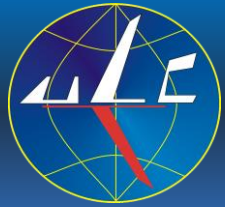


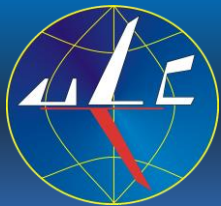


# Zmiany w Załączniku III (1321/2014) zgodnie z rozporządzeniem EU 2023/989





1. **Zwiększenie skuteczności systemu wydawania licencji na obsługę techniczną i systemu szkoleń,**
2. Niezbędne jest – przy utrzymaniu tego samego poziomu bezpieczeństwa i równych warunków działania
  - ułatwienie zatwierdzenia uprawnienia na typ sp w licencjach , w przypadku gdy nie ma organizacji zatwierdzonych zgodnie z załącznikiem IV oferujących szkolenie dotyczące danego typu sp.
    - aktualizacja podstawowego planu tematycznego szkolenia dla personelu poświadczającego zaangażowanego w obsługę techniczną sp, zwiększenie skuteczności szkolenia w miejscu pracy wymaganego w odniesieniu do pierwszego zatwierdzenia uprawnienia na typ w danej kategorii licencji
    - wprowadzenie nowych metod szkolenia i technologii nauczania oraz innych ulepszeń w ramach regularnej aktualizacji przepisów.

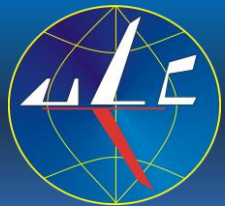


### 66.A.5 Grupy statków powietrznych

w ppkt 1 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Grupa 1: skomplikowane technicznie sP 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.”;

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



## Zmiany w Załączniku III

Grupa 2: sp inne niż zaklasyfikowane do Grupy 1:

**podgrupa 2a:**

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

**podgrupa 2b:**

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

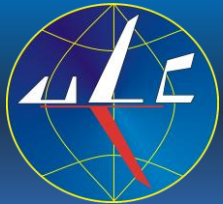
samoloty z silnikiem turbinowym zaklasyfikowane przez Agencję do tej podgrupy ze względu na ich mniejszy stopień skomplikowania

**podgrupa 2c:**

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

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

Grupa 4: szybowce, szybowce z napędem, balony i sterowce inne niż zaklasyfikowane do Grupy 1.



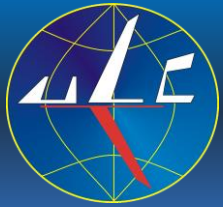
## Zmiany w Załączniku III

*w pkt 66.A.20 lit. a) ppkt 7*

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

w pkt 66.A.20 lit. a) ppkt 7 dodaje się następujący akapit:

„Licencja na obsługę techniczną sp kategorii C wydana w odniesieniu do skomplikowanych technicznie statków powietrznych z napędem silnikowym obejmuje przywileje wynikające z licencji na obsługę techniczną sp kategorii C również w odniesieniu do sp innych niż skomplikowane technicznie sp z napędem silnikowym.”;



## Zmiany w Załączniku III

„66.A.25 (nowa treść)

Wymagania z zakresu podstawowej wiedzy

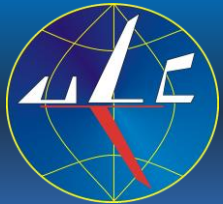
a)

Składający wniosek o licencję na obsługę techniczną sp 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.



## Zmiany w Załączniku III

c) Egzaminy z zakresu podstawowej wiedzy zalicza się w ciągu 10 lat poprzedzających złożenie wniosku o licencję na obsługę techniczną sp 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.

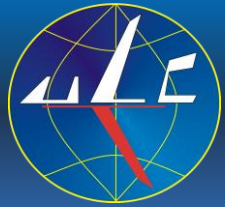
d) Wnioskodawca może wystąpić do właściwego organu o pełne lub częściowe zaliczenie dotyczące wymagań z zakresu podstawowej wiedzy w odniesieniu do:

1) egzaminów z zakresu podstawowej wiedzy, które zaliczono ponad 10 lat przed złożeniem wniosku o licencję na obsługę techniczną statku powietrznego ;

2) wszelkich innych krajowych szkoleń i egzaminów technicznych uznawanych przez właściwy organ za równoważne z odpowiednimi wymaganiami dotyczącymi podstawowej wiedzy

Wnioskodawca przedstawia dowód uzyskanego zaliczenia w postaci odniesienia do zatwierdzonego przez właściwy organ RUW.

**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.**



## Zmiany w Załączniku III

### 66.A.30

dla kategorii C w odniesieniu do skomplikowanych technicznie sp z napędem silnikowym (CMPA):

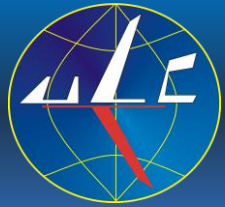
(i)

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 , 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 , w organizacji obsługi technicznej zajmującej się CMPA, w tym 12 miesięcy doświadczenia jako personel wspomagający w obsłudze hangarowej;



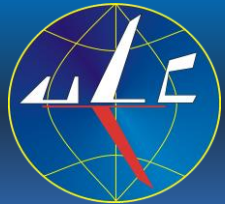


## Zmiany w Załączniku III

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

- 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 , w organizacji obsługi technicznej w ramach obsługi sp innego niż CMPA, w tym sześć miesięcy doświadczenia jako personel wspomagający w obsłudze hangarowej; lub
- w przypadku posiadaczy stopnia akademickiego – trzy lata doświadczenia w pracy w środowisku obsługi technicznej sp przy reprezentatywnym zespole prac bezpośrednio związanych z obsługą techniczną sp, w tym sześć miesięcy wykonywania zadań z zakresu obsługi hangarowej w ramach obsługi sp innego niż CMPA;

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

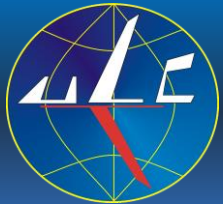


## Zmiany w Załączniku III

(iv)  
w celu rozszerzenia zatwierdzonej kategorii C dotyczącej sp 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 , 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 sp przy reprezentatywnym zespole prac bezpośrednio związanych z obsługą techniczną sp, w tym trzy miesiące wykonywania zadań z zakresu obsługi hangarowej w ramach obsługi CMPA;



## Zmiany w Załączniku III

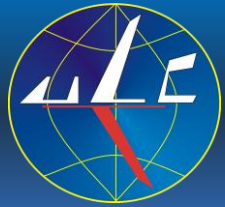
*akceptuje się doświadczenie w obsłudze technicznej sp uzyskane poza środowiskiem obsługi technicznej cywilnego sp, jeżeli taka obsługa techniczna jest równoważna z wymaganą na mocy niniejszego załącznika (część 66), zgodnie z ustaleniami właściwego organu. Jednakże wymagane jest dodatkowe doświadczenie w obsłudze technicznej cywilnego sp w celu zapewnienia odpowiedniego rozumienia środowiska obsługi technicznej cywilnego sp*

c)

lit. e) otrzymuje brzmienie:

„e) możliwe jest uznanie doświadczenia w obsłudze technicznej sp uzyskanego w organizacjach niezatwierdzonych zgodnie z załącznikami II 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.”;



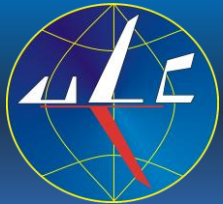
## Zmiany w Załączniku III

W drodze odstępstwa od przepisów lit. b) i c), w przypadku statków powietrznych grupy 2 i 3, uprawnienia na typ statku powietrznego mogą zostać zatwierdzone w licencji także po:

- pozytywnym zaliczeniu egzaminu na typ statku powietrznego odpowiedniego dla kategorii B1, B2 lub C, zgodnie z **Dodatkiem III** do niniejszego **Załącznika (Część 66)**;

- w przypadku kategorii B1 i B2, wykazaniu praktycznego doświadczenia w zakresie typu statku powietrznego. W takim przypadku praktyczne doświadczenie obejmuje reprezentatywne, przekrojowe działania z zakresu obsługi technicznej, odpowiadające danej kategorii licencji.

W przypadku uprawnienia kategorii C dla osoby wykwalifikowanej poprzez posiadanie stopnia akademickiego, jak wyszczególniono w pkt **66.A.30 lit. a) ppkt 7**, pierwszy egzamin na odpowiedni typ statku powietrznego odbywa się na poziomie kategorii B1 lub B2.



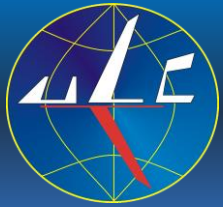
66.A.45 d)

w akapicie pierwszym 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);”

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.”;

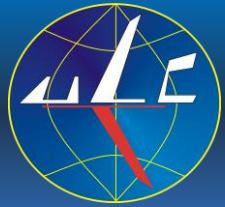


Dodano „66.B.135

Procedura zatwierdzania kursów szkoleniowych opartych na multimedialach

Właściwy organ, za każdym razem, gdy zatwierdza kursy, w tym szkolenia oparte na multimedialach, 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.”;

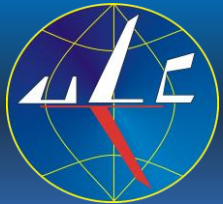


## Zmiany w Załączniku III

66.B.400 - *dodano*

„d)

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



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).”;





*g) Poza specyficzną dokumentacją niezbędną do egzaminu na typ kandydat może mieć dostęp podczas egzaminu wyłącznie do dokumentów egzaminacyjnych*

lit. g) otrzymuje brzmienie:

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

