoria B1, B2 i B2L: 52 pytania wielokrotnego wyboru, bez pytań opisowych.

Czas przeznaczony na rozwiązanie: 65 minut.

2.3. MODUŁ 3 — PODSTAWOWE WIADOMOŚCI DOTYCZĄCE ELEKTRYKI

Kategoria A: 20 pytań wielokrotnego wyboru, bez pytań opisowych.

Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut.

Kategoria B3: 24 pytania wielokrotnego wyboru, bez pytań opisowych.

Czas przeznaczony na rozwiązanie: 30 minut.

Kategoria B1, B2 i B2L: 52 pytania wielokrotnego wyboru, bez pytań opisowych.

Czas przeznaczony na rozwiązanie: 65 minut.

- 2.4. MODUŁ 4 — PODSTAWOWE WIADOMOŚCI DOTYCZĄCE ELEKTRONIKI
Kategoria B1 i B3: 20 pytań wielokrotnego wyboru, bez pytań opisowych.
Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut.
Kategoria B2 i B2L: 40 pytań wielokrotnego wyboru, bez pytań opisowych.
Czas przeznaczony na rozwiązanie: 50 minut.
- 2.5. MODUŁ 5 — TECHNIKI CYFROWE/SYSTEMY INSTRUMENTÓW ELEKTRYCZNYCH
Kategoria A i B3: 20 pytań wielokrotnego wyboru, bez pytań opisowych.
Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut.
Kategoria B1: 40 pytań wielokrotnego wyboru, bez pytań opisowych.
Czas przeznaczony na rozwiązanie: 50 minut.
Kategoria B2 i B2L: 72 pytania wielokrotnego wyboru, bez pytań opisowych.
Czas przeznaczony na rozwiązanie: 90 minut.
- 2.6. MODUŁ 6 — MATERIAŁY I SPRZĘT
Kategoria A: 52 pytania wielokrotnego wyboru, bez pytań opisowych.
Czas przeznaczony na rozwiązanie: 65 minut.
Kategoria B1 i B3: 80 pytań wielokrotnego wyboru, bez pytań opisowych.
Czas przeznaczony na rozwiązanie: 100 minut.
Kategoria B2 i B2L: 60 pytań wielokrotnego wyboru, bez pytań opisowych.
Czas przeznaczony na rozwiązanie: 75 minut.
- 2.7. MODUŁ 7 — PRAKTYKI OBSŁUGI TECHNICZNEJ
Kategoria A: 76 pytań wielokrotnego wyboru i 2 pytania opisowe.
Czas przeznaczony na rozwiązanie: 95 minut plus 40 minut.
Kategoria B1 i B3: 80 pytań wielokrotnego wyboru i 2 pytania opisowe.
Czas przeznaczony na rozwiązanie: 100 minut plus 40 minut.
Kategoria B2 i B2L: 60 pytań wielokrotnego wyboru i 2 pytania opisowe.
Czas przeznaczony na rozwiązanie: 75 minut plus 40 minut.
- 2.8. MODUŁ TEMATYCZNY 8 — PODSTAWY AERODYNAMIKI
Kategoria A, B3, B1, B2 i B2L: 24 pytania wielokrotnego wyboru, bez pytań opisowych.
Czas przeznaczony na rozwiązanie: 30 minut.
- 2.9. MODUŁ 9 — CZYNNIKI LUDZKIE
Kategoria A, B1, B3, B2 i B2L: 28 pytań wielokrotnego wyboru, bez pytań opisowych.
Czas przeznaczony na rozwiązanie: 35 minut.
- 2.10. MODUŁ 10 — LEGISLACJA DOTYCZĄCA LOTNICTWA
Kategoria A: 32 pytania wielokrotnego wyboru, bez pytań opisowych.
Czas przeznaczony na rozwiązanie: 40 minut.
Kategoria B1, B3, B2 i B2L: 44 pytania wielokrotnego wyboru, bez pytań opisowych.
Czas przeznaczony na rozwiązanie: 55 minut.
- 2.11. MODUŁ 11 AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY SAMOLOTU
Kategoria A1: 108 pytań wielokrotnego wyboru, bez pytań opisowych.
Czas przeznaczony na rozwiązanie: 135 minut.
Kategoria A2: 72 pytania wielokrotnego wyboru, bez pytań opisowych.

Czas przeznaczony na rozwiązanie: 90 minut.

Kategoria B1.1: 140 pytań wielokrotnego wyboru, bez pytań opisowych.

Czas przeznaczony na rozwiązanie: 175 minut.

Kategoria B1.2: 100 pytań wielokrotnego wyboru, bez pytań opisowych.

Czas przeznaczony na rozwiązanie: 125 minut.

Kategoria B3: 60 pytań wielokrotnego wyboru, bez pytań opisowych.

Czas przeznaczony na rozwiązanie: 75 minut.

2.12. MODUŁ 12 — AERODYNAMIKA, STRUKTURY I SYSTEMY ŚMIGŁOWCA

Kategoria A: 100 pytań wielokrotnego wyboru, bez pytań opisowych.

Czas przeznaczony na rozwiązanie: 125 minut.

Kategoria B1.3 i B1.4: 128 pytań wielokrotnego wyboru, bez pytań opisowych.

Czas przeznaczony na rozwiązanie: 160 minut.

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

Kategoria B2: 188 pytań wielokrotnego wyboru, bez pytań opisowych.

Czas przeznaczony na rozwiązanie: 235 minut.

Kategoria B2L:

| Uprawnienie na systemy | Liczba pytań wielokrotnego wyboru | Czas przeznaczony na rozwiązanie (w minutach) |
|--|-----------------------------------|---|
| Podstawowe wymagania (podmoduły 13.1, 13.2, 13.5 i 13.9) | 32 | 40 |
| KOMUNIKACJA/NAWIGACJA (podmoduł 13.4 lit. a)) | 24 | 30 |
| PRZYRZĄDY (podmoduł 13.8) | 20 | 25 |
| AUTOPILOT (podmoduły 13.3 i 13.7) | 28 | 35 |
| DOZOROWANIE (podmoduł 13.4 lit. b)) | 20 | 25 |
| SYSTEMY PŁATOWCA (podmoduły 13.11–13.19) | 52 | 65 |

2.14. MODUŁ 14 – NAPĘD

Kategoria B2 i B2L: 32 pytania wielokrotnego wyboru, bez pytań opisowych.

Czas przeznaczony na rozwiązanie: 40 minut.

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

2.15. MODUŁ 15 — SILNIK GAZOWY TURBINOWY

Kategoria A1 i A3: 60 pytań wielokrotnego wyboru, bez pytań opisowych.

Czas przeznaczony na rozwiązanie: 75 minut.

Kategoria B1.1 i B1.3: 92 pytania wielokrotnego wyboru, bez pytań opisowych.

Czas przeznaczony na rozwiązanie: 115 minut.

2.16. MODUŁ 16 — SILNIK TŁOKOWY

Kategoria A2 i A4: 52 pytania wielokrotnego wyboru, bez pytań opisowych.

Czas przeznaczony na rozwiązanie: 65 minut.

Kategoria B3, B1.2 i B1.4: 76 pytań wielokrotnego wyboru, bez pytań opisowych.

Czas przeznaczony na rozwiązanie: 95 minut.

2.17. MODUŁ 17 – ŚMIGŁO

Kategoria A1 i A2: 20 pytań wielokrotnego wyboru, bez pytań opisowych.

Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut.

Kategoria B3, B1.1 i B1.2: 32 pytania wielokrotnego wyboru, bez pytań opisowych.

Czas przeznaczony na rozwiązanie: 40 minut.”;

21) w dodatku III wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Dodatek III Szkolenie na typ statku powietrznego i standard ocen dotyczących typu statku powietrznego — szkolenie w miejscu pracy”;

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

„(ii) odpowiadają standardowi określone w pkt 3.1 niniejszego dodatku oraz elementom określonym w danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012, jeżeli są one dostępne.”;

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

„(ii) odpowiadają standardowi określone w pkt 3.2 niniejszego dodatku oraz elementom określonym w danych dotyczących zgodności operacyjnej ustalonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012, jeżeli są one dostępne.”;

d) pkt 1 lit. b) ppkt (iv) otrzymuje brzmienie:

„(iv) obejmują prezentacje przy użyciu sprzętu, podzespołów, szkoleniowych symulatorów obsługi technicznej, urządzeń szkoleniowych do obsługi technicznej, lub rzeczywistych statków powietrznych.”;

e) pkt 1 lit. c) ppkt (i) otrzymuje brzmienie:

„(i) szkolenie w zakresie różnic jest szkoleniem wymaganym w celu zapoznania się z różnicami w szkoleniu pomiędzy:

a) dwoma różnymi uprawnieniami na typ statku powietrznego tego samego producenta, zgodnie z decyzją Agencji; lub

b) dwoma różnymi kategoriami licencji w odniesieniu do tego samego uprawnienia na typ statku powietrznego.”;

f) dodaje się pkt 1 lit. c) ppkt (iv) w brzmieniu:

„(iv) szkolenie w zakresie różnic rozpoczyna się i kończy w ciągu trzech lat poprzedzających wniosek o nowe uprawnienie na typ w tej samej kategorii (przypadek a)) lub w innej kategorii (przypadek b)).”;

g) w pkt 3 po akapicie pierwszym dodaje się akapity w brzmieniu:

„W odniesieniu do całego kursu lub każdej z jego części określa się odpowiednią metodę szkolenia lub połączenie metod szkolenia z uwzględnieniem zakresu i celów każdej fazy szkolenia oraz korzyści i ograniczeń wynikających z dostępnych metod szkolenia.

Metody szkoleniowe oparte na multimediami można wykorzystać do realizacji celów szkolenia w środowisku fizycznym albo w środowisku wirtualnym.”;

h) pkt 3.1 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Cel:

Po ukończeniu szkolenia teoretycznego słuchacz jest w stanie wykazać, odpowiednio do poziomów wskazanych w programie szkolenia w dodatku III, szczegółową wiedzę teoretyczną w zakresie odpowiednich systemów, struktur, działania, obsługi technicznej, napraw oraz wykrywania i usuwania usterek zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej. Słuchacz potrafi wykazać się umiejętnością korzystania z podręczników i zatwierdzonych procedur, w tym znajomością odpowiednich kontroli i ograniczeń.”;

i) w pkt 3.1 lit. d) akapit czwarty otrzymuje brzmienie:

„Ponadto kurs musi określać i uzasadniać następujące kwestie:

- minimalną fizyczną lub wirtualną obecność słuchacza w klasie wymaganą do osiągnięcia celów kursu;
- maksymalną liczbę godzin fizycznego lub wirtualnego szkolenia w klasie dziennie uwzględniającą aspekty czynnika pedagogicznego i ludzkiego.”;

j) w pkt 3.1 lit. e) wprowadza się następujące zmiany:

(i) po akapicie drugim dodaje się akapit w brzmieniu:

„Uwzględnia się minimalny program szkolenia z zakresu danych dotyczących zgodności operacyjnej, ustanowiony zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012, jeżeli taki program jest dostępny.”;

(ii) w tabeli wprowadza się następujące zmiany:

- na poziomie „Struktury płatowca” skreśla się rozdział „27 A Powierzchnie sterowe lotu (wszystkie)”;
- na poziomie „Systemy płatowca” po rozdziale 46 dodaje się rozdział 47 w brzmieniu:

| | | | | | | | | | |
|------------------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|----|
| „47 System wytwarzania azotu | 3 | 1 | 3 | 1 | — | — | — | — | 2” |
|------------------------------|---|---|---|---|---|---|---|---|----|

- na poziomie „Systemy płatowca” po rozdziale 50 dodaje się rozdział „55/57 Powierzchnie sterowe lotu (wszystkie)” w brzmieniu:

| | | | | | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|---|---|---|----|
| „55/57 Powierzchnie sterowe lotu (wszystkie) | 3 | 1 | 3 | 1 | — | — | — | — | 1” |
|--|---|---|---|---|---|---|---|---|----|

k) skreśla się pkt 3.1 lit. f);

l) w pkt 3.2 lit. b) wprowadza się następujące zmiany:

(i) pomiędzy akapitami trzecim i czwartym dodaje się akapit w brzmieniu:

„W elementach praktycznych do wyboru uwzględnia się minimalny wykaz zadań praktycznych z zakresu danych dotyczących zgodności operacyjnej, ustanowiony zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012, jeżeli taki wykaz jest dostępny.”;

(ii) w tabeli wprowadza się następujące zmiany:

- na poziomie „Struktury płatowca” skreśla się rozdział „27 A Powierzchnie sterowe lotu”;
- na poziomie „Systemy płatowca” po rozdziale 46 dodaje się rozdział 47 w brzmieniu:

| | | | | | | | | | | | |
|------------------------------|-----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|
| „47 System wytwarzania azotu | X/X | X | X | X | X | X | X | — | — | — | X” |
|------------------------------|-----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|

- na poziomie „Systemy płatowca” po rozdziale 50 dodaje się rozdział „55/57 Powierzchnie sterowe lotu” w brzmieniu:

| | | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|-----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|
| „55/57 Powierzchnie sterowe lotu | X/— | — | — | — | — | X | — | — | — | — | —” |
|----------------------------------|-----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|

m) pkt 4.1 lit. f) otrzymuje brzmienie:

„f) Liczba pytań musi wynosić co najmniej jedno pytanie na godzinę szkolenia. Liczba pytań przypadająca na każdy rozdział i poziom jest proporcjonalna do:

- rzeczywistej liczby godzin szkolenia poświęconej danemu rozdziałowi na danym poziomie; lub
- w przypadku metod ukierunkowanych na słuchacza – przewidywanego średniego czasu na ukończenie szkolenia; oraz
- celów szkolenia wynikających z analizy potrzeb szkoleniowych.

Zatwierdzając kurs, właściwy organ ocenia liczbę i poziom pytań.”;

n) w pkt 4.1 dodaje się lit. j) w brzmieniu:

„j) Przyjmuje się, że pytania wykorzystane w ramach programu uczenia się opartego na multimediami nie mogą pojawić się na egzaminach w ramach kursu szkoleniowego lub fazy szkolenia, chociaż zakres tematyczny tych pytań może być taki sam.”;

o) pkt 5 i 6 otrzymują brzmienie:

„5. Standard ocen dotyczących typu dla statków powietrznych grupy 2 i grupy 3

Ocenę dotyczącą typu statku powietrznego z grupy 2 lub grupy 3 przeprowadzają organizacje szkoleniowe odpowiednio zatwierdzone zgodnie z załącznikiem IV (część 147) lub właściwy organ.

Ocena ma formę oceny praktycznej i egzaminu ustnego oraz spełnia następujące wymagania:

- a) Ocena praktyczna umożliwia ustalenie kompetencji kandydata do wykonywania zadań z zakresu obsługi technicznej mających zastosowanie do danego typu statku powietrznego.
- b) Egzamin ustny przeprowadza się na próbie rozdziałów wybranych z pkt 3 „Standard szkolenia na typ statku powietrznego”, na poziomie wskazanym w pkt 3.1 lit. e).

c) Zarówno egzaminy ustne, jak i oceny praktyczne zapewniają osiągnięcie następujących celów:

1. należyte i pewne omówienie typu statku powietrznego i jego systemów;
2. zapewnienie bezpiecznej obsługi technicznej, inspekcji i rutynowej pracy zgodnie z podręcznikiem obsługi technicznej 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.;
3. właściwe wykorzystanie całej technicznej literatury i dokumentacji dla statku powietrznego;
4. właściwe wykorzystanie specjalistycznego/specjalnego oprzyrządowania i aparatury badawczej, usuwanie i wymiana elementów i modułów właściwych dla danego typu, włącznie z wszelkimi działaniami zadaniami w zakresie obsługi technicznej podczas lotu.

d) Do celów oceny dotyczącej typu zastosowanie mają następujące warunki:

1. Maksymalna liczba prób zaliczenia każdego egzaminu wynosi trzy w okresie 12 miesięcy. Wymagany jest trzydziestodniowy okres przerwy po pierwszym nieudanym podejściu w ramach jednego cyklu oraz sześćdziesięciodniowy okres przerwy po drugim nieudanym podejściu.

Wnioskodawca potwierdza na piśmie organizacji szkoleniowej z zakresu obsługi technicznej lub właściwemu organowi, do których występuje o przeprowadzenie egzaminu, liczbę i terminy podejść do egzaminu w okresie ostatnich 12 miesięcy oraz nazwę organizacji szkoleniowej w zakresie obsługi technicznej lub właściwego organu, gdzie podejścia te miały miejsce. Organizacja szkoleniowa z zakresu obsługi technicznej lub właściwy organ odpowiadają za sprawdzenie liczby podejść w danych przedziałach czasowych.

2. Ocenę dotyczącą typu zalicza się i zdobywa się wymagane doświadczenie praktyczne w ciągu trzech lat poprzedzających wniosek o zatwierdzenie uprawnienia w licencji na obsługę techniczną statku powietrznego.
 3. Ocenę dotyczącą typu przeprowadza się w obecności co najmniej jednego egzaminatora. Egzaminator lub egzaminatorzy nie są zaangażowani w szkolenie wnioskodawcy.
- e) Egzaminator lub egzaminatorzy sporządzają, podpisują i udostępniają kandydatowi pisemne sprawozdanie wyjaśniające, dlaczego kandydat zaliczył ocenę dotyczącą typu lub jej nie zaliczył.

6. Szkolenie w miejscu pracy

6.1 Ogólne

Szkolenie w miejscu pracy to szkolenie z zakresu konkretnego typu statku powietrznego zapewniane składającemu wniosek w rzeczywistym miejscu pracy, dające możliwość zapoznania się z najlepszymi praktykami w dziedzinie obsługi technicznej i prawidłowymi procedurami poświadczenia obsługi. Szkolenie w miejscu pracy musi spełniać następujące wymagania:

- a) wykaz zadań przewidzianych w szkoleniu w miejscu pracy i jego program podlegają akceptacji przez właściwy organ, który wydał licencję na obsługę techniczną, przed rozpoczęciem szkolenia w miejscu pracy;
- b) szkolenie w miejscu pracy przeprowadza się w jednej lub kilku organizacjach obsługi technicznej odpowiednio zatwierdzonych zgodnie z niniejszym rozporządzeniem do celów obsługi technicznej danego typu statku powietrznego. Jedną z tych organizacji kontroluje szkolenie w miejscu pracy;
- c) przed odbyciem szkolenia w miejscu pracy składający wniosek musi posiadać licencję kategorii A, B lub L5 lub ukończyć szkolenie teoretyczne na typ i spełnić wymagania dotyczące podstawowego doświadczenia w co najmniej 50 % (pkt 66.A.30) w odniesieniu do kategorii statku powietrznego, w związku z którym ma odbyć szkolenie;
- d) składający wniosek rozpoczyna i kończy szkolenie w miejscu pracy w ciągu trzech lat poprzedzających wniosek o pierwsze zatwierdzenie uprawnienia na typ. Co najmniej 50 % zadań w ramach szkolenia w miejscu pracy odbywa się po ukończeniu odpowiedniego teoretycznego szkolenia na typ statku powietrznego;
- e) składający wniosek przechodzi szkolenie w miejscu pracy pod opieką wykwalifikowanego mentora lub mentorów, prowadzoną na zasadzie indywidualnego nadzoru, w ramach której mentorzy weryfikują wiedzę techniczną, umiejętności i obowiązki typowego personelu poświadczającego. Podczas szkolenia w miejscu pracy mentorzy przekazują również składającemu wniosek wiedzę i doświadczenie, udzielając niezbędnych porad, wsparcia i wskazówek;
- f) każde zadanie podpisywane jest przez składającego wniosek i odnosi się do rzeczywistej karty pracy/formularza pracy itd. Mentorzy weryfikują i kontrasygnują zadania wykonywane podczas szkolenia w miejscu pracy, ponieważ ponoszą odpowiedzialność za zadania na poziomie personelu pomagającego lub personelu poświadczającego, w stosownych przypadkach, w zależności od procedury poświadczenia obsługi;
- g) po zadowalającym ukończeniu programu szkolenia w miejscu pracy mentorzy wydają zalecenie dotyczące przeprowadzenia przez wyznaczonych oceniających ostatecznej oceny składającego wniosek.

6.2 Treść szkolenia w miejscu pracy i rejestr pracy dotyczący szkolenia w miejscu pracy

Szkolenie w miejscu pracy obejmuje szereg działań i zadań reprezentatywnych dla uprawnień na typ statku powietrznego, systemów i kategorii licencji, o które złożono wniosek, i może obejmować więcej niż jedną kategorię licencji.

Szkolenie w miejscu pracy dokumentuje się w rejestrze pracy dotyczącym szkolenia w miejscu pracy, w którym zapisuje się następujące dane:

- a) imię i nazwisko składającego wniosek;
- b) datę urodzenia składającego wniosek;
- c) zatwierdzoną organizację lub zatwierdzone organizacje obsługi technicznej, w której (których) przeprowadzono szkolenie w miejscu pracy;

- d) uprawnienia na typ statku powietrznego i kategorii licencji, o które wystąpiono;
- e) wykaz zadań, w tym:
 - (i) opis zadania;
 - (ii) odniesienie do karty pracy/zlecenia na wykonanie prac/rejestru technicznego statku powietrznego itd.;
 - (iii) lokalizację ukończenia zadania;
 - (iv) datę ukończenia zadania;
 - (v) znak rejestracyjny (znaki rejestracyjne) statku powietrznego
- f) imiona i nazwiska mentorów (w tym, w stosownych przypadkach, numer licencji);
- g) podpisane zalecenie mentorów dotyczące późniejszej ostatecznej oceny składającego wniosek.

6.3 Ostateczna ocena składającego wniosek

Ostatecznej oceny składającego wniosek można dokonać dopiero po wypełnieniu rejestru pracy dotyczącego szkolenia w miejscu pracy i podpisaniu odnośnego zalecenia przez mentorów.

Wyznaczeni oceniający przeprowadzający ocenę końcową powiadamiają organ wydający licencję o terminie oceny z dużym wyprzedzeniem, aby umożliwić ewentualny udział w niej tego organu.

Celem ostatecznej oceny jest sprawdzenie, czy składający wniosek posiada wystarczającą wiedzę techniczną, a także odpowiednie umiejętności i postawę oraz czy jest kompetentny, by pracować samodzielnie jako członek wykwalifikowanego personelu poświadczającego w odniesieniu do statku powietrznego danego typu.

Ocena końcowa trwa co najmniej jeden dzień roboczy.

- a) W ramach oceny sprawdza się wrywkowo:
 - 1) ogólną wiedzę techniczną wymaganą w przypadku danej kategorii licencji;
 - 2) wiedzę i umiejętności na określony typ statku powietrznego w odniesieniu do danej kategorii licencji;
 - 3) zrozumienie wynikających z licencji przywilejów odnoszących się do statku powietrznego i kategorii licencji;
 - 4) odpowiednie zachowanie i podejście składającego wniosek do bezpieczeństwa w odniesieniu do środowiska obsługi technicznej.
- b) Ocenę odnotowuje się w sprawozdaniu zawierającym następujące informacje:
 - 1) dane identyfikacyjne składającego wniosek;
 - 2) dane identyfikacyjne oceniających;
 - 3) datę i przedział godzinowy oceny;
 - 4) treść oceny;
 - 5) wynik oceny: zaliczona lub niezaliczona.
 - 6) podpis osoby oceniającej (osób oceniających), kandydata oraz, w stosownych przypadkach, niezależnego obserwatora (niezależnych obserwatorów).
- c) Kolejną próbę zaliczenia oceny można podjąć po 3 miesiącach lub, jeżeli kandydat odbył dodatkowe szkolenie i mentorzy wydali nowe zalecenie, w terminie wcześniejszym niż 3 miesiące, jeżeli oceniający wyrażą na to zgodę. Po trzech nieudanych próbach należy powtórzyć pełne szkolenie w miejscu pracy.

6.4 Wymagania dotyczące mentorów i oceniających

Mentorzy i oceniający to pracownicy obsługi technicznej posiadający następujące kwalifikacje:

(i) Mentorzy:

- posiadają ważną licencję na obsługę techniczną statku powietrznego wydaną zgodnie z niniejszym załącznikiem lub ważną licencję na obsługę techniczną statku powietrznego w pełni zgodną z załącznikiem 1 ICAO, zgodnie z dodatkiem IV do załącznika II (część 145), która jest możliwa do zaakceptowania przez właściwy organ;
- od co najmniej jednego roku posiadają licencję na obsługę techniczną statku powietrznego w tej samej kategorii, co ta, w odniesieniu do której zapewniają w ramach szkolenia w miejscu pracy opieką mentorską, zatwierdzoną z uprawnieniem na typ odpowiednim do korzystania z przywilejów na odnośnym statku powietrznym;
- posiadają niezbędne przywileje związane z poświadczaniem obsługi lub podpisywaniem w organizacji obsługi technicznej, w której prowadzone jest szkolenie w miejscu pracy;
- posiadają doświadczenie w szkoleniu innych osób (są np. instruktorami przygotowania zawodowego, instruktorami zgodnie z załącznikiem IV (część 147), odbyli kursy szkoleniowe dla instruktorów lub posiadają jakiegokolwiek inne porównywalne kwalifikacje krajowe lub odbyli szkolenie w tym zakresie, które jest możliwe do zaakceptowania przez właściwy organ).

(ii) Oceniający przeprowadzający ocenę końcową:

- posiadają ważną licencję na obsługę techniczną statku powietrznego wydaną zgodnie z niniejszym załącznikiem lub ważną licencję na obsługę techniczną statku powietrznego w pełni zgodną z załącznikiem 1 ICAO, zgodnie z dodatkiem IV do załącznika II (część 145), która jest możliwa do zaakceptowania przez właściwy organ;
- od co najmniej trzech lat posiadają licencję na obsługę techniczną statku powietrznego w tej samej kategorii, co ta, w odniesieniu do której przeprowadzają ocenę w ramach szkolenia w miejscu pracy, zatwierdzoną z tym samym lub podobnym uprawnieniem na typ statku powietrznego;
- posiadają doświadczenie lub odbyli szkolenie w dziedzinie przeprowadzania oceny innych osób (są np. instruktorami przygotowania zawodowego, egzaminatorami zgodnie z załącznikiem IV (część 147), odbyli kursy szkoleniowe dla instruktorów lub posiadają jakiegokolwiek inne porównywalne kwalifikacje krajowe lub odbyli szkolenie w tym zakresie, które jest możliwe do zaakceptowania przez właściwy organ);
- nie brali udziału w szkoleniu w miejscu pracy jako mentorzy składającego wniosek; jeżeli oceniający brał udział w przeprowadzeniu szkolenia w miejscu pracy, podczas oceny tego szkolenia musi być obecny niezależny obserwator.

6.5 Dokumentacja i rejestry szkolenia w miejscu pracy

Zadowolające ukończenie szkolenia w miejscu pracy jest poświadczane składającemu wniosek w formie sprawozdania z oceny końcowej i rejestru pracy dotyczącego tego szkolenia.

Dokumentację szkolenia w miejscu pracy przekazuje się właściwemu organowi na poparcie wniosku o wydanie lub zmianę licencji, jak określono w sekcji B podczęść B niniejszego załącznika.

Dokumentacja szkolenia w miejscu pracy jest przechowywana przez organizację obsługi technicznej, w której prowadzone jest to szkolenie, zgodnie z procedurami uzgodnionymi z właściwym organem organizacji obsługi technicznej.”;

22) dodatek IV otrzymuje brzmienie:

„Dodatek IV

Moduły lub moduły częściowe doświadczenia i podstawowej wiedzy wymagane do rozszerzenia licencji na obsługę techniczną statku powietrznego na mocy załącznika III (część 66)

A. Wymagania dotyczące doświadczenia

Tabela A poniżej zawiera wymagania dotyczące doświadczenia, w miesiącach, do celów dodania nowej kategorii lub podkategorii do licencji wydanej zgodnie z załącznikiem III (część 66).

Wymagania w zakresie doświadczenia mogą zostać zmniejszone o 50 %, jeżeli składający wniosek ukończył zatwierdzony podstawowy kurs szkoleniowy, określony w części 147, odpowiedni dla danej podkategorii.

Tabela A

| Do: Od: | A1 | A2 | A3 | A4 | B1.1 | B1.2 | B1.3 | B1.4 | B2 | B2L | B3 | L1 | L2 | L3 | L4 | L5 |
|------------|----|----|----|----|------|------|------|------|----|-----|----|------|------|------|------|------|
| A1 | — | 6 | 6 | 6 | 24 | 6 | 24 | 12 | 24 | 12 | 6 | 12 | 12 | 12 | 12 | 24 |
| A2 | 6 | — | 6 | 6 | 24 | 6 | 24 | 12 | 24 | 12 | 6 | 12 | 12 | 12 | 12 | 24 |
| A3 | 6 | 6 | — | 6 | 24 | 12 | 24 | 6 | 24 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 24 |
| A4 | 6 | 6 | 6 | — | 24 | 12 | 24 | 6 | 24 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | 24 |
| B1.1 | — | 6 | 6 | 6 | — | 6 | 6 | 6 | 12 | 12 | 6 | 6 | 6 | 12 | 12 | 12 |
| B1.2 | 6 | — | 6 | 6 | 24 | — | 24 | 6 | 24 | 12 | — | — | — | 12 | 12 | 12 |
| B1.3 | 6 | 6 | — | 6 | 6 | 6 | — | 6 | 12 | 12 | 6 | 6 | 6 | 12 | 12 | 12 |
| B1.4 | 6 | 6 | 6 | — | 24 | 6 | 24 | — | 24 | 12 | 6 | 6 | 6 | 12 | 12 | 12 |
| B2 | 6 | 6 | 6 | 6 | 12 | 12 | 12 | 12 | — | — | 12 | 6 | 6 | 12 | 12 | 24 |
| B2L | 6 | 6 | 6 | 6 | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 | — | 12 | 6 | 6 | 12 | 12 | 24 |
| B3 | 6 | — | 6 | 6 | 24 | 6 | 24 | 12 | 24 | 12 | — | — | — | 12 | 12 | 12 |
| L1 | 24 | 24 | 24 | 24 | 36 | 24 | 36 | 24 | 36 | 24 | 24 | — | 6 * | 12 * | 12 * | 24 * |
| L2 | 24 | 12 | 24 | 24 | 36 | 12 | 36 | 24 | 36 | 24 | 12 | — | — | 12 * | 12 * | 24 * |
| L3 | 30 | 30 | 30 | 30 | 48 | 30 | 48 | 30 | 48 | 30 | 30 | 12 * | 12 * | — | 6 * | 24 * |
| L4 | 30 | 30 | 30 | 30 | 48 | 30 | 48 | 30 | 48 | 30 | 30 | 12 * | 12 * | — | — | 24 * |
| L5 | 24 | 24 | 24 | 24 | 36 | 24 | 36 | 24 | 36 | 24 | 24 | 12 * | 12 * | 12 * | — | — |

* Doświadczenie można zmniejszyć o 50 %, ale dopuszczając licencję z ograniczeniami, tj. licencję zatwierdzoną z wyłączeniem »złożonych zadań obsługi technicznej określonych w dodatku VII do załącznika I (część M), standardowych zmian określonych w pkt 21.A.90B załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 oraz standardowych napraw określonych w pkt 21.A.431B załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012«.

B. Wymagane moduły lub moduły częściowe podstawowej wiedzy

Celem niniejszej tabeli jest przedstawienie egzaminów wymaganych do dodania nowej podstawowej kategorii/podkategorii do licencji na obsługę techniczną statku powietrznego wydanej zgodnie z niniejszym załącznikiem.

Programy szkoleń przygotowane zgodnie z dodatkiem I i dodatkiem VII wymagają różnych poziomów wiedzy dla różnych kategorii licencji w ramach modułu; przewidziano w związku z tym dodatkowe egzaminy mające zastosowanie do niektórych modułów dla posiadaczy licencji chcących rozszerzyć licencję na obsługę techniczną statku powietrznego przyznaną zgodnie z niniejszym załącznikiem w celu włączenia do niej innej kategorii/podkategorii; ponadto przeprowadza się analizę modułu w celu określenia brakujących tematów lub tematów zaliczonych na niższym poziomie.

Tabela B

| Od Do | A1 | A2 | A3 | A4 | B1.1 | B1.2 | B1.3 | B1.4 | B2 | B2L | B3 | L1C | L1 | L2C | L2 | L3H | L3G | L4H | L4G | L5 |
|-------|-------------------|-------------------|---------------|---------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|----------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------|---|
| A1 | Brak | 16. | 12. | 12, 16. | Wszystkie z wyjątkiem 9. | Wszystkie z wyjątkiem 9. | Wszystkie z wyjątkiem 9. | Wszystkie z wyjątkiem 9. | Wszystkie z wyjątkiem 9. | Wszystkie z wyjątkiem 9. | Wszystkie z wyjątkiem 2, 8, 9. | Wszystkie z wyjątkiem 2L. | Wszystkie z wyjątkiem 2L. | Wszystkie z wyjątkiem 2L. | Wszystkie z wyjątkiem 2L. | Wszystkie z wyjątkiem 2L. | Wszystkie z wyjątkiem 2L. | Wszystkie z wyjątkiem 2L. | Wszystkie z wyjątkiem 2L. | Wszystkie z wyjątkiem 9. |
| A2 | 11, 15. | Brak | 12, 15. | 12. | Wszystkie z wyjątkiem 9. | Wszystkie z wyjątkiem 9. | Wszystkie z wyjątkiem 9. | Wszystkie z wyjątkiem 9. | Wszystkie z wyjątkiem 9. | Wszystkie z wyjątkiem 9. | Wszystkie z wyjątkiem 2, 8, 9. | Wszystkie z wyjątkiem 2L. | Wszystkie z wyjątkiem 2L. | Wszystkie z wyjątkiem 2L. | Wszystkie z wyjątkiem 2L. | Wszystkie z wyjątkiem 2L. | Wszystkie z wyjątkiem 2L. | Wszystkie z wyjątkiem 2L. | Wszystkie z wyjątkiem 2L. | Wszystkie z wyjątkiem 9. |
| A3 | 11, 17. | 11, 16, 17. | Brak | 16. | Wszystkie z wyjątkiem 9. | Wszystkie z wyjątkiem 9. | Wszystkie z wyjątkiem 9. | Wszystkie z wyjątkiem 9. | Wszystkie z wyjątkiem 9. | Wszystkie z wyjątkiem 9. | Wszystkie z wyjątkiem 2, 8, 9. | Wszystkie z wyjątkiem 2L. | Wszystkie z wyjątkiem 2L. | Wszystkie z wyjątkiem 2L. | Wszystkie z wyjątkiem 2L. | Wszystkie z wyjątkiem 2L. | Wszystkie z wyjątkiem 2L. | Wszystkie z wyjątkiem 2L. | Wszystkie z wyjątkiem 2L. | Wszystkie z wyjątkiem 9. |
| A4 | 11, 15, 17. | 11, 17. | 15. | Brak | Wszystkie z wyjątkiem 9. | Wszystkie z wyjątkiem 9. | Wszystkie z wyjątkiem 9. | Wszystkie z wyjątkiem 9. | Wszystkie z wyjątkiem 9. | Wszystkie z wyjątkiem 9. | Wszystkie z wyjątkiem 2, 8, 9. | Wszystkie z wyjątkiem 2L. | Wszystkie z wyjątkiem 2L. | Wszystkie z wyjątkiem 2L. | Wszystkie z wyjątkiem 2L. | Wszystkie z wyjątkiem 2L. | Wszystkie z wyjątkiem 2L. | Wszystkie z wyjątkiem 2L. | Wszystkie z wyjątkiem 2L. | Wszystkie z wyjątkiem 9. |
| B1.1 | Brak | 16. | 12. | 12, 16. | Brak | 16. | 12. | 12, 16. | 4, 5, 13,14 | 4, 5, 13SQ, 14SQ | 16. | 12L. | 12L. | 8L**, 12L. | 8L**, 12L. | 9L. | 10L. | 9L,11L. | 10L, 11L. | 8L**, 10L,11,-12L. |
| B1.2 | 11,15. | Brak | 12, 15. | 12. | 11, 15. | Brak | 12, 15. | 12. | 4, 5,13,1-4 | 4, 5, 13SQ, 14SQ | Brak | 12L. | 12L. | 8L*, 12L. | 8L*, 12L. | 9L. | 10L. | 9L,11L. | 10L, 11L. | 8L*, 10L,11,-12L. |
| B1.3 | 11, 17. | 11, 16, 17. | Brak | 16. | 11, 17. | 11, 16, 17. | Brak | 16. | 4, 5,13,1-4 | 4, 5, 13SQ, 14SQ | 11, 16, 17. | 7L,12L. | 7L,12L. | 7L,8-L**,12-L. | 7L,8-L**,12-L. | 9L. | 10L. | 9L,11L. | 10L, 11L. | 8L**, 10L,11,-12L. |
| B1.4 | 11, 15, 17. | 11, 17. | 15. | Brak | 11, 15, 17. | 11, 17. | 15. | Brak | 4, 5,13,1-4 | 4, 5, 13SQ, 14SQ | 11, 17. | 7L,12L. | 7L,12L. | 7L,8-L*,12L. | 7L,8-L*,12L. | 9L. | 10L. | 9L,11L. | 10L, 11L. | 8L*, 10L,11,-12L. |
| B2 | 6, 7, 11, 15, 17. | 6, 7, 11, 16, 17. | 6, 7, 12, 15. | 6, 7, 12, 16. | 6, 7, 11, 15, 17. | 6, 7,11, 16, 17. | 6, 7,12, 15. | 6, 7,12, 16. | Brak | Brak | 6, 7,11, 16, 17. | 5L, 7L. | 4L, 5L, 6L,7L. | 5L,7L, 8L. | 4L,5L, 6L,7L, 8L. | 9L. | 10L. | 9L, 11L. | 10L, 11L. | 6, 7, 11 lub 12, 15 lub 16, 17, 8L, 10L |
| B2L | 6, 7, 11, 15, 17. | 6, 7, 11, 16, 17. | 6, 7, 12, 15. | 6, 7, 12, 16. | 6, 7, 11, 15, 17. | 6, 7,11, 16, 17. | 6, 7,12, 15. | 6, 7,12, 16. | 13SQ, 14SQ. | Brak | 6, 7,11, 16, 17. | 5L, 7L, 12LSQ. | 4L, 5L, 6L, 7L, 12LSQ. | 5L, 7L, 8L, 12LSQ. | 4L, 5L, 6L, 7L, 8L, 12LSQ. | 9L. | 10L. | 9L, 11L. | 10L, 11L. | 6, 7, 11 lub 12, 15 lub 16, 17, 8L, 10L |

| Od Do | A1 | A2 | A3 | A4 | B1.1 | B1.2 | B1.3 | B1.4 | B2 | B2L | B3 | L1C | L1 | L2C | L2 | L3H | L3G | L4H | L4G | L5 |
|-------|--------|----|--------|-----|-----------------|-------------|----------------|-------------|------------------|-----------------|------|------|------|----------|----------|-----|------|---------|----------|------------------------------------|
| B3 | 11,15. | 11 | 12,15. | 12. | 2,3,5,-8,11,15. | 2,3,5,8,11. | 2,3,5,8,12,15. | 2,3,5,8,12. | 2,3,4,5,8,13,14. | 2,3,4,5,8,13SQ. | Brak | 12L. | 12L. | 8L*,12L. | 8L*,12L. | 9L. | 10L. | 9L,11L. | 10L,11L. | 2,3,5,8,11 lub 12,8L*,10L,11L,12L. |

| Od Do | A1 | A2 | A3 | A4 | B1.1 | B1.2 | B1.3 | B1.4 | B2 | B2L | B3 | L1C | L1 | L2C | L2 | L3H | L3G | L4H | L4G |
|-------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|--------|--------------|-----------|-----------------|------|------|------------|---------------|
| L1C | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Brak | 4L, 6L. | 8L. | 4L, 6L, 8L. | 9L. | 10L. | 8L,9L,11L. | 8L, 10L, 11L. |
| L1 | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Brak | Brak | 8L. | 8L. | 9L. | 10L. | 8L,9L,11L. | 8L,10L,11L. |
| L2C | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Brak | 4L,6L. | Brak | 4L, 6L. | 9L. | 10L. | 9L,11L. | 10L, 11L. |
| L2 | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Brak | Brak | Brak | Brak | 9L. | 10L. | 9L,11L. | 10L, 11L. |
| L3H | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | 5L,7L. | 4L,5L,6L,7L. | 5L,7L,8L. | 4L,5L,6L,7L,8L. | Brak | 10L. | 8L,11L. | 8L,10L,11L. |
| L3G | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | 5L,7L. | 4L,5L,6L,7L. | 5L,7L,8L. | 4L,5L,6L,7L,8L. | 9L. | Brak | 8L,9L,11L. | 8L,11L. |
| L4H | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | 5L,7L. | 4L,5L,6L,7L. | 5L,7L. | 4L,5L,6L,7L. | Brak | 10L. | Brak | 10L. |
| L4G | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | Wszystkie | 5L,7L. | 4L,5L,6L,7L. | 5L,7L. | 4L,5L,6L,7L. | 9L. | Brak | 9L. | Brak |

SQ = zależy od kwalifikacji systemu

*: z wyłączeniem tematów związanych z silnikami tłokowymi

** : z wyłączeniem tematów związanych z silnikami turbinowymi”;

23) w formularzu 26 EASA zawartym w dodatku VI wprowadza się następujące zmiany:

a) s. 1 otrzymuje brzmienie:

| |
|---|
| <p style="text-align: center;">„I.</p> <p style="text-align: center;">UNIA EUROPEJSKA (*)</p> <p style="text-align: center;">[PAŃSTWO]</p> <p style="text-align: center;">[NAZWA I LOGO ORGANU]</p> <p style="text-align: center;">II.</p> <p style="text-align: center;">Część-66</p> <p style="text-align: center;">LICENCJA NA OBSŁUGĘ TECHNICZNĄ STATKU POWIETRZNEGO</p> <p style="text-align: center;">III.</p> <p style="text-align: center;">Licencja nr [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO].66. [XXXX]</p> <p>FORMULARZ 26 EASA, wydanie 6”</p> |
|---|

b) strona zawierająca CZĘŚĆ XIII. OGRANICZENIA ZGODNIE Z CZĘŚCIĄ 66 otrzymuje brzmienie:

| |
|--|
| „XIII. OGRANICZENIA zgodnie z częścią 66 |
| |
| Licencja ważna do: |
| III. Numer licencji:” |

24) dodatek VII otrzymuje brzmienie:

„Dodatek VII

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

Definicje różnych poziomów wiedzy wymaganych w niniejszym dodatku są takie same, jak definicje określone w pkt 1 dodatku I.

1. Modularyzacja

Moduły wymagane dla każdej podkategorii/kategorii licencji statku powietrznego są zgodne z następującą matrycą. W stosownych przypadkach odpowiednie moduły tematyczne zaznaczono »X«, a zwrot »nie dotyczy« oznacza, że dany moduł tematyczny nie ma zastosowania ani nie jest wymagany.

Wymóg dotyczący podstawowej wiedzy dla L5 jest taki sam jak w przypadku każdej podkategorii B1 (jak wskazano w dodatku I) oraz innych modułów, jak pokazano w matrycy.

| Moduły tematyczne | Podkategorie licencji | | | | | | | | |
|---|-------------------------------------|-------------|--|------------------------------------|-----------------------------|---------------|-------------------------------|----------------------|------------------------------|
| | Szybowce o konstrukcji kompozytowej | Szybowce | Szybowce z napędem o konstrukcji kompozytowej i samoloty ELA1 o konstrukcji kompozytowej | Szybowce z napędem i samoloty ELA1 | Balony na ogrzane powietrze | Balony gazowe | Sterowce na ogrzane powietrze | sterowce gazowe ELA2 | Sterowce gazowe powyżej ELA2 |
| | L1C | L1 | L2C | L2 | L3H | L3G | L4H | L4G | L5 |
| 1L »Wiedza podstawowa« | X | X | X | X | X | X | X | X | Nie dotyczy |
| 2L »Czynniki ludzkie« | X | X | X | X | X | X | X | X | Nie dotyczy |
| 3L »Przepisy dotyczące lotnictwa« | X | X | X | X | X | X | X | X | Nie dotyczy |
| 4L »Konstrukcja drewniana lub z rur metalowych pokrytych tkaniną« | Nie dotyczy | X | Nie dotyczy | X | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy |
| 5L »Konstrukcja kompozytowa« | X | X | X | X | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy |
| 6L »Konstrukcja metalowa« | Nie dotyczy | X | Nie dotyczy | X | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy |
| 7L »Płatowiec – systemy ogólne, mechaniczne i elektryczne« | X | X | X | X | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy |
| 8L »Zespół napędowy« | Nie dotyczy | Nie dotyczy | X | X | Nie dotyczy | Nie dotyczy | X | X | X (*) |
| 9L »Balony – balony na ogrzane powietrze« | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy | X | Nie dotyczy | X | Nie dotyczy | Nie dotyczy |
| 10L »Balony – balony gazowe (wolne/na uwięzi)« | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy | X | Nie dotyczy | X | X |
| 11L »Sterowce – STEROWCE na ogrzane powietrze/gazowe« | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy | Nie dotyczy | X | X | X |
| 12L »Łączność radiowa/ELT/Transponder/Przyrządy« | X | X | X | X | Nie dotyczy | Nie dotyczy | X | X | X |

(*) Wymagane są wyłącznie mające zastosowanie tematy dotyczące napędu w ramach modułu 8L; zależą one od podkategorii B1, do której należy składający wniosek.

MODUŁ 1L – WIEDZA PODSTAWOWA

| MODUŁ 1L – WIEDZA PODSTAWOWA | | Poziom |
|------------------------------|--|--------|
| 1L.1 | Matematyka — Arytmetyka — Algebra — Geometria | 1 |
| 1L.2 | Fizyka — Materia — Mechanika — Temperatura | 1 |
| 1L.3 | Elektryka — Obwody prądu przemiennego i stałego | 1 |
| 1L.4 | Aerodynamika/aerostatyka | 1 |
| 1L.5 | BHP i ochrona środowiska | 2 |

MODUŁ 2L – CZYNNIKI LUDZKIE

| MODUŁ 2L – CZYNNIKI LUDZKIE | | Poziom |
|-----------------------------|--|--------|
| 2L.1 | Ogólne | 1 |
| 2L.2 | Ludzkie możliwości i ograniczenia | 1 |
| 2L.3 | Psychologia społeczna | 1 |
| 2L.4 | Czynniki wpływające na wyniki działania | 1 |
| 2L.5 | Środowisko fizyczne | 1 |
| 2L.6 | »Parszywa dwunastka« i ograniczanie ryzyka | 2 |

MODUŁ 3L – PRZEPISY DOTYCZĄCE LOTNICTWA

| MODUŁ 3 – PRZEPISY DOTYCZĄCE LOTNICTWA | | Poziom |
|--|---|--------|
| 3L.1 | Ramy regulacyjne | 1 |
| 3L.2 | Regulacje z zakresu ciągłej zdatności do lotu | 1 |
| 3L.3 | Naprawy i modyfikacje (część ML) | 2 |
| 3L.4 | Dane dotyczące obsługi technicznej (część ML) | 2 |
| 3L.5 | Przywileje wynikające z licencji i sposób ich prawidłowego wykonywania (część 66, część ML) | 2 |

MODUŁ 4L – KONSTRUKCJA DREWNIANA LUB Z RUR METALOWYCH POKRYTYCH TKANINĄ

| MODUŁ 4L – KONSTRUKCJA DREWNIANA LUB Z RUR METALOWYCH POKRYTYCH TKANINĄ | | Poziom |
|---|---|--------|
| 4L.1 | Płatowiec o konstrukcji drewnianej/z rur metalowych pokrytych tkaniną | 2 |
| 4L.2 | Materiały | 2 |
| 4L.3 | Rozpoznawanie szkód i usterek | 3 |
| 4L.4 | Standardowe procedury naprawy i obsługi technicznej | 3 |

MODUŁ 5L – KONSTRUKCJA KOMPOZYTOWA

| MODUŁ 5L – KONSTRUKCJA KOMPOZYTOWA | | Poziom |
|------------------------------------|---|--------|
| 5L.1 | Płatowiec z tworzywa sztucznego wzmocnionego włóknem szklanym (FRP) | 2 |
| 5L.2 | Materiały | 2 |
| 5L.3 | Rozpoznawanie szkód i usterek | 3 |
| 5L.4 | Standardowe procedury naprawy i obsługi technicznej | 3 |

MODUŁ 6L – KONSTRUKCJA METALOWA

| MODUŁ 6L – KONSTRUKCJA METALOWA | | Poziom |
|---------------------------------|---|--------|
| 6L.1 | Płatowiec metalowy | 2 |
| 6L.2 | Materiały | 2 |
| 6L.3 | Rozpoznawanie szkód i usterek | 3 |
| 6L.4 | Standardowe procedury naprawy i obsługi technicznej | 3 |

MODUŁ 7L – PŁATOWIEC – SYSTEMY OGÓLNE, MECHANICZNE I ELEKTRYCZNE

| MODUŁ 7L – PŁATOWIEC – SYSTEMY OGÓLNE, MECHANICZNE I ELEKTRYCZNE | | Poziom |
|--|---|--------|
| 7L.1 | Teoria lotu – szybowce i samoloty | 1 |
| 7L.2 | Struktura płatowca – szybowce i samoloty | 1 |
| 7L.3 | Klimatyzacja (ATA 21) | 1 |
| 7L.4 | Energia elektryczna, przewody i połączenia elektryczne (ATA 24) | 2 |
| 7L.5 | Sprzęt i wyposażenie (ATA 25) | 2 |
| 7L.6 | Systemy ochrony przeciwpożarowej i inne systemy bezpieczeństwa (ATA 26) | 2 |
| 7L.7 | Sterowanie lotem (ATA 27) | 3 |
| 7L.8 | System paliwowy (ATA 28) | 2 |
| 7L.9 | Zasilanie hydrauliczne (ATA 29) | 2 |
| 7L.10 | Ośłona przed lodem i deszczem (ATA 30) | 1 |
| 7L.11 | Podwozie samolotu (ATA 32) | 2 |
| 7L.12 | Światła (ATA 33) | 2 |
| 7L.13 | Tlen (ATA 35) | 2 |
| 7L.14 | Zasilanie pneumatyczne/próżniowe (ATA 36) | 2 |
| 7L.15 | Balast wodny (ATA 41) | 2 |
| 7L.16 | Zaczepy | 2 |
| 7L.17 | Rury, przewody i połączenia elektryczne | 2 |
| 7L.18 | Sprężyny | 2 |
| 7L.19 | Łożyska | 2 |
| 7L.20 | Skrzynie biegów | 2 |
| 7L.21 | Linki sterownicze | 2 |
| 7L.22 | Pasowanie i tolerancje | 2 |

| MODUŁ 7L – PŁATOWIEC – SYSTEMY OGÓLNE, MECHANICZNE I ELEKTRYCZNE | | Poziom |
|--|--|--------|
| 7L.23 | Waga i równowaga statku powietrznego | 2 |
| 7L.24 | Działania w warsztacie i narzędzia warsztatowe | 2 |
| 7L.25 | Techniki demontażu, badania, naprawy i montażu | 2 |
| 7L.26 | Zdarzenia nadzwyczajne | 2 |
| 7L.27 | Procedury obsługi technicznej | 2 |

MODUŁ 8L – ZESPÓŁ NAPĘDOWY

| MODUŁ 8L – ZESPÓŁ NAPĘDOWY | | łtokowe | turbi- nowe | Elek- tryczne | Poziom |
|----------------------------|--|---------|----------------|------------------|--------|
| 8L.1 | Ogólne zasady działania silnika | X | X | X | 2 |
| 8L.2 | Zasady działania i parametry silnika łtokowego | X | | | 2 |
| 8L.3 | Konstrukcja silnika łtokowego | X | | | 2 |
| 8L.4 | System paliwowy silnika łtokowego (inny niż elektroniczny) | X | | | 2 |
| 8L.5 | Układ startowy i zapłonowy | X | | | 2 |
| 8L.6 | Układ wlotu powietrza, układ wydechowy i układ chłodzenia | X | | | 2 |
| 8L.7 | Doładowanie/turbodoładowanie | X | | | 2 |
| 8L.8 | Systemy smarowania silników łtokowych | X | | | 2 |
| 8L.9 | Silnikowe systemy wskazań | X | X | X | 2 |
| 8L.10 | Elektryczne silniki statków powietrznych | | | X | 2 |
| 8L.11 | Podstawowe zasady działania i parametry silnika turbinowego | | X | | 2 |
| 8L.12 | Wlot powietrza i kompresor | | X | | 2 |
| 8L.13 | Komora spalania, układ startowy i zapłonowy | | X | | 2 |
| 8L.14 | Sekcja turbiny i układ wydechowy | | X | | 2 |
| 8L.15 | Pozostałe części i układy silników turbinowych | | X | | 2 |
| 8L.16 | Przeglądy silników turbinowych i operacje naziemne | | X | | 2 |
| 8L.17 | Śmigło | X | X | X | 2 |
| 8L.18 | Całkowicie autonomiczne systemy cyfrowego sterowania silnikami (FADEC) | X | X | X | 2 |
| 8L.19 | Smary i paliwa | X | X | X | 2 |
| 8L.20 | Instalacja silnika i śmigła | X | X | X | 2 |
| 8L.21 | Monitorowanie silnika i operacje naziemne | X | X | X | 2 |
| 8L.22 | Przechowywanie i konserwacja silnika/śmigła | X | X | X | 2 |

MODUŁ 9L – BALONY – BALONY NA OGRZANE POWIETRZE

| MODUŁ 9L – BALONY – BALONY NA OGRZANE POWIETRZE | | Poziom |
|---|--|--------|
| 9L.1 | Teoria lotu – balony na ogrzane powietrze | 1 |
| 9L.2 | Ogólny płatowiec balonów na ogrzane powietrze | 2 |
| 9L.3 | Powłoka | 3 |
| 9L.4 | Układ grzewczy/palnik | 3 |
| 9L.5 | Kosz i zawieszenie kosza (w tym urządzenia alternatywne) | 3 |
| 9L.6 | Przyrządy | 2 |
| 9L.7 | Urządzenia | 2 |
| 9L.8 | Obsługa i przechowywanie balonów na ogrzane powietrze | 2 |
| 9L.9 | Techniki demontażu, badania, naprawy i montażu | 3 |

MODUŁ 10L – BALONY – BALONY GAZOWE (WOLNE/NA UWIĘZI)

| MODUŁ 10L – BALONY – BALONY GAZOWE (WOLNE/NA UWIĘZI) | | Poziom |
|--|--|--------|
| 10L.1 | Teoria lotu – balony gazowe | 1 |
| 10L.2 | Ogólny płatowiec balonów gazowych | 2 |
| 10L.3 | Powłoka | 3 |
| 10L.4 | Sieć nośna | 3 |
| 10L.5 | Zawory, spadochrony i inne powiązane systemy | 3 |
| 10L.6 | Obręcz nośna | 3 |
| 10L.7 | Kosz (w tym urządzenia alternatywne) | 3 |
| 10L.8 | Sznury i liny | 3 |
| 10L.9 | Przyrządy | 2 |
| 10L.10 | Systemy balonów gazowych na uwięzi | 3 |
| 10L.11 | Urządzenia | 2 |
| 10L.12 | Obsługa i przechowywanie balonów gazowych | 2 |
| 10L.13 | Techniki demontażu, badania, naprawy i montażu | 3 |

MODUŁ 11L – STEROWCE – STEROWCE NA OGRZANE POWIETRZE/GAZOWE

| MODUŁ 11L – STEROWCE – STEROWCE NA OGRZANE POWIETRZE/GAZOWE | | Poziom |
|---|--|--------|
| 11L.1 | Teoria lotu i sterowania sterowcami | 2 |
| 11L.2 | Struktura płatowca sterowca – koncepcje ogólne | 2 |
| 11L.3 | Powłoka sterowca | 2 |
| 11L.4 | Gondola | 3 |
| 11L.5 | Sterowanie lotem sterowca (ATA 27/55) | 3 |
| 11L.6 | Energia elektryczna (ATA 24) | 3 |
| 11L.7 | Światła (ATA 33) | 2 |
| 11L.8 | Ochrona przed zamarzaniem i deszczem | 3 |

| MODUŁ 11L – STEROWCE – STEROWCE NA OGRZANE POWIETRZE/GAZOWE | | Poziom |
|---|--|--------|
| 11L.9 | Systemy paliwowe (ATA 28) | 2 |
| 11L.10 | Silnik i śmigła w sterowcach | 2 |
| 11L.11 | Obsługa i przechowywanie sterowców | 2 |
| 11L.12 | Techniki demontażu, badania, naprawy i montażu | 2 |

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

| MODUŁ 12L – ŁĄCZNOŚĆ RADIOWA/ELT/TRANSPONDER/PRZYRZĄDY | | Poziom |
|--|--|--------|
| 12L.1 | Łączność radiowa/ELT | 2 |
| 12L.2 | Transponder i FLARM | 2 |
| 12L.3 | Przyrządy | 2 |
| 12L.4 | Awioniczne urządzenia testowe ogólnego przeznaczenia | 1” |

25) w dodatku VIII wprowadza się następujące zmiany:

a) w lit. a) dodaje się pkt (vi) i (vii) w brzmieniu:

„(vi) w przypadku niezaliczenia danego modułu, można podjąć kolejną próbę zaliczenia tego modułu dopiero po upływie 90 dni od dnia, w którym odbywał się egzamin;

(vii) maksymalna liczba podejść do każdego egzaminu wynosi trzy w okresie 12 miesięcy.”;

b) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Liczba pytań w poszczególnych modułach jest następująca:

(i) moduł 1L »WIEDZA PODSTAWOWA«: 20 pytań.

Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut;

(ii) moduł 2L »CZYNNIKI LUDZKIE«: 20 pytań.

Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut;

(iii) moduł 3L »PRZEPISY DOTYCZĄCE LOTNICTWA«: 28 pytań.

Czas przeznaczony na rozwiązanie: 35 minut;

(iv) moduł 4L »KONSTRUKCJA DREWNIANA LUB Z RUR METALOWYCH POKRYTYCH TKANINĄ«: 40 pytań.

Czas przeznaczony na rozwiązanie: 50 minut;

(v) moduł 5L »KONSTRUKCJA KOMPOZYTOWA«: 32 pytania.

Czas przeznaczony na rozwiązanie: 40 minut;

(vi) moduł 6L »KONSTRUKCJA METALOWA«: 32 pytania.

Czas przeznaczony na rozwiązanie: 40 minut;

(vii) moduł 7L »PLATOWIEC – SYSTEMY OGÓLNE, MECHANICZNE I ELEKTRYCZNE«: 60 pytań.

Czas przeznaczony na rozwiązanie: 75 minut;

(viii) moduł 8L »ZESPÓŁ NAPĘDOWY«: 64 pytania.

Czas przeznaczony na rozwiązanie: 80 minut;

- (ix) moduł 9L »BALONY – BALONY NA OGRZANE POWIETRZE«: 36 pytań.
Czas przeznaczony na rozwiązanie: 45 minut;
- (x) moduł 10L »BALONY – BALONY GAZOWE (WOLNE/NA UWIEZI)«: 44 pytania.
Czas przeznaczony na rozwiązanie: 55 minut;
- (xi) moduł 11L »STEROWCE – STEROWCE NA OGRZANE POWIETRZE/GAZOWE«: 40 pytań.
Czas przeznaczony na rozwiązanie: 50 minut;
- (xii) moduł 12L »ŁĄCZNOŚĆ RADIOWA/ELT/TRANSPONDER/PRZYRZĄDY«: 20 pytań.
Czas przeznaczony na rozwiązanie: 25 minut.”;

26) dodaje się dodatek IX w brzmieniu:

„Dodatek IX

Metoda oceny szkolenia opartego na multimedialach

1. Celem niniejszego dodatku jest ustanowienie wymogów dotyczących oceny i zatwierdzania przez właściwy organ każdego kursu obejmującego szkolenie oparte na multimedialach zgodnie z pkt 66.B.135.

Niniejszy dodatek można wykorzystywać do oceny innych kursów szkoleniowych, jeżeli właściwy organ zdecyduje, że metody oceny określone w niniejszym dodatku są odpowiednie dla innych kursów.

Właściwy organ przeprowadza ocenę pod kątem wszystkich kryteriów określonych w tabeli (A), pogrupowanych w cztery kategorie a)–d). Właściwy organ wyraźnie określa w tabeli podlegający ocenie produkt szkolenia opartego na multimedialach oraz jego wersje produkcyjne i aktualizacyjne.

2. Właściwy organ przeprowadzający ocenę stawia się w sytuacji słuchacza lub użytkownika końcowego i ocenia indywidualnie każde kryterium wymienione w tabeli (A) w skali ocen od 1 do 5, w następujący sposób:

1: Niedopuszczalne. Nie spełnia wymaganych kryteriów.

2: Częściowo dopuszczalne, ale w celu spełnienia wymaganych kryteriów konieczna jest poprawa.

3: Dopuszczalne. Spełnia wymagane kryteria.

4: Dobre. Spełnia wymagane kryteria dzięki wprowadzonym ulepszeniom.

5: Doskonałe. Przewyższa wymagane kryteria.

3. Jeżeli co najmniej jedno kryterium oceniono na mniej niż 3, właściwy organ zwraca się o zastosowanie alternatywnego procesu uczenia się w celu uzyskania akceptowalnego poziomu odpowiedniości produktu.

4. Po dokonaniu przez właściwy organ oceny każdego z poszczególnych kryteriów wymienionych w tabeli (A) w celu określenia ogólnego poziomu odpowiedniości poszczególnych zasobów dydaktycznych szkolenia opartego na multimedialach właściwy organ stosuje następującą łączną skalę ocen:

— 100–80: Doskonałe zasoby dydaktyczne. Oferują różne funkcje i spełniają wymagane kryteria odpowiedniości.

— 79–60: Zasoby dydaktyczne spełniają wymagane kryteria odpowiedniości.

— 59–40: Zasoby dydaktyczne nie pozwalają na odpowiednie zastosowanie edukacyjne. Można je wykorzystywać jedynie w szkoleniach »nieformalnych«.

— 39–20: Zasoby dydaktyczne są poniżej średniej. Nie spełniają szeregu wymaganych kryteriów odpowiedniości.

Przed zatwierdzeniem produktu właściwy organ sprawdza, czy końcowy wynik uzyskany przez szkolenie oparte na multimedialach wynosi co najmniej 60 i czy żadnego kryterium nie oceniono poniżej 3.

Tabela (A): Ocena szkolenia opartego na multimediami

| Tabela oceny szkolenia opartego na multimediami | | |
|---|--|--------------|
| Identyfikator produktu: | | |
| Nazwa: | Wersja: | |
| | | WYNIKI (1–5) |
| Kategoria a) »jakość akademicka« | | |
| Wiarygodność informacji | 1. Informacje są wiarygodne. | |
| Adekwatność informacji | 2. Informacje są adekwatne. | |
| Kategoria b) »jakość pedagogiczna« | | |
| Formuła/konstrukcja pedagogiczna | 3. Jakość uproszczenia zasobów jest odpowiednia. | |
| | 4. Zasoby dydaktyczne zawierają odpowiednią liczbę streszczeń i podsumowań. | |
| | 5. Zasoby mają przejrzystą strukturę (podsumowania, plany). | |
| | 6. Struktura sprzyja jej wykorzystaniu w kontekście pedagogicznym. | |
| Strategie pedagogiczne | 7. Określono cele szkolenia. | |
| | 8. Zasoby zawierają zachęty do nauki. | |
| | 9. Zasoby umożliwiają interakcję między słuchaczem a instruktorem. | |
| | 10. Zachęca się słuchacza do aktywnego angażowania się. | |
| | 11. Stosuje się uczenie się ukierunkowane na słuchacza. | |
| | 12. Zadania polegające na rozwiązywaniu problemów zachęcają do nauki. | |
| | 13. Zasoby umożliwiają komunikację między słuchaczami. | |
| | 14. Słuchacz może zobaczyć postępy w nauce. | |
| Metody oceny słuchaczy | 15. Zasoby obejmują procedurę samooceny. | |
| Kategoria c) »jakość dydaktyczna« | | |
| Zajęcia dydaktyczne | 16. Treść odnosi się do rzeczywistych sytuacji, z którymi słuchacz może mieć do czynienia w rzeczywistym środowisku obsługi technicznej. | |
| Treści dydaktyczne | 17. Treści są adekwatne do celów szkolenia. | |

| Tabela oceny szkolenia opartego na multimedialnych | | |
|--|---------|---|
| Identyfikator produktu: | | |
| Nazwa: | Wersja: | |
| | | WYNIKI (1–5) |
| Kategoria d) »jakość techniczna« | | |
| Projekt | 18. | Treść i organizacja zasobów dydaktycznych obejmuje odpowiednie wykorzystanie kolorów, interaktywności, jakości graficznej, animacji i ilustracji. |
| Przeglądanie | 19. | Metody nawigacji są jasne, spójne i intuicyjne. |
| Aspekty technologiczne | 20. | Techniki multimedialne sprzyjają przekazywaniu informacji. |
| Wynik końcowy: | | |

Uwagi:

Przy ocenie szkolenia opartego na multimedialnych pod kątem poszczególnych kryteriów wymienionych w tabeli (A) właściwy organ uwzględnia:

Kategorie:

a) **Jakość akademicka**

Informacje przedstawione w zasobach multimedialnych muszą mieć dwie cechy:

- i. **Wiarygodność:** informacje są wiarygodne, aktualne i względnie wolne od błędów. Informacje są zgodne z aktualnymi wymogami regulacyjnymi.
- ii. **Adekwatność:** informacje są adekwatne do celów szkolenia określonych dla kursu. Wspierają uczniów w osiągnięciu celów szkolenia.

b) **Jakość pedagogiczna**

W szkoleniu opartym na multimedialnych kładzie się nacisk na działania wspierające rozwój wymaganej wiedzy i umiejętności.

Główne kryteria dotyczące każdego produktu mają związek z trzema aspektami:

- i. **Formuła/konstrukcja pedagogiczna:** charakteryzuje się jakością uproszczeń, obecnością podsumowań, a także wykorzystaniem diagramów, cyfr, animacji i ilustracji. Pozwala ocenić, czy struktura zasobów dydaktycznych sprzyja ich wykorzystaniu w kontekście pedagogicznym. Odnosi się to do łatwości orientacji (podsumowanie, plan lekcji), obecności odpowiednich interakcji, użyteczności (wstecz, dalej, pola przewijania itp.) oraz zasobów komunikacyjnych (pytania i odpowiedzi, FAQ, forum itp.).
- ii. **Strategie pedagogiczne:** style nauczania i uczenia się powinny opierać się na aktywnych podejściach do nauczania, aby stworzyć rzeczywiste sytuacje związane z celami szkolenia i motywującą osobę uczącą się.
- iii. **Metody oceny słuchaczy:** wykorzystuje się metody pomiaru stopnia osiągnięcia celów szkolenia.

c) **Jakość dydaktyczna**

- i. **Zajęcia dydaktyczne:** treść odnosi się do rzeczywistych sytuacji, z którymi słuchacz może mieć do czynienia w rzeczywistym środowisku obsługi technicznej.
- ii. **Treści dydaktyczne:** treści są adekwatne do celów szkolenia.

d) Jakość techniczna

W tej części ocenia się projekt, przeglądanie i aspekty technologiczne zasobów dydaktycznych:

- i. **Projekt:** treść i organizacja zasobów dydaktycznych wspiera odpowiednie wykorzystanie kolorów, interaktywności, jakości graficznej wybranych obrazów, animacji i ilustracji.
 - ii. **Przeglądanie:** podczas nawigacji słuchacz powinien być w stanie znaleźć plan, indeks lub szczegółowy spis treści. Sugerowane wybory lub wytyczne są jasne, a grupowanie w obrębie menu spójne.
 - iii. **Aspekty technologiczne:** techniki multimedialne służą połączeniu i wykorzystaniu możliwości każdej nowej technologii w kształceniu, aby zwiększyć transfer wiedzy. W związku z tym w systemie preferuje się stosowanie animacji, symulacji lub wszelkich innych elementów interaktywnych.”.
-

ZAŁĄCZNIK II

W załączniku IV (część 147) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w spisie treści pkt 147.A.305 otrzymuje brzmienie: „147.A.305 Ocena dotycząca typu statku powietrznego i ocena zadań”;
- 2) w pkt 147.A.100 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Odpowiednie pomieszczenia oddzielone od innych lokali zapewnia się do prowadzenia szkolenia teoretycznego i przeprowadzania egzaminów.”;
 - b) lit. f) otrzymuje brzmienie:

„f) Liczba słuchaczy na szkoleniu praktycznym podczas jakiegokolwiek kursu nie może przekraczać 15 osób na instruktora lub oceniającego.”;
 - c) lit. h) otrzymuje brzmienie:

„h) Zapewnia się bezpieczne pomieszczenia do przechowywania dokumentacji egzaminacyjnej 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.”;
 - d) dodaje się lit. j) w brzmieniu:

„j) Na zasadzie odstępstwa od lit. a)–d) i f) w przypadku uczenia się na odległość prowadzonego w miejscu, w którym organizacja zatwierdzona na podstawie niniejszego załącznika nie ma kontroli nad środowiskiem, w którym znajduje się słuchacz, organizacja zatwierdzona na podstawie niniejszego załącznika przekazuje słuchaczowi informacje na temat odpowiedniości miejsca, w którym się on uczy, i zwraca jego uwagę na ten aspekt. Odstępstwo to ma zastosowanie wyłącznie do uczenia się na odległość, a nie do odpowiedniego egzaminu lub oceny.”;
- 3) pkt 147.A.105 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) Organizacja szkoleniowa z zakresu obsługi technicznej zawiera umowy z odpowiednią liczbą osób w celu zaplanowania/przeprowadzenia szkoleń teoretycznych i praktycznych, egzaminów teoretycznych i oceny umiejętności praktycznych zgodnie z zatwierdzeniem.”;
- 4) w pkt 147.A.115 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„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.

W przypadku wirtualnych środowisk szkoleniowych treść szkolenia jest zaprojektowana w taki sposób, aby pomóc słuchaczom w zrozumieniu danego tematu, zapewniając im łatwość czytania tekstu prezentacji, rysunków, schematów i cyfr.

Sprzęt służący do prezentacji może obejmować reprezentatywne szkoleniowe symulatory obsługi technicznej pomagające słuchaczom zrozumieć dane zagadnienie, jeżeli urządzenia takie uważane są za przydatne do tych celów.”;
 - b) lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) Organizacja szkoleniowa związanego z danym typem statku powietrznego określona w punkcie 147.A.100 lit. e) musi mieć dostęp do odpowiedniego typu statku powietrznego. Szkoleniowe symulatory obsługi technicznej mogą być wykorzystywane, jeśli zapewniają odpowiednie standardy szkolenia.”;
- 5) w pkt 147.A.120 dodaje się lit. c) w brzmieniu:

„c) Materiały szkoleniowe dotyczące obsługi technicznej istotne dla podstawowych kursów szkoleniowych lub kursów szkoleniowych dla danego typu mogą być udostępniane w formie papierowej lub elektronicznej, pod warunkiem że słuchacz ma odpowiednie środki dostępu do takich materiałów w dowolnym momencie przez cały czas trwania kursu.”;

6) w pkt 147.A.135 dodaje się lit. d) w brzmieniu:

„d) Egzamin przeprowadza w środowisku kontrolowanym organizacja szkoleniowa zatwierdzona na podstawie niniejszego załącznika i opisana w dokumentacji prezentującej organizację szkoleniową z zakresu obsługi technicznej.

Do celów egzaminu „środowisko kontrolowane” oznacza środowisko, w którym można ustalić i zweryfikować: a) tożsamość słuchaczy; b) prawidłowy przebieg procesu egzaminacyjnego; c) integralność egzaminu; oraz d) poufność materiału egzaminacyjnego.”;

7) pkt 147.A.145 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Szkolenia teoretyczne i egzaminy sprawdzające wiedzę, szkolenia praktyczne i oceny umiejętności praktycznych mogą być przeprowadzane wyłącznie w miejscach określonych w certyfikatach zatwierdzających i w miejscach określonych w dokumentacji prezentującej organizację szkoleniową w zakresie obsługi technicznej.”;

8) w pkt 147.A.200 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. g) otrzymuje brzmienie:

„g) Niezależnie od lit. f), w celu skorzystania ze zmian w technikach i metodach szkoleniowych (szkolenie teoretyczne) lub z zaliczeń określonych w pkt 66.A.25 lit. e) załącznika III (część 66), liczba godzin ustalona w dodatku I (Czas trwania szkolenia podstawowego) może zostać zmieniona, pod warunkiem że w treści i harmonogramie programu szkolenia opisano i uzasadniono proponowane zmiany. W dokumentacji prezentującej organizację szkoleniową w zakresie obsługi technicznej zamieszcza się procedurę uzasadniającą te zmiany.”;

b) dodaje się lit. h) w brzmieniu:

„h) Czas trwania kursów konwersji pomiędzy (pod)kategoriami określany jest poprzez ocenę podstawowego planu tematycznego szkolenia i związanych z nim praktycznych potrzeb w zakresie szkoleń.”;

9) pkt 147.A.305 otrzymuje brzmienie:

„147.A.305 Ocena dotycząca typu statku powietrznego i ocena zadań

Organizacja szkoleniowa z zakresu obsługi technicznej zatwierdzona zgodnie z pkt 147.A.300 do prowadzenia szkoleń odnoszących się do odpowiedniego typu statku powietrznego przeprowadza ocenę dotyczącą danego typu statku powietrznego lub ocenę zadań związanych ze statkiem powietrznym, określonych w załączniku III (część 66), pod warunkiem przestrzegania standardu typu statku powietrznego lub zadań, zgodnie z pkt 66.A.45 załącznika III (część 66).”;

10) w dodatku III wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Szkolenie podstawowe i egzamin

Wzór certyfikatu szkolenia podstawowego stosuje się do potwierdzenia ukończenia szkolenia podstawowego albo zdania egzaminu podstawowego, bądź do potwierdzenia zarówno ukończenia szkolenia podstawowego, jak i zdania egzaminów ze szkolenia podstawowego.

Certyfikat szkolenia wyraźnie określa egzaminy z każdego modułu według dat ich zaliczenia wraz z odpowiednią wersją dodatku I do załącznika III (część 66).

Formularz 148a EASA stosuje się do szkoleń i egzaminów prowadzonych przez organizację szkoleniową zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem IV (część 147).

Formularz 148b EASA stosuje się do egzaminów prowadzonych przez właściwy organ.

Strona 1 z 1

CERTYFIKAT UZNANIA

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

Niniejszy certyfikat uznania wystawia się:

[IMIĘ I NAZWISKO]

[DATA I MIEJSCE URODZENIA]

przez:

[NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

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

organizację szkoleniową z zakresu obsługi technicznej zatwierdzoną do przeprowadzania szkoleń i egzaminów w ramach zakresu zatwierdzenia i zgodnie z załącznikiem IV (część 147) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014.

Niniejszy certyfikat poświadcza, że wyżej wymieniona osoba ukończyła lub pomyślnie zaliczyła (**) podstawow(-e) kurs (-y) szkoleniowy(-owe (**)) lub egzamin(-y) podstawowy(-e) (**) wymieniony(-e) poniżej, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 oraz rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1321/2014.

[PODSTAWOWY(-E) KURS(-Y) SZKOLENIOWY(-E) (**)]/[EGZAMIN(-Y) PODSTAWOWY(-E) (**)]

[PODAĆ MODUŁY WEDŁUG CZĘŚCI 66/MIEJSCE I DATĘ ZALICZENIA EGZAMINU]

Data:

Podpis:

W imieniu: [NAZWA PRZEDSIĘBIORSTWA]

Formularz 148a EASA, wydanie 1

(*) Lub »EASA«, jeśli EASA jest właściwym organem.

(**) Niepotrzebne skreślić. Możliwe przypadki:

- uczestnictwo w podstawowym(-ych) kursie(-ach) szkoleniowym(-ych) i jego(ich) zaliczenie; lub
- uczestnictwo tylko w podstawowym(-ych) kursie(-ach) szkoleniowym(-ych); lub
- zaliczenie tylko egzaminu(-ów) podstawowego(-ych).

CERTYFIKAT UZNANIA

Numer: [Kod państwa członkowskiego(*)].CAA.[XXXX].[YYYY]

Niniejszy certyfikat uznania wystawia się:

[IMIĘ I NAZWISKO]

[DATA I MIEJSCE URODZENIA]

przez:

[NAZWA WŁAŚCIWEGO ORGANU]

[ADRES WŁAŚCIWEGO ORGANU]

po przeprowadzeniu egzaminu zgodnie z sekcją B podczęść C załącznika III (część 66) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014.

Niniejszy certyfikat poświadcza, że wyżej wymieniona osoba pomyślnie zaliczyła egzamin(-y) podstawowy(-e) wymieniony(-e) poniżej, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 oraz rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1321/2014.

[EGZAMIN(-Y) PODSTAWOWY(-E)]

[PODAĆ MODUŁY WEDŁUG CZĘŚCI 66/MIEJSCE I DATĘ ZALICZENIA EGZAMINU]

Data:

Podpis:

W imieniu: [NAZWA WŁAŚCIWEGO ORGANU]

b) w pkt 2 wprowadza się następujące zmiany:

(i) tytuł otrzymuje brzmienie: „2. Egzaminy i oceny po szkoleniu na typ”;

(ii) akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Wzór certyfikatu szkolenia na typ jest wykorzystywany do stwierdzenia zaliczenia egzaminu dotyczącego części teoretycznej (w tym szkolenia) lub oceny części praktycznej (w tym szkolenia), albo obu części szkolenia do uprawnienia na typ (dodatek III do załącznika III (część 66) pkt 1 lit. a) i b).”;

(iii) po akapicie czwartym dodaje się akapity w brzmieniu:

„Ten sam formularz stosuje się do uznania ukończenia oceny dotyczącej typu statku powietrznego (pkt 66.A.45 lit. d) załącznika III (część 66) i pkt 5 dodatku III do tego załącznika).

Formularz 149a EASA stosuje się do szkoleń i egzaminów prowadzonych przez organizację szkoleniową zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem IV (część 147).

Formularz 149b EASA stosuje się do egzaminów po szkoleniu na typ i ocen dotyczących typu przeprowadzanych przez właściwy organ lub jako uznanie ukończenia szkolenia na typ statku powietrznego zatwierdzonego w drodze procedury bezpośredniego zatwierdzenia zgodnie z pkt 66.B.130 załącznika III (część 66).”;

(iv) formularz otrzymuje brzmienie:

| |
|--|
| „Strona 1 z 1 |
| <p>CERTYFIKAT UZNANIA</p> <p>Numer: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*)].147.[XXXX].[YYYYY]</p> <p>Niniejszy certyfikat uznania wystawia się:</p> <p style="text-align: center;">[IMIĘ I NAZWISKO]</p> <p style="text-align: center;">[DATA I MIEJSCE URODZENIA]</p> <p>przez:</p> <p style="text-align: center;">[NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]</p> <p style="text-align: center;">Numer: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO (*)].147.[XXXX]</p> <p>organizację szkoleniową z zakresu obsługi technicznej zatwierdzoną do przeprowadzania szkoleń i egzaminów w ramach zakresu zatwierdzenia i zgodnie z załącznikiem IV (część 147) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014.</p> <p>Niniejszy certyfikat poświadcza, że wyżej wymieniona osoba pomyślnie zaliczyła elementy teoretyczne (**) lub praktyczne (**) zatwierdzonego szkolenia na typ statku powietrznego, lub ukończyła ocenę dotyczącą typu statku powietrznego (**) wymienioną poniżej, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 oraz rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1321/2014.</p> <p style="text-align: center;">[SZKOLENIE NA TYP STATKU POWIETRZNEGO (**)]</p> <p style="text-align: center;">[DATA ROZPOCZĘCIA i DATA ZAKOŃCZENIA]/[MIEJSCE]</p> <p style="text-align: center;">[WYMIENIĆ ELEMENTY TEORETYCZNE/PRAKTYCZNE]</p> <p style="text-align: center;">lub</p> <p style="text-align: center;">[OCENA DOTYCZĄCA TYPU STATKU POWIETRZNEGO (**)]</p> <p style="text-align: center;">[DATA ZAKOŃCZENIA]/[MIEJSCE]</p> <p>Data:</p> <p>Podpis:</p> <p>W imieniu: [NAZWA PRZEDSIĘBIORSTWA]</p> |
| <p>Formularz 149a EASA, wydanie 1</p> <p>(*) Lub »EASA«, jeśli EASA jest właściwym organem.</p> <p>(**) Niepotrzebne skreślić. Możliwe przypadki:</p> <ul style="list-style-type: none"> — pełne uczestnictwo w szkoleniu na typ oraz zaliczenie elementów teoretycznych i uzyskanie pozytywnej oceny w elementach praktycznych szkolenia na typ; lub — pełne uczestnictwo oraz zaliczenie tylko elementów teoretycznych; lub — uzyskanie pozytywnej oceny w elementach praktycznych; lub — pomyślnie ukończenie oceny dotyczącej typu statku powietrznego. |

CERTYFIKAT UZNANIA

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

Niniejszy certyfikat uznania wystawia się:

[IMIĘ I NAZWISKO]

[DATA I MIEJSCE URODZENIA]

przez:

[NAZWA WŁAŚCIWEGO ORGANU]

[ADRES WŁAŚCIWEGO ORGANU]

po przeprowadzeniu egzaminu zgodnie z sekcją B podczęść C załącznika III (część 66) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 lub zgodnie z procedurą bezpośredniego zatwierdzania szkolenia na typ statku powietrznego określoną w pkt 66.B.1 30 załącznika III (część 66) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014.

Niniejszy certyfikat poświadcza, że wyżej wymieniona osoba pomyślnie zaliczyła elementy teoretyczne (*) lub praktyczne (*) zatwierdzonego szkolenia na typ statku powietrznego, lub ukończyła ocenę dotyczącą typu statku powietrznego (*) wymienioną poniżej, zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 oraz rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1321/2014.

[SZKOLENIE NA TYP STATKU POWIETRZNEGO (*)]

[DATA ROZPOCZĘCIA i DATA ZAKOŃCZENIA]/[MIEJSCE]

[WYMIENIĆ ELEMENTY TEORETYCZNE/PRAKTYCZNE]
lub

[OCENA DOTYCZĄCA TYPU STATKU POWIETRZNEGO (*)]

[DATA ZAKOŃCZENIA]/[MIEJSCE]

Data:

Podpis:

W imieniu: [NAZWA WŁAŚCIWEGO ORGANU]

Formularz 149b EASA, wydanie 1

(*) Niepotrzebne skreślić. Możliwe przypadki:

- pełne uczestnictwo w szkoleniu na typ oraz zaliczenie elementów teoretycznych i uzyskanie pozytywnej oceny w elementach praktycznych szkolenia na typ; lub
- pełne uczestnictwo oraz zaliczenie tylko elementów teoretycznych; lub
- uzyskanie pozytywnej oceny w elementach praktycznych; lub
- pomyślnie ukończenie oceny dotyczącej typu statku powietrznego."

ZAŁĄCZNIK III

Załącznik I (część M) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 zostaje sprostowany w następujący sposób:

1) pkt M.A.302 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) AMP musi wykazywać zgodność z:

- 1) instrukcjami wydanymi przez właściwy organ;
- 2) instrukcjami w zakresie ciągłej zdadności do lotu:
 - (i) wydanymi przez posiadaczy certyfikatu typu, ograniczonego certyfikatu typu, uzupełniającego certyfikatu typu, zatwierdzenia projektu poważnej naprawy lub autoryzacji ETSO lub składającego deklarację zgodności projektowej lub posiadacza dowolnego innego stosownego zatwierdzenia wydanego zgodnie z załącznikiem I (część 21) lub, w stosownych przypadkach, załącznikiem Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012;
 - (ii) zawartymi — w stosownych przypadkach — w specyfikacjach certyfikacyjnych, o których mowa w pkt 21.A.90B lub 21.A.431B załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012;
 - (iii) zawartymi — w stosownych przypadkach — w specyfikacjach certyfikacyjnych, o których mowa w pkt 21L.A.62, 21L.A.102, 21L.A.202 lub 21L.A.222 załącznika Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012;
- 3) mającymi zastosowanie przepisami załącznika I (część-26) do rozporządzenia (UE) 2015/640.”;

2) pkt M.A.502 otrzymuje brzmienie:

„M.A.502 Obsługa techniczna podzespołów

- a) Obsługa techniczna podzespołów innych niż podzespoły, o których mowa w pkt 21.A.307 lit. b) ppkt 2–6 załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 lub, w stosownych przypadkach, pkt 21L.A.193 lit. b) ppkt 2–6 załącznika Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, wykonywana jest przez organizację obsługi technicznej zatwierdzoną zgodnie z podsekcją F niniejszego załącznika lub z załącznikiem II (część 145) lub z załącznikiem Vd (część CAO) do niniejszego rozporządzenia, stosownie do przypadku.”;
- b) Na zasadzie odstępstwa od lit. a), jeżeli dany podzespół jest zainstalowany w statku powietrznym, obsługa techniczna takiego podzespołu może być wykonywana przez organizację obsługi technicznej statku powietrznego zatwierdzoną zgodnie z podsekcją F niniejszego załącznika lub z załącznikiem II (część 145) lub z załącznikiem Vd (część CAO) lub przez personel poświadczający, o którym mowa w pkt M.A.801. lit. b) ppkt 1 niniejszego załącznika. Taka obsługa techniczna jest wykonywana zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej statku powietrznego lub zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej podzespołu, jeżeli właściwy organ wyraził na to zgodę. Ta organizacja obsługi technicznej statku powietrznego lub ten personel poświadczający mogą tymczasowo wymontować dany podzespół na potrzeby obsługi technicznej, jeżeli staje się to konieczne do uzyskania łatwiejszego dostępu do podzespołu, z wyjątkiem przypadków, gdy jego wymontowanie powoduje konieczność dodatkowej obsługi technicznej. Obsługa techniczna podzespołów wykonywana zgodnie z niniejszą literą nie uprawnia do wydania formularza 1 EASA i podlega wymaganiom dotyczącym poświadczenia obsługi statku powietrznego, o których mowa w pkt M.A.801 niniejszego załącznika.
- c) Na zasadzie odstępstwa od lit. a), jeżeli dany podzespół jest zainstalowany w silniku lub pomocniczym źródle zasilania („APU”), obsługa techniczna takiego podzespołu może być wykonywana przez organizację obsługi technicznej silnika zatwierdzoną zgodnie z podsekcją F niniejszego załącznika lub z załącznikiem II (część 145) lub z załącznikiem Vd (część CAO). Taka obsługa techniczna jest wykonywana zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej silnika lub APU lub zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej podzespołu, jeżeli właściwy organ wyraził na to zgodę. Taka organizacja obsługi technicznej silnika może tymczasowo wymontować dany podzespół na potrzeby obsługi technicznej, jeżeli jest to konieczne do uzyskania łatwiejszego dostępu do podzespołu, z wyjątkiem przypadków, gdy jego wymontowanie powoduje konieczność dodatkowej obsługi technicznej.
- d) Jeżeli dany podzespół jest zainstalowany w statku powietrznym lub tymczasowo z niego wymontowywany w celu ułatwienia dostępu, obsługa techniczna podzespołów, o których mowa w pkt 21.A.307 lit. b) ppkt 2 załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 lub, w stosownych przypadkach, pkt 21L.A.193 lit. b) ppkt 2 załącznika Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, wykonywana jest przez organizację obsługi technicznej statku powietrznego zatwierdzoną zgodnie z podsekcją F niniejszego załącznika lub z załącznikiem II (część 145) lub z załącznikiem Vd (część CAO) do niniejszego rozporządzenia, stosownie do przypadku, przez personel poświadczający, o którym mowa w pkt M.A.801 lit. b) ppkt 1, lub przez pilota-właściciela, o którym mowa w pkt M.A.801 lit. b) ppkt 2. Obsługa techniczna podzespołów wykonywana zgodnie z niniejszą literą nie uprawnia do wydania formularza 1 EASA i podlega wymaganiom dotyczącym poświadczenia obsługi statku powietrznego, o których mowa w pkt M.A.801 niniejszego załącznika.

- e) Obsługa techniczna podzespołów, o których mowa w pkt 21.A.307 lit. b) ppkt 3–6 załącznika I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 lub pkt 21L.A.193 lit. b) ppkt 3–6 załącznika Ib (część 21 Light) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012, wykonywana jest przez organizacje, o których mowa w lit. a), albo przez dowolną osobę lub organizację oraz poświadczana za pomocą »deklaracji realizacji obsługi technicznej« wydawanej przez osobę lub organizację przeprowadzającą obsługę techniczną. „Deklaracja realizacji obsługi technicznej” zawiera co najmniej podstawowe informacje na temat przeprowadzonej obsługi technicznej, datę jej zakończenia oraz wskazanie organizacji lub osoby wydającej. Jest ona uznawana za zapis obsługi technicznej oraz za dokument równoważny z formularzem 1 EASA w odniesieniu do podzespołu podlegającego obsłudze technicznej.”
-

ZAŁĄCZNIK IV

W pkt ML.A.302 załącznika Vb (część ML) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) AMP:

- 1) wyraźnie wskazuje właściciela statku powietrznego oraz statek powietrzny, którego dotyczy, w tym wszelkie zainstalowane silniki i śmigła, stosownie do przypadku;
- 2) musi obejmować:
 - a) albo zadania lub inspekcje ujęte w mającym zastosowanie minimalnym programie przeglądu (MIP), o którym mowa w lit. d);
 - b) albo instrukcje zapewnienia ciągłej zdatności do lotu (ICA) wydane przez posiadacza zatwierdzenia projektu (DAH);
 - c) ICA wydane przez składającego deklarację zgodności projektowej;
- 3) może obejmować czynności w zakresie obsługi technicznej dodatkowo w stosunku do tych, o których mowa w lit. c) ppkt 2, lub czynności w zakresie obsługi technicznej alternatywne wobec tych, o których mowa w lit. c) ppkt 2 lit. b), na wniosek właściciela, CAMO lub CAO, po ich zatwierdzeniu lub zgłoszeniu zgodnie z lit. b). Alternatywne czynności w zakresie obsługi technicznej, o których mowa w lit. c) ppkt 2 lit. b), nie mogą być mniej restrykcyjne niż czynności określone w mającym zastosowanie MIP;
- 4) obejmuje wszystkie obowiązkowe informacje na temat ciągłej zdatności do lotu, na przykład powtarzalne dyrektywy zdatności, sekcję dotyczącą ograniczenia zdatności do lotu w ICA oraz szczególne wymagania dotyczące obsługi technicznej zawarte w arkuszu danych do certyfikatu typu („TCDS”);
- 5) określa wszelkie dodatkowe zadania obsługi technicznej, które należy wykonać ze względu na konkretny typ statku powietrznego, konfigurację statku powietrznego oraz rodzaj i specyfikę operacji, przy czym uwzględnia się co najmniej następujące elementy:
 - a) konkretne zainstalowane urządzenia oraz modyfikacje statku powietrznego;
 - b) przeprowadzone naprawy statku powietrznego;
 - c) podzespoły o ograniczonym czasie użytkowania i podzespoły krytyczne dla bezpieczeństwa lotu;
 - d) zalecenia dotyczące obsługi technicznej, takie jak okresy międzynaprawcze, zalecane w biuletynach eksploatacyjnych, listach serwisowych oraz innych nieobowiązkowych informacjach serwisowych;
 - e) stosowne dyrektywy/wymagania operacyjne dotyczące okresowej inspekcji niektórych urządzeń;
 - f) specjalne zatwierdzenia operacyjne;
 - g) korzystanie ze statku powietrznego i środowisko operacyjne;
- 6) wskazuje, czy piloci-właściciele mają upoważnienie do wykonywania obsługi technicznej;
- 7) jeżeli jest zgłaszany przez właściciela, musi zawierać podpisane oświadczenie właściciela, że jest to AMP dla statku powietrznego o określonej rejestracji oraz że ponosi on pełną odpowiedzialność za jego treść, a w szczególności za wszelkie odstępstwa od zaleceń DAH;
- 8) po zatwierdzeniu przez CAMO lub CAO, jest podpisywany przez tę organizację, która przechowuje dokumentację wraz z uzasadnieniem wszelkich odstępstw od zaleceń DAH;
- 9) co najmniej raz w roku poddaje się przeglądowi, aby ocenić jego skuteczność, a przegląd ten jest przeprowadzany:
 - a) albo w powiązaniu z przeglądem zdatności do lotu statku powietrznego przez osobę, która wykonuje przegląd zdatności do lotu;
 - b) albo przez CAMO lub CAO zarządzającą ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego w tych przypadkach, w których przegląd AMP nie jest przeprowadzany w powiązaniu z przeglądem zdatności do lotu.

W przypadku gdy przegląd wykaże braki statku powietrznego związane z brakami w treści AMP, zmienia się odpowiednio AMP. W takim przypadku osoba wykonująca przegląd informuje właściwy organ państwa członkowskiego rejestracji, jeżeli nie zgadza się ze środkami zmiany AMP zastosowanymi przez właściciela, CAMO lub CAO. Właściwy organ decyduje o tym, jakie zmiany w AMP są konieczne, odnosząc się do odpowiednich niezgodności i, w razie potrzeby, działając zgodnie z pkt ML.B.304.”
