

Warszawa, dnia 4 października 2013 r.

Poz. 94

**WYTYCZNE NR 8  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 3 października 2013 r.

**w sprawie raportu konwersji krajowych kwalifikacji dla statków powietrznych o  
MTOM poniżej 5 700 kg**

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933, z późn. zm.<sup>1)</sup>) ogłasza się, co następuje:

**§ 1.** Zaleca się stosowanie „Raportu konwersji krajowych kwalifikacji dla statków powietrznych o MTOM poniżej 5 700 kg”, stanowiącego załącznik do wytycznych.

**§ 2.** Wytyczne wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

wz. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Wiceprezes ds. Standardów Lotniczych

**Piotr Kasprzyk**

---

<sup>1)</sup>Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 951 i 1544 oraz z 2013 r. poz. 134, 628, 672, 829 i 912.

Załącznik do wytycznych Nr 8  
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
z dnia 3 października 2013 r.

**RAPORT KONWERSJI**  
**KRAJOWYCH KWALIFIKACJI DLA STATKÓW POWIETRZNYCH o MTOM poniżej 5 700 kg**  
**(CONVERSION REPORT OF NATIONAL QUALIFICATIONS FOR AIRCRAFT below 5700 kg of MTOM)**

1. Raport Konwersji, o którym mowa w pkt 66.B.300 i 66. B. 305 Załącznika III do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie ciągłej zdatości do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanemu w takie zadania (Dz. Urz. UE L 315 z 28.11.2003, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 541, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem”, dotyczy kwalifikacji członków personelu lotniczego, które były ważne przed dniem:

- 1) 28 września 2005 r. – dla statków powietrznych powyżej 5 700 kg MTOM, na mocy art. 7 pkt 3 lit. e rozporządzenia;
- 2) 28 września 2006 r. – dla statków powietrznych 5 700 kg MTOM i poniżej, na mocy art. 7 pkt 3 lit. f rozporządzenia.

2. Uwzględniając, że licencja B3 nie była wydawana do dnia 28 września 2012 r., to na licencję B3 konwertuje się kwalifikacje personelu poświadczającego ważne przed dniem 28 września 2012 r.

3. Konwersji kwalifikacji personelu poświadczającego dokonuje się zgodnie z poniższą tabelą:

Kategoria Licencji krajowej	Uprawnienia dotyczące wykonywania i poświadczania obsługi	Rodzaje statków powietrznych, na które wydano upoważnienie	Kategoria Licencji Part-66	Ograniczenia w licencji Part-66 wynikające z dotychczasowych uprawnień	Sposób usunięcia ograniczeń (moduły mogą zostać zaliczone zgodnie z RUW)
AF(A)	płatowiec samolotu o masie startowej poniżej 5 700 kg	Statki powietrzne z silnikiem (silnikami) turbinowym(i)	B1.1	<b>Z wyłączeniem:</b> - układów elektrycznych, - awioniki, - zespołu napędowego, - śmigła, - instalacji przeciwołblodzeniowej, - instalacji ciśnieniowej i klimatyzacji, - cyfrowych systemów sterowania silnikami (FADEC).	<b>Moduły:</b> 3, 4, 5, 7.4, 11A, 15, 17A
	płatowiec samolotu o masie startowej poniżej 5 700 kg	Statki powietrzne z silnikiem (silnikami) tłokowym(i) o masie startowej powyżej 2 000 kg	B1.2	<b>Z wyłączeniem:</b> - układów elektrycznych, - awioniki, - zespołu napędowego, - śmigła, - instalacji przeciwołblodzeniowej, - instalacji ciśnieniowej i klimatyzacji, - układu chowania podwozia, - cyfrowych systemów sterowania silnikami (FADEC).	<b>Moduły:</b> 3, 4, 5, 7.4, 11B, 16, 17A

	płatowiec samolotu o masie startowej poniżej 5 700 kg	Statki powietrzne z silnikiem (silnikami) tłokowym(i) o masie startowej poniżej 2 000 kg z kabiną nieciśnieniową	<b>B3</b>	<b>Z wyłączeniem:</b> - układów elektrycznych, - awioniki, - zespołu napędowego, - śmigła, - układu chowania podwozia, - cyfrowych systemów sterowania silnikami (FADEC).	<b>Moduły:</b> <b>3, 4, 5, 7.4, 11C, 16, 17B</b>
<b>PP(A)</b>	Wykonywanie i poświadczanie obsługi zespołu napędowego samolotu o masie MTOM poniżej 5 700 kg		Podzespół samolotu – w tej kategorii nie jest wydawana licencja PART 66 (obsługa na podstawie licencji ICAO).		
<b>AV(A)</b> Bez układów elektrycznych	awionika samolotu o masie startowej poniżej 5 700 kg		<b>B2</b>	<b>Z wyłączeniem:</b> - cyfrowych systemów nawigacyjnych (GPS, GPWS, TCAS), - autopilotów, - cyfrowych systemów sterowania silnikami (FADEC), - układów elektrycznych.	<b>Moduły:</b> <b>4, 5, 13, 14</b>
<b>AV(A)</b> Bez urządzeń radiowych	awionika samolotu o masie startowej poniżej 5 700 kg		<b>B2</b>	<b>Z wyłączeniem:</b> - cyfrowych systemów nawigacyjnych (GPS, GPWS, TCAS), - autopilotów, - cyfrowych systemów sterowania silnikami (FADEC), - urządzeń radiowych.	<b>Moduły:</b> <b>4, 5, 14</b>
<b>TM(A)R</b>	samolot o masie startowej poniżej 5 700 kg, jako całość	Statki powietrzne z silnikiem (silnikami) turbinowym(i)	<b>B1.1</b> + <b>B2</b>	<b>Z wyłączeniem:</b> - cyfrowych systemów nawigacyjnych, w tym autopilotów, - cyfrowych systemów sterowania silnikami (FADEC), - instalacji przeciwołblodzeniowej, - instalacji ciśnieniowej i klimatyzacji.	<b>Moduły:</b> <b>5, 11A, 14 dla B2, 15 dla B1.1</b>
	samolot o masie startowej poniżej 5 700 kg, jako całość	Statki powietrzne z silnikiem (silnikami) tłokowym(i) o masie startowej powyżej 2 000 kg	<b>B1.2</b> + <b>B2</b>	<b>Z wyłączeniem:</b> - cyfrowych systemów nawigacyjnych, w tym autopilotów, - cyfrowych systemów sterowania silnikami (FADEC), - instalacji przeciwołblodzeniowej, - instalacji ciśnieniowej i klimatyzacji, - układu chowania podwozia.	<b>Moduły:</b> <b>5, 11B, 14</b>

	samolot o masie startowej poniżej 5 700 kg, jako całość	Statki powietrzne z silnikiem (silnikami) tłokowym(i) o masie startowej poniżej 2 000 kg z kabiną nieciśnieniową	<b>B3</b> + <b>B2</b>	<b>Z wyłączeniem:</b> - cyfrowych systemów nawigacyjnych, w tym autopilotów, - cyfrowych systemów sterowania silnikami (FADEC), - układu chowania podwozia.	<b>Moduły:</b> <b>5, 11C, 14</b>
<b>AF(A)</b> + <b>PP(A)</b>	płatowiec samolotu o masie startowej poniżej 5 700 kg zespół napędowy samolotu o masie startowej poniżej 5 700 kg	Statki powietrzne z silnikiem (silnikami) turbinowym(i)	<b>B1.1</b>	<b>Z wyłączeniem:</b> - układów elektrycznych, - awioniki, - instalacji przeciwołblodzeniowej, - instalacji ciśnieniowej i klimatyzacji, - cyfrowych systemów sterowania silnikami (FADEC).	<b>Moduły:</b> <b>3, 4, 5, 7.4, 11A, 15, 17A</b>
	płatowiec samolotu o masie startowej poniżej 5 700 kg zespół napędowy samolotu o masie startowej poniżej 5 700 kg	Statki powietrzne z silnikiem (silnikami) tłokowym(i) o masie startowej powyżej 2 000 kg	<b>B1.2</b>	<b>Z wyłączeniem:</b> - układów elektrycznych, - awioniki, - instalacji przeciwołblodzeniowej, - instalacji ciśnieniowej i klimatyzacji, - układu chowania podwozia, - cyfrowych systemów sterowania silnikami (FADEC).	<b>Moduły:</b> <b>3, 4, 5, 7.4, 11B, 16, 17A</b>
	płatowiec samolotu o masie startowej poniżej 5 700 kg zespół napędowy samolotu o masie startowej poniżej 5 700 kg	Statki powietrzne z silnikiem (silnikami) tłokowym(i) o masie startowej poniżej 2 000 kg z kabiną nieciśnieniową	<b>B3</b>	<b>Z wyłączeniem:</b> - układów elektrycznych, - awioniki, - układu chowania podwozia, - cyfrowych systemów sterowania silnikami (FADEC).	<b>Moduły:</b> <b>3, 4, 5, 7.4, 11C, 16, 17B</b>
<b>AF(H)</b>	płatowiec śmigłowca o masie startowej poniżej 5 700 kg	silnik tłokowy i turbinowy	<b>B1.3</b> + <b>B1.4</b>	<b>Z wyłączeniem:</b> - układów elektrycznych, - awioniki, - zespołu napędowego, - instalacji przeciwołblodzeniowej, - instalacji ciśnieniowej i klimatyzacji, - cyfrowych systemów sterowania silnikami (FADEC).	<b>Moduły:</b> <b>3, 4, 5, 7.4, 12, 15, 16</b>
<b>AF(H)</b>	płatowiec śmigłowca o masie startowej poniżej 5 700 kg	silnik tłokowy	<b>B1.4</b>	<b>Z wyłączeniem:</b> - układów elektrycznych, - awioniki, - zespołu napędowego, - instalacji przeciwołblodzeniowej, - instalacji ciśnieniowej i klimatyzacji, - cyfrowych systemów	<b>Moduły:</b> <b>3, 4, 5, 7.4, 12, 16</b>

				sterowania silnikami (FADEC).	
<b>AF(H)</b>	płatowiec śmigłowca o masie startowej poniżej 5 700 kg	silnik turbinowy	<b>B1.3</b>	<b>Z wyłączeniem:</b> - układów elektrycznych, - awioniki, - zespołu napędowego, - instalacji przeciwoślodzeniowej, - instalacji ciśnieniowej i klimatyzacji, - cyfrowych systemów sterowania silnikami (FADEC).	<b>Moduły:</b> <b>3, 4, 5, 7.4, 12, 15</b>
<b>PP(H)</b>	Wykonywanie i poświadczanie obsługi zespołu napędowego śmigłowca o masie poniżej 5 700 kg		Podzespół śmigłowca – w tej kategorii nie jest wydawana licencja PART 66 (obsługa na podstawie licencji ICAO)		
<b>AV(H)</b>	awionika śmigłowca o masie startowej poniżej 5 700 kg		<b>B2</b>	<b>Z wyłączeniem:</b> - cyfrowych systemów nawigacyjnych (GPS, GPWS, TCAS), - autopilotów, - cyfrowych systemów sterowania silnikami (FADEC).	<b>Moduły:</b> <b>4, 5, 14</b>
<b>AV(H)</b> Bez układów elektrycznych	awionika śmigłowca o masie startowej poniżej 5 700 kg		<b>B2</b>	<b>Z wyłączeniem:</b> - cyfrowych systemów nawigacyjnych (GPS, GPWS, TCAS), - autopilotów, - cyfrowych systemów sterowania silnikami (FADEC), - układów elektrycznych.	<b>Moduły:</b> <b>4, 5, 13, 14</b>
<b>AV(H)</b> Bez urządzeń radiowych	awionika śmigłowca o masie startowej poniżej 5 700 kg		<b>B2</b>	<b>Z wyłączeniem:</b> - cyfrowych systemów nawigacyjnych (GPS, GPWS, TCAS), - autopilotów, - cyfrowych systemów sterowania silnikami (FADEC), - urządzeń radiowych.	<b>Moduły:</b> <b>4, 5, 13, 14</b>
<b>TM(H)R</b>	śmigłowiec o masie startowej poniżej 5 700 kg, jako całość	silnik tłokowy i turbinowy	<b>B1.3, B1.4 + B2</b>	<b>Z wyłączeniem:</b> - cyfrowych systemów nawigacyjnych, w tym autopilotów, - cyfrowych systemów sterowania silnikami (FADEC),	<b>Moduły:</b> <b>5, 12, 14 dla B2, 15 dla B1.3 16 dla B1.4</b>

				- instalacji przeciwołodziennowej, - instalacji klimatyzacji.	
<b>TM(H)R</b>	śmigłowiec o masie startowej poniżej 5 700 kg, jako całość	silnik tłokowy	<b>B1.4 + B2</b>	<b>Z wyłączeniem:</b> - cyfrowych systemów nawigacyjnych, w tym autopilotów, - cyfrowych systemów sterowania silnikami (FADEC), - instalacji przeciwołodziennowej, - instalacji klimatyzacji.	<b>Moduły:</b> <b>5, 12, 14 dla B2, 16 dla B1.4</b>
<b>TM(H)R</b>	śmigłowiec o masie startowej poniżej 5 700 kg, jako całość	silnik turbinowy	<b>B1.3 + B2</b>	<b>Z wyłączeniem:</b> - cyfrowych systemów nawigacyjnych, w tym autopilotów, - cyfrowych systemów sterowania silnikami (FADEC), - instalacji przeciwołodziennowej, - instalacji klimatyzacji.	<b>Moduły:</b> <b>5, 12, 14 dla B2, 15 dla B1.3</b>
<b>AF(H) + PP(H)</b>	płatowiec śmigłowca o masie startowej poniżej 5 700 kg zespół napędowy śmigłowca o masie startowej poniżej 5 700 kg	silnik tłokowy i turbinowy	<b>B1.3 + B1.4</b>	<b>Z wyłączeniem:</b> - układów elektrycznych, - awioniki, - instalacji przeciwołodziennowej, - instalacji klimatyzacji, - cyfrowych systemów sterowania silnikami (FADEC).	<b>Moduły:</b> <b>3, 4, 5, 7.4, 12, 15 lub 16</b>
<b>AF(H) + PP(H)</b>	płatowiec śmigłowca o masie startowej poniżej 5 700 kg zespół napędowy śmigłowca o masie startowej poniżej 5 700 kg	silnik tłokowy	<b>B1.4</b>	<b>Z wyłączeniem:</b> - układów elektrycznych, - awioniki, - instalacji przeciwołodziennowej, - instalacji klimatyzacji, - cyfrowych systemów sterowania silnikami (FADEC).	<b>Moduły:</b> <b>3, 4, 5, 7.4, 12, 16</b>
<b>AF(H) + PP(H)</b>	płatowiec śmigłowca o masie startowej poniżej 5 700 kg zespół napędowy śmigłowca o masie startowej poniżej 5 700 kg	silnik turbinowy	<b>B1.3</b>	<b>Z wyłączeniem:</b> - układów elektrycznych, - awioniki, - instalacji przeciwołodziennowej, - instalacja klimatyzacji, - cyfrowych systemów sterowania silnikami (FADEC).	<b>Moduły:</b> <b>3, 4, 5, 7.4, 12, 15</b>

## II. PODSTAWY PRAWNE UZYSKANIA KRAJOWEJ LICENCJI ICAO:

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. Nr 165 poz. 1603 z późn. zm.) w szczególności Załącznik Nr 1 do rozporządzenia: "Licencjonowanie Personelu Lotniczego" - **obowiązujące do 18 marca 2013 r.**

Załącznik 1 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z 1963 r. Nr 24, poz. 137 i 138, z 1969 r. Nr 27, poz.

210 i 211, z 1976 r. Nr 21, poz. 130 i 131, Nr 32, poz. 188 i 189 i Nr 39, poz. 227 i 228, z 1984 r. Nr 39, poz. 199 i 200, z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447, z 2002 r. Nr 58, poz. 527 i 528 oraz z 2003 r. Nr 78, poz. 700 i 701).

Wybrane paragrafy rozporządzenia z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. Nr 165 poz. 1603 z późn. zm.) dotyczące mechaników poświadczania obsługi z licencją ICAO:

## **Rozdział 1**

### **Przepisy ogólne**

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wzory licencji właściwe dla specjalności lotniczych;
- 2) uprawnienia przyznawane i wpisywane do licencji;
- 3) szczegółowe wymagania dla poszczególnych rodzajów licencji, dotyczące kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki;
- 4) szczegółowe zasady:
  - a) wydawania, cofania, ograniczania, zawieszania i przywracania licencji oraz wynikających z nich uprawnień,
  - b) uznawania, zawieszania uznania, cofania uznania, przywracania uznania obcej licencji personelu lotniczego wydanej przez właściwy organ obcego państwa,
  - c) uzyskiwania i sprawdzania kwalifikacji lotniczych,
  - d) prowadzenia szkolenia lotniczego;
    - 5) szczegółowe zasady prowadzenia rejestru personelu lotniczego;
    - 6) szczegółowe warunki wykonywania uprawnień wynikających z licencji;
    - 7) wymagania dla licencji i świadectw kwalifikacji nieprzewidzianych w ustawie.

...

§ 3. Ze względu na wymagania niezbędne do ich uzyskania wyróżnia się następujące licencje:

...

3) mechanika poświadczania obsługi statku powietrznego:

- a) zgodne z JAR-66 (obecnie Part-66) - Personel poświadczający obsługę techniczną oraz załącznikiem nr 4 do rozporządzenia - w przypadku zarobkowego przewozu lotniczego statkami powietrznymi o maksymalnej masie startowej powyżej 5.700 kg,
- b) zgodne z Aneksiem 1 i załącznikiem nr 1 do rozporządzenia - w przypadku pozostałych statków powietrznych, z zastrzeżeniem § 4 ust. 1 pkt 2;

...

## **Rozdział 2**

### **Prowadzenie szkolenia lotniczego w celu uzyskiwania kwalifikacji**

§ 5. 1. Zakres szkolenia lotniczego, wymagany dla uzyskania licencji członka personelu lotniczego lub uprawnień lotniczych do niej wpisywanych, jest określony w załączniku nr 1 lub załączniku nr 4 do rozporządzenia.

2. Szkolenie lotnicze składa się z:

- 1) szkolenia teoretycznego - nauczania wiedzy lotniczej - dla wszystkich specjalności członków personelu lotniczego,

...

szkolenia praktycznego na ziemi - dla kontrolerów ruchu lotniczego, informatorów służby informacji powietrznej, dyspozytorów lotniczych i mechaników poświadczania obsługi,

- 4) uzupełniającego szkolenia praktycznego - w formie nadzorowanej praktyki lotniczej, w zakresie wymaganych do uzyskania:

...

b) uprawnienia dotyczącego rodzaju obsługi i typu statku powietrznego, wpisywanego do licencji poświadczania obsługi,

.....

§ 6. Kandydat do szkolenia lotniczego i jego uczestnik powinien posiadać obywatelstwo polskie albo spełniać warunki określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 7 sierpnia 2003 r. w sprawie szkolenia lotniczego oraz uzyskiwania licencji przez cudzoziemców (Dz. U. Nr 156, poz. 1524).

§ 7. 1. Kandydat do szkolenia teoretycznego i jego uczestnik powinien:

- 1) posiadać wykształcenie określone w ustawie dla danej licencji, z zastrzeżeniem ust. 2;
- 2) spełniać wymagania, o których mowa w załączniku nr 1 lub 4 do rozporządzenia, jeżeli zostały one określone.

2. Ośrodek szkolenia lotniczego albo organizacja wymieniona w § 9 ust. 5 może dopuścić do szkolenia teoretycznego kandydata niespełniającego wymagania określonego w ust. 1 pkt 1, jeżeli pobiera on naukę, po ukończeniu której spełni to wymaganie, oraz po udokumentowanym stwierdzeniu, że posiada on wiedzę wystarczającą do opanowania przedmiotów szkolenia teoretycznego.

....

§ 9. 1. Szkolenie lotnicze kandydatów do uzyskania licencji i uprawnień lotniczych wpisywanych do licencji oraz świadectw kwalifikacji prowadzone jest w ośrodkach szkolenia lotniczego, z zastrzeżeniem ust. 5.

2. W zależności od specjalności personelu lotniczego szkolenie lotnicze prowadzi się w:

...

2) ośrodka szkolenia personelu lotniczego - niewchodzącego w skład załóg lotniczych:

a) dla kandydatów ubiegających się o uzyskanie licencji mechanika poświadczenia obsługi statku powietrznego i wpisywanych do niej uprawnień lotniczych,

....

§ 10. Ośrodki szkolenia lotniczego i organizacje wymienione w § 9 ust. 5 mogą prowadzić szkolenie lotnicze tylko w zakresie objętym posiadanym certyfikatem i tylko w okresie jego ważności oraz przy spełnieniu warunków wymienionych w § 11.

§ 11. 1. Szkolenie lotnicze w ośrodku szkolenia lotniczego i organizacji lotniczej wymienionej w § 9 ust. 5 musi być prowadzone:

1) zgodnie z zatwierdzonymi przez Prezesa Urzędu, do użytku w tym ośrodku albo organizacji, i wprowadzonymi w życie instrukcjami wykonawczymi oraz dokumentami regulaminowymi:

a) instrukcją szkolenia, a w przypadku ośrodka szkolenia mechaników poświadczenia obsługi statku powietrznego - charakterystyką ośrodka określającą organizację i procedury szkolenia lotniczego oraz struktury zarządzania szkoleniem i jego nadzorowanie,

c) instrukcją zarządzania obsługą techniczną, określającą zasady i procedury organizacji obsługi statków powietrznych - dla ośrodków szkolenia mechaników poświadczenia obsługi, prowadzących szkolenie podczas obsługi statków powietrznych oraz pozostałych ośrodków, jeżeli prowadzą obsługę eksploatowanych w ośrodku statków powietrznych,

....

2) przez kadre dydaktyczną, posiadającą kwalifikacje i uprawnienia odpowiednie do rodzaju i zakresu szkolenia oraz kierowania nim, której skład jest imiennie wyszczególniony w instrukcji, o której mowa w pkt 1 lit. a;

3) przy wykorzystaniu bazy dydaktycznej, odpowiedniej do rodzaju szkolenia lotniczego;

4) przy wykorzystaniu odpowiednich do rodzaju szkolenia statków powietrznych albo urządzeń treningowych;

5) zgodnie z przepisami ustawy w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.

2. Szkolenie mechaników poświadczenia obsługi statku powietrznego, o którym mowa w § 30 ust. 3, dotyczące typu statku powietrznego, prowadzi się wyłącznie w:

1) organizacji obsługi technicznej statków powietrznych, certyfikowanej do obsługi danego typu, w zakresie obsługi, której dotyczy szkolenie;

2) ośrodka szkolenia mechaników poświadczenia obsługi statku powietrznego, który ma odpowiednią umowę o współpracy szkoleniowej, zawartą z organizacją, o której mowa w pkt 1.

### **Rozdział 3**

#### **Zasady sprawdzania kwalifikacji lotniczych, wiadomości i umiejętności**

§ 14. 1. Sprawdzanie wiadomości i umiejętności lotniczych przeprowadza się:

1) w procesie szkolenia lotniczego teoretycznego i praktycznego, zgodnie z zatwierdzonymi programami szkolenia lotniczego;

2) przed wydaniem licencji lub uprawnienia lotniczego wpisywanego do licencji;

3) w celu przedłużenia albo wznowienia ważności uprawnienia lotniczego;

4) na podstawie decyzji Prezesa Urzędu, jeżeli w wyniku badania wypadku albo incydentu lotniczego lub wykonywania czynności nadzoru lotniczego powstanie uzasadnione przypuszczenie, że członek personelu lotniczego nie posiada wymaganych wiadomości lub umiejętności.

2. Sprawdzenie wiadomości i umiejętności lotniczych, o którym mowa w ust. 1 pkt 2-4, przeprowadzane jest w celu stwierdzenia spełnienia przez członka personelu lotniczego wymagań niezbędnych do wydania licencji lub uprawnienia lotniczego.



§ 15. 1. Sprawdzanie wiadomości i umiejętności lotniczych w przypadkach, o których mowa w § 14 ust. 1 pkt 1, przeprowadza ośrodek szkolenia lotniczego albo organizacja wymieniona w § 9 ust. 5 w zakresie szkolenia objętego posiadanym certyfikatem.

2. Sprawdzenie wiadomości i umiejętności lotniczych może również przeprowadzić osoba wykonująca, w imieniu Prezesa Urzędu, kontrolę przestrzegania przez ośrodek szkolenia lotniczego lub organizację wymienioną w § 9 ust. 5 przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego.

§ 16. 1. Sprawdzenie wiadomości i umiejętności lotniczych w przypadkach, o których mowa w § 14 ust. 1 pkt 2-4, przeprowadza komisja egzaminacyjna, o której mowa w art. 99 ustawy.

2. Sprawdzenie wiadomości i umiejętności w celu przedłużenia ważności uprawnienia lotniczego, którego ważność, zgodnie z załącznikiem nr 1 do rozporządzenia, wynosi:

1) 12 albo 24 miesiące - jest przeprowadzane w okresie jego ważności, jednak nie wcześniej niż 3 miesiące przed jego upływem;

2) 3 lata albo 5 lat - jest przeprowadzane w okresie jego ważności, jednak nie wcześniej niż 12 miesięcy przed jego upływem.

3. W razie niezachowania terminów, o których mowa w ust. 2, wznowienie ważności uprawnienia lotniczego może nastąpić po sprawdzeniu wiadomości i umiejętności lotniczych, jeżeli zostanie ono przeprowadzone nie później niż:

1) przed upływem 3 miesięcy od dnia wygaśnięcia ważności uprawnienia, o którym mowa w ust. 2 pkt 1;

2) przed upływem 6 miesięcy od dnia wygaśnięcia ważności uprawnienia, o którym mowa w ust. 2 pkt 2.

4. W przypadkach, o których mowa w ust. 2 i 3, okresy przedłużonej albo wznowionej ważności uprawnień lotniczych liczone są od dnia upływu poprzedniego okresu ich ważności.

5. W razie negatywnego wyniku sprawdzenia wiadomości lub umiejętności lotniczych, o którym mowa w ust. 2 i 3:

1) Prezes Urzędu zawiesza ważność uprawnienia przez dokonanie odpowiedniego wpisu do licencji;

2) w protokole sprawdzenia wiadomości i umiejętności lotniczych wskazuje się zakres dodatkowego szkolenia niezbędnego do przywrócenia uprawnienia.

#### **Rozdział 4**

##### **Zasady wydawania, cofania, zawieszania i przywracania licencji oraz wynikających z niej uprawnień**

§ 17. 1. Licencję lub wpisywane do niej uprawnienie lotnicze wydaje się kandydatowi, który:

1) spełnił wymagania określone w ustawie do wydania tej licencji lub uprawnienia;

2) posiada świadectwo radiooperatora, odpowiednie dla danej licencji, o którym mowa w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

2. Licencję wydaje się na okres 5 lat.

....

#### **Rozdział 7**

##### **Warunki wykonywania uprawnień wynikających z licencji**

....

3. Wykonywanie czynności mechanika poświadczenia obsługi statku powietrznego, w odniesieniu do statku powietrznego, na który uprawnienia lotnicze dotyczące typu nie są wpisywane do licencji, wymaga ukończenia z wynikiem pozytywnym szkolenia specjalistycznego w zakresie tego typu statku powietrznego na zasadach określonych w ust. 5.2.3.6.2 i 5.2.3.6.3 załącznika nr 1 do rozporządzenia oraz posiadania bieżącej praktyki w tym zakresie.

....

**III. Fragment Załącznika 1 „SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DLA POSZCZEGÓLNYCH RODZAJÓW LICENCJI. RODZAJE UPRAWNIEŃ LOTNICZYCH WPISYWANYCH DO LICENCJI ORAZ WYMAGANIA DOTYCZĄCE ICH WYDAWANIA, PRZEDŁUŻANIA I WZNAWIANIA WAŻNOŚCI UPRAWNIEŃ LOTNICZYCH” do rozporządzenia z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. Nr 165 poz. 1603 z późn. zm.):**

...

##### **5.2.3. Szczegółowe wymagania dla licencji mechanika poświadczenia obsługi, wydanej według standardów Aneksu 1 i wymagań niniejszego rozporządzenia**

###### **5.2.3.1. Ograniczenia dotyczące wieku**

Uprawnienia do poświadczenia obsługi technicznej wykonanej przez inną osobę nie mogą być wydane posiadaczowi licencji, który nie ukończył 21 lat, oraz nie może mu być powierzane szkolenie do licencji lub uprawnień lotniczych mechanika poświadczenia obsługi.

###### **5.2.3.2. Wymagania dotyczące ośrodka szkolenia mechaników poświadczenia obsługi**

Szkolenie lotnicze do licencji mechanika poświadczenia obsługi może być prowadzone w:

- 1) certyfikowanym na dany rodzaj i zakres szkolenia ośrodku szkolenia mechaników poświadczenia obsługi;
- 2) certyfikowanej organizacji obsługi technicznej statków powietrznych, która uzyskała dodatkową certyfikację na szkolenie mechaników poświadczenia obsługi na dany rodzaj i zakres szkolenia.

**5.2.3.3. Wiadomości.** Kandydat powinien podczas teoretycznego egzaminu państwowego wykazać, że posiada wiadomości w zakresie następujących przedmiotów na poziomie oraz w zakresie niezbędnym dla licencji i wpisanych do niej uprawnień lotniczych:

1) prawo lotnicze: prawo lotnicze międzynarodowe i krajowe, organizacje lotnicze międzynarodowe, przepisy licencjonowania mechaników poświadczenia obsługi, przepisy dotyczące certyfikacji typu i zdatości egzemplarza, organizacji obsługi technicznej i szkolenia mechaników poświadczenia obsługi, dotyczące organizacji i wykonywania obsługi technicznej statku powietrznego oraz jej poświadczania, przepisy dotyczące napraw strukturalnych;

2) nauki przyrodnicze i ogólna wiedza o statku powietrznym: matematyka, jednostki miar, fizyka i chemia w zakresie niezbędnym w obsłudze statku powietrznego, kategorie statków powietrznych, ich zasadnicze zespoły;

3) technika lotnicza (dotycząca kategorii statku powietrznego): rodzaje i właściwości materiałów stosowanych w konstrukcji statku powietrznego, zasady konstrukcji i funkcjonowania struktur statku powietrznego, łączenia zespołów statku powietrznego, zespoły napędowe i systemy z nimi współdziałające, systemy mechaniczne, hydrauliczne, powietrzne, elektryczne i elektroniczne, źródła mocy, systemy przyrządów, awionika, systemy kierowania lotem, systemy sterowania statkiem powietrznym, systemy ciśnieniowe i klimatyzacyjne, systemy awaryjne i ratownicze;

4) obsługa techniczna statku powietrznego: podstawowe technologie mające zastosowanie w obsłudze i drobnych naprawach statków powietrznych, czynności obsługowe wymagane dla zapewnienia ciągłej zdatości statku powietrznego do lotu, obejmujące również metody i procedury przeglądów, napraw, inspekcji, wymiany części, modyfikacji i usuwania usterek i wad w strukturze i w zespołach, częściach i systemach zgodnie z metodami opisanymi w instrukcjach obsługi technicznej i standardach zdatości do lotu;

5) człowiek - możliwości i ograniczenia: podstawowa wiedza o fizjologii i psychologii człowieka oraz wpływie warunków pracy przy obsłudze statku powietrznego, wysiłku fizycznego i umysłowego na wydolność, wpływie zmęczenia na możliwość popełniania błędów, sposobach ich unikania, o wpływie stanów chorobowych, używania medykamentów i środków psychotropowych na wydolność psychofizyczną, wpływie promieniowania na stan zdrowia, higiena życia i pracy, czynnik ludzki w lotnictwie;

6) zasady lotu odpowiednie do kategorii statku powietrznego: aerodynamika i mechanika lotu samolotu, szybowca, wiroplątów, aerostatyka i mechanika lotu balonów wolnych i sterowców; obciążenia w locie statków powietrznych i zespołów, funkcjonowanie ustereń i innych elementów statku powietrznego, wykorzystujących zjawiska aerodynamiki i aerostatyki;

7) bezpieczeństwo obsługi statku powietrznego: przeciwdziałanie zagrożeniom dla ludzi, obsługiwanego statku powietrznego lub jego zespołu i otoczenia ze strony procesu technologicznego, zastosowanych źródeł energii i zasilania, urządzeń i materiałów promieniotwórczych, wykorzystywanych innych materiałów, w tym paliw, zapobieganie pożarowi i eksplozji.

**5.2.3.4. Umiejętności.** Kandydat powinien wykazać podczas praktycznego egzaminu państwowego, że posiada następujące umiejętności odpowiednie do rodzaju licencji lub uprawnienia:

1) wykorzystania instrukcji obsługowych oraz narzędzi i sprzętu kontrolno-pomiarowego odpowiednich dla typu w taki sposób, że może wykonać inspekcję lub kontrolę bez ominięcia jakiegokolwiek ustereki;

2) identyfikacji i umiejscowienia podzespołów oraz ich demontażu, montażu i dopasowania, a następnie właściwej inspekcji prawidłowości tych czynności;

3) posługiwania się odpowiednimi narzędziami i urządzeniami kontrolno-pomiarowymi oraz obrotu technologicznego, narzędziami, materiałami, częściami i podzespołami zamiennymi w sposób wykluczający możliwość pozostawiania obcych przedmiotów na obsługiwanym statku powietrznym lub w jego zespole;

4) skutecznego utrzymywania właściwego poziomu porządku na stanowisku pracy oraz zachowania czystości;

5) zachowania odpowiednich środków ostrożności chroniących podzespoły i materiały podczas posługiwania się nimi;

6) zachowania wymagań bezpieczeństwa pracy i bezpieczeństwa przeciwpożarowego;

7) dbałości o zdatość statku powietrznego i bezpieczeństwo lotów, do których ma być on wykorzystany;

8) dokonania przeglądu po zakończeniu obsługi;

9) dokumentowania poszczególnych operacji przeglądu lub obsługi oraz wpisywania poświadczeń obsługi do dokumentów obsługi statku powietrznego.

**5.2.3.5. Praktyka.** Kandydat powinien wykazać, że posiada następującą praktykę w obsłudze:

1) poszczególnych zespołów samolotów albo śmigłowców i wiatrakowców o maksymalnej masie do startu nieprzekraczającej 5.700 kg, jeżeli ma być uprawniony do poświadczania obsługi wykonywanej:

a) wyłącznie osobiście - 1 rok,

b) przez inne osoby pod jego nadzorem - 2 lata;

2) statku powietrznego jako całości: samolotu albo śmigłowca i wiatrakowca o maksymalnej masie do startu nieprzekraczającej 5.700 kg - 4 lata w charakterze mechanika poświadczenia obsługi wszystkich zespołów statku powietrznego, a jeżeli ukończył szkolenie teoretyczne i praktyczne w tym zakresie - 2 lata;

3) statku powietrznego jako całości: sterowca, balonu wolnego i szybowca, jeżeli ma być uprawniony do poświadczenia obsługi wykonywanej:

a) wyłącznie osobiście - 2 lata,

b) przez inne osoby pod jego nadzorem - 4 lata.

5.2.3.5.1. Prezes Urzędu może zmniejszyć o 50 % wymaganie odnośnie do praktyki, określone w ust. 5.2.3.5 kandydatom, którzy posiadają wyższe wykształcenie techniczne lotnicze lub pokrewne, jednak praktyka wymagana nie może być mniejsza niż 1 rok.

**5.2.3.6. Uprawnienia lotnicze, które mogą być wpisane do licencji.** Do licencji mechanika poświadczenia obsługi musi być wpisane co najmniej jedno z następujących uprawnień lotniczych do poświadczenia obsługi:

1) poszczególnych zespołów samolotów albo śmigłowców i wiatrakowców o maksymalnej masie do startu nieprzekraczającej 5.700 kg, odrębnie dla:

a) płatowca,

b) zespołu napędowego (silniki: tłokowe, turbośmigłowe, turboodrzutowe),

c) awioniki;

2) statku powietrznego jako całości: samolotu albo śmigłowca i wiatrakowca o maksymalnej masie do startu nieprzekraczającej 5.700 kg;

3) statku powietrznego jako całości: sterowca, balonu wolnego i szybowca.

5.2.3.6.1. Uprawnienie lotnicze mechanika poświadczenia obsługi statku powietrznego może być wydane:

1) po odbyciu i zaliczeniu przez kandydata szkolenia w ośrodku szkolenia wymienionym w ust. 5.2.3.2;

2) kandydatowi posiadającemu wymaganą praktykę na dane uprawnienie określoną w ust. 5.2.3.5;

3) kandydatowi, który wykazał podczas egzaminu, że posiada wymagane przez program szkolenia wiadomości i umiejętności.

**5.2.3.6.2. Szkolenie lotnicze** - specjalistyczne mechanika poświadczenia obsługi statku powietrznego, dotyczące typu statku powietrznego, w zakresie określonym w ust. 5.2.3.6, może być przeprowadzone wyłącznie w organizacji obsługi technicznej statków powietrznych albo w ośrodku szkolenia mechaników poświadczenia obsługi, określonych w § 11 ust. 2 rozporządzenia.

**5.2.3.6.2.1. Potwierdzenia szkolenia specjalistycznego**, o którym mowa w ust. 5.2.3.6, przedłużenie i wznowienie tych uprawnień jest wpisywane do osobistego dokumentu praktyki lotniczej mechanika poświadczenia obsługi przez organizacje obsługi technicznej albo ośrodki szkolenia mechaników poświadczenia obsługi.

5.2.3.6.3. Prezes Urzędu:

1) ogłasza w PEL wytyczne i instrukcje techniczne, dotyczące:

a) szkolenia lotniczego - specjalistycznego, dotyczącego typu statku powietrznego,

b) trybu potwierdzania szkolenia specjalistycznego oraz przedłużania i wznowiania ważności tych potwierdzeń, a także rejestracji tych czynności;

2) zatwierdza programy szkolenia specjalistycznego dotyczące typu statku powietrznego;

3) uznaje albo odmawia uznania, zawiesza lub cofa uznanie potwierdzeń szkolenia specjalistycznego wydanych za granicą, bez względu na to, do jakiego dokumentu zostały wpisane.

5.2.3.6.4. Każde z uprawnień wymienionych w ust. 5.2.3.6, z wyjątkiem uprawnienia wymienionego w tym ustępie w pkt 3, zostaje czasowo ograniczone do poświadczenia obsługi wykonywanej wyłącznie osobiście, jeżeli posiadacz licencji:

1) nie posiada praktyki w wymiarze wymaganym do wydania uprawnienia bez ograniczenia;

2) nie ukończył 21 lat.

Ograniczenie zostaje zniesione, jeżeli posiadacz licencji spełni warunki na wydanie tego uprawnienia bez ograniczenia.

5.2.3.6.5. Prezes Urzędu wpisuje do licencji mechanika poświadczenia obsługi, wydawanej w trybie zamiany licencji mechanika lotniczego obsługi, wydanej zgodnie z wymaganiami rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 10 września 1986 r. w sprawie personelu lotniczego, ograniczenie w zakresie uprawnienia lotniczego do poświadczenia obsługi awioniki, odpowiednie do braku albo braków w posiadanych przez nich uprawnieniach dotyczących przyrządów pokładowych, wyposażenia elektrycznego, wyposażenia radiowego. Ograniczenie to może zostać wykreślone po odbyciu szkolenia i egzaminu uzupełniającego oraz praktyki.

**5.2.3.7. Uprawnienia posiadacza licencji.** Posiadacz licencji mechanika jest uprawniony, w zakresie posiadanych uprawnień lotniczych oraz ograniczeń wpisanych do jego licencji, a także, jeżeli ma to zastosowanie w odniesieniu do typu wpisanego do jego osobistego dokumentu praktyki lotniczej mechanika obsługi, do:

1) wykonywania obsługi technicznej statku powietrznego;

- 2) poświadczania obsługi technicznej statku powietrznego wykonanej osobiście;
- 3) poświadczania obsługi technicznej statku powietrznego, wykonanej przez inną osobę pod jego nadzorem, albo prowadzenia szkolenia praktycznego w zakresie obsługi technicznej statków powietrznych lub jej poświadczania.

#### 5.2.3.7.1. Ważność uprawnień lotniczych posiadacza licencji

Ważność każdego z uprawnień lotniczych wpisanych do licencji wynosi 24 miesiące i może być przedłużona, jeżeli w tym okresie jej posiadacz w ciągu 6 miesięcy wykonywał czynności, do których to uprawnienie upoważnia, albo zaliczył sprawdzian umiejętności w tym zakresie przy odpowiednim zastosowaniu § 16 ust. 4 rozporządzenia.

....

**IV. Fragment Załącznika 2 „OPISY I WZORY LICENCJI CZŁONKÓW PERSONELU LOTNICZEGO ORAZ WZÓR ŚWIADECTWA UZNANIA LICENCJI CZŁONKA PERSONELU LOTNICZEGO ALBO RÓWNOWAŻNEGO DOKUMENTU” do Rozporządzenia z dnia 3.09.2003 w sprawie licencjonowania personelu technicznego (Dz.U. z 2003 Nr 165 poz. 1603):**

### 1. Zasady ogólne

#### 1.1. Rodzaj papieru i format

Licencję wydaje się na papierze albo innym materiale koloru białego, o fakturze zapobiegającej wymazaniom albo wyskrobywaniu zapisów i zastępowaniu ich innymi oraz sprzyjającej ujawnianiu takich działań. Papier albo materiał musi też być dostatecznie trwały, umożliwiając pięcioletnie użytkowanie. Licencja jest wydawana na pasie stanowiącym 1/2 formatu A-4 powstałym z wzdłużnego cięcia, a każda strona stanowi 1/4 długości tego pasa.

#### 1.2. Wymagania wydawnicze

Ze względu na konieczność indywidualizacji każdej licencji oraz automatycznej, elektronicznej rejestracji danych do niej wpisanych, licencje nie mogą powstawać w drukarni i muszą być drukowane w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego przy wykorzystaniu specjalnych programów komputerowych.

#### 1.3. Nazwy specjalności członków personelu lotniczego i symbole ich licencji

Nazwy dla poszczególnych rodzajów licencji są zamieszczone w poniższej tabeli wraz z symbolami licencji:

...

mechanik poświadczania obsługi statku powietrznego      aircraft maintenance mechanic      MML

#### 1.4. Skróty nazw uprawnień lotniczych i innych wpisów do licencji

##### 1.4.1. Skróty nazw uprawnień lotniczych

Stosowane w licencjach skróty nazw uprawnień lotniczych są zamieszczone w poniższej tabeli:

Wpisywane do licencji mechaników poświadczania obsługi wydawanych według standardów Aneksu 1 i wymagań przepisów polskich

AF(A)	(uprawnienie) dotyczące płatowca samolotu o masie startowej poniżej 5.700 kg	Airframe of aeroplane of weight bellow 5.700 kg (rating)
AF(H)	(uprawnienie) dotyczące płatowca śmigłowca o masie startowej poniżej 5.700 kg	Airframe of helicopter of weight bellow 5.700 kg (rating)
AF(AG)	(uprawnienie) dotyczące płatowca wiatrakowca o masie startowej poniżej 5.700 kg	Airframe of autogiro of weight bellow 5.700 kg (rating)
PP(A)	(uprawnienie) dotyczące zespołu napędowego samolotu o masie startowej poniżej 5.700 kg	Power plant of aeroplane of weight bellow 5.700 kg (rating)
PP(H)	(uprawnienie) dotyczące zespołu napędowego śmigłowca o masie startowej poniżej 5.700 kg	Power plant of helicopter of weight bellow 5.700 kg (rating)
PP(AG)	(uprawnienie) dotyczące zespołu napędowego wiatrakowca o masie startowej poniżej 5.700 kg	Power plant of autogiro of weight bellow 5.700 kg (rating)
AV(A)	(uprawnienie) dotyczące awioniki samolotu o masie startowej poniżej 5.700 kg	Avionics of aeroplane of weight bellow 5.700 kg (rating)
AV(H)	(uprawnienie) dotyczące awioniki śmigłowca o masie startowej poniżej 5.700 kg	Avionics of helicopter of weight bellow 5.700 kg (rating)
AV(AG)	(uprawnienie) dotyczące awioniki wiatrakowca o masie startowej poniżej 5.700 kg	Avionics of autogiro of weight bellow 5.700 kg (rating)

---

TM(A)R	(uprawnienie) dotyczące samolotu o masie startowej poniżej 5.700 kg, jako całości	Totality of aeroplane of weight bellow 5.700 kg (rating)
TM(H)R	(uprawnienie) dotyczące śmigłowca o masie startowej poniżej 5.700 kg, jako całości	Totality of helicopter of weight bellow 5.700 kg (rating)
TM(AG)R	(uprawnienie) dotyczące wiatrakowca o masie startowej poniżej 5.700 kg, jako całości	Totality of autogiro of weight bellow 5.700 kg (rating)
TM(AS)R	(uprawnienie) dotyczące sterowca jako całości	Totality of airship (rating)
TM(FB)R	(uprawnienie) dotyczące balonu wolnego jako całości	Totality of free balloon (rating)
TM(G)R	(uprawnienie) dotyczące szybowca jako całości	Totality of glider (rating)