

Warszawa, dnia piątek, 12 stycznia 2024 r.

Poz. 3

**WYTYCZNE NR 3/2024
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 12 stycznia 2024 r.

w sprawie warunków upoważniania personelu technicznego poświadczającego obsługę podzespołów

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 oraz art. 23 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r. poz. 2110) ogłasza się, co następuje:

§ 1. Zaleca się stosowanie niniejszych wytycznych określających szczegółowe warunki upoważniania personelu technicznego poświadczającego obsługę podzespołów przeznaczonych do zabudowy na skomplikowanych technicznie statkach powietrznych z napędem silnikowym.

§ 2. Użyte w wytycznych skróty i pojęcia oznaczają:

- 1) Prezes Urzędu – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 2) rozporządzenie nr 1321/2014 – 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;
- 3) Part – M – załącznik I do rozporządzenia nr 1321/2014;
- 4) Part –145 – załącznik II do rozporządzenia nr 1321/2014;
- 5) Part – 66 – załącznik III do rozporządzenia nr 1321/2014;
- 6) skomplikowany technicznie statek powietrzny z napędem silnikowym:
 - a) 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
 - b) 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
 - c) pionowzlot z pochylanymi wirnikami;
- 7) personel poświadczający – personel odpowiedzialny za dopuszczenie statku lub podzespołu do eksploatacji po obsłudze technicznej;

- 8) podzespół – silnik, śmigło, część lub wyposażenie;
- 9) organizacja obsługowa (AMO) – organizację obsługi zatwierdzoną zgodnie z PART-145;
- 10) personel poświadczający obsługę podzespołów (CC/S) – personel upoważniony przez organizację obsługową do poświadczania obsługi silników, pomocniczych zespołów zasilających (Auxiliary Power Unit APU) i podzespołów;
- 11) poziom obsługi – m.in. naprawę główną (Overhaul), testy, naprawy, obwody elektryczne i elektroniczne klasy 1, 2 oraz 3 zgodnie z zawartością CMM;
- 12) AD (Airworthiness Directive) – dyrektywę zdatności;
- 13) AMC (Acceptable Means of Compliance) – akceptowalne sposoby spełniania wymagań;
- 14) AMP (Aircraft Maintenance Programme) – Program Obsługi Technicznej;
- 15) AOG (Aircraft On Ground) – statek powietrzny, który nie może wykonywać operacji lotniczych z powodu niesprawności;
- 16) EASA – Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego;
- 17) GM (Guidance Material) – materiał pomocniczy;
- 18) OEM (Original Equipment Manufacturer) – producenta oryginalnego wyposażenia lub podzespołu;
- 19) MOE (Maintenance Organisation Exposition) – charakterystykę organizacji obsługowej;
- 20) HF (Human Factor) – czynnik ludzki;
- 21) SB (Service Bulletin) – biuletyn serwisowy;
- 22) CMM (Component Maintenance Manual) – instrukcję obsługi podzespołów;
- 23) TCH (Type Certificate Holder) – posiadacza certyfikatu typu;
- 24) STCH (Supplemental Type Certificate Holder) – posiadacza uzupełniającego certyfikatu typu.

§ 3. 1. Dla celów standaryzacji, w przypadku gdy organizacja obsługowa wyznacza personel poświadczający, obsługę podzespołów, odpowiednie procedury wystawiania oraz przedłużania upoważnienia CC/S razem z odnośnymi kryteriami kwalifikacji, w zależności od złożoności podzespołu i procesu oceny kompetencji personelu powinny być wyszczególnione w MOE.

2. Procedura dla pierwszego upoważnienia jest przeprowadzana w następujący sposób:

- 1) organizacja obsługowa powinna określić w MOE przyjęte wymagania wstępne, aby uzyskać uprawnienie jako personel poświadczający obsługę podzespołów;
- 2) zapisy z oceny dla wydania upoważnienia do poświadczania obsługi podzespołu statku powietrznego, powinny zawierać co najmniej:
 - a) nazwisko lub stanowisko osoby odpowiedzialnej za proces oceny,
 - b) datę dokonania oceny,
 - c) sprawdzenie dokumentacji dotyczącej kwalifikacji,
 - d) procedury dla pierwszej oceny (metody, włącznie z czynnościami jakie należy podjąć jeżeli wynik oceny nie jest zadowalający),
 - e) sposób odnotowania wyników oceny,
 - f) zarządzanie wykazem CC/S i indywidualnymi upoważnieniami,
 - g) dokumentację CC/S (obowiązki, zawartość teczek CC/S).

3. Organizacja obsługowa powinna szczegółowo opisać w MOE następujące wymagania wstępne dla przedłużenia upoważnienia CC/S, takie jak:

- 1) wymagania dotyczące ciągłego szkolenia (procedury organizacji obsługowej, zagadnienia dotyczące nowych technologii, zarządzanie bezpieczeństwem, w tym kwestie czynnika ludzkiego);

2) wymagania dotyczące doświadczenia obsługowego personelu (6 miesięcy odpowiedniego doświadczenia w 2 letnim okresie poprzedzającym) i związane z tym dokumenty.

4. Zapisy z oceny dla przedłużenia upoważnienia CC/S, powinna zawierać co najmniej:

- 1) nazwisko lub stanowisko osoby odpowiedzialnej za proces;
- 2) czas dokonania oceny;
- 3) sprawdzenie dokumentacji dotyczącej kwalifikacji;
- 4) sposoby i metody ciągłego kontrolowania kompetencji;
- 5) metody, włącznie z czynnościami jakie należy podjąć jeżeli wynik oceny nie będzie zadawalający;
- 6) sposób odnotowania wyników oceny:
 - a) zarządzanie wykazem CC/S i indywidualnymi upoważnieniami,
 - b) dokumentację CC/S (obowiązki, zawartość teczek (CC/S)).

§ 4. Zaleca się stosowanie następujących wymagań lub kryteriów kwalifikowania personelu poświadczającego obsługę podzespołów:

- 1) wymagania podstawowe:
 - a) minimalny poziom wykształcenia to ukończenie odpowiedniej szkoły zawodowej lub w przypadku braku wykształcenia zawodowego staż pracy udokumentowany odpowiednimi świadectwami,
 - b) CC/S będzie w stanie wykazać, że odbył szkolenie podstawowe¹⁾ w odpowiednim obszarze związanym z obsługą podzespołów:
 - dyplom lub świadectwo ukończenia szkoły lotniczej lub
 - dyplom lub świadectwo ukończenia szkoły technicznej, jeżeli zakres pracy, która ma być wykonywana dotyczy niezłożonych podzespołów elektrycznych lub przyrządów i wyposażenia bezpieczeństwa i kabiny lub
 - dyplom lub świadectwo ukończenia wojskowej szkoły lotniczej.
- c) CC/S powinien wykazać co najmniej:
 - 2-letnie doświadczenie lotnicze w obszarze obsługi technicznej, w tym przynajmniej 12 miesięcy doświadczenia praktycznego w obsłudze określonego podzespołu lub grupy podzespołów w warsztacie,
 - 3-letnie doświadczenie lotnicze w obszarze obsługi lotniczej dla złożonych podzespołów takich jak silnik lub APU i podwozia, w tym przynajmniej 24 miesięcy doświadczenia praktycznego w obsłudze określonego podzespołu lub grupy podzespołów w warsztacie.
- 2) wymagania z zakresu szkolenia technicznego ze znajomości podzespołu, podczas którego w zależności od złożoności i technologii podzespołu, CC/S powinien co najmniej wykazać, że odbył odpowiednie szkolenia teoretyczne i praktyczne z podzespołu w:
 - a) OEM, lub
 - b) organizacji szkolenia uznanej przez OEM, lub
 - c) odpowiednio zatwierdzonej organizacji obsługowej, pod warunkiem, że:
 - osoba nominowana do przeprowadzenia szkolenia może wykazać, że odbyła szkolenie dla danego podzespołu na odpowiednim poziomie,
 - osoba nominowana do przeprowadzenia szkolenia jest prawidłowo upoważniona przez organizację obsługową i może wykazać się posiadaniem odpowiedniego doświadczenia w obsłudze danego podzespołu,

¹⁾ W zależności od złożoności zakresu pracy, która ma być wykonywana, należy rozważyć wyższy poziom szkolenia podstawowego.

- program szkolenia został przeanalizowany przez głównego inżyniera, kierownika monitorowania zgodności (Part-145),
- podzespół jest dostępny dla celów szkoleniowych;
- 3) wymagania w zakresie szkolenia podczas próby stanowiskowej – jeżeli zachodzi konieczność wykonania próby stanowiskowej CC/S powinien wykazać, że odbył odpowiednie szkolenie²⁾; szkolenie z użycia konkretnych narzędzi wymagane przez dane obsługowe OEM powinno być przeprowadzone przez:
 - a) OEM, lub
 - b) producenta stanowiska do prób, lub
 - c) odpowiednio zatwierdzoną organizację obsługową;
- 4) wymagania w zakresie szkolenia z obsługi wyposażenia specjalistycznego – jeżeli zachodzi konieczność użycia wyposażenia specjalistycznego, CC/S powinien być w stanie wykazać, że odbył odpowiednie szkolenie; szkolenie z użycia konkretnych narzędzi wymagane przez dane obsługowe OEM powinno zostać przeprowadzone przez:
 - a) OEM, lub
 - b) producenta stanowiska do prób, lub
 - c) zatwierdzoną organizację obsługową, posiadającą w swym zakresie uprawnienia do obsługi tego podzespołu;
- 5) wymagania w ramach szkolenia określonego w pkt 145.A.30 lit. e Part – 145 są następujące:
 - a) CC/S powinien wykazać, że odbył szkolenie z procedur MOE i procedur wewnętrznych dotyczących CC/S włącznie z wystawieniem poświadczenia obsługi na formularzu EASA 1, o którym mowa w dodatku II do załącznika I (część M) rozporządzenia (UE) nr 1321/2014,
 - b) w przypadku, gdy jest to wymagane, CC/S powinien być w stanie wykazać, że odbył wymagane szkolenie z następujących zakresów:
 - wstępne z HF, zgodnie z pkt 145.A.30 lit. e i i GM 145.A.30 lit. e Part – 145; zaliczenie szkolenia HF modułu 9, o którym mowa w PART – 66, nie wyklucza konieczności odbycia szkolenia wstępnego HF zgodnie z pkt 145.A.30 lit. e Part – 145; szkolenie z HF modułu 9 może zostać uznane w zakresie zagadnień, które są wspólne dla obu szkoleń, pod warunkiem, że szkolenie HF modułu 9 zaliczono w okresie poprzednich 2 lat od dnia dokonywania oceny,
 - bezpieczeństwa zbiorników paliwowych poziom 1 lub poziom 2 po 31/12/2010 szczegółowo opisane w Dodatku IV do AMC do 145.A.30 lit. e i 145.B.10(3),
 - lotniczego systemu połączeń elektrycznych (EWIS), o którym mowa w AMC 20-22, stanowiącym załącznik III do Decyzji Dyrektora EASA 2008/007/R z dnia 29 sierpnia 2008 r.,
 - każdego dodatkowego szkolenia uzasadnionego w wyniku oceny kompetencji wykonanej przez organizację;
- 6) wymagania dotyczące wiedzy ogólnej są następujące:
 - a) znajomość języka – CC/S będzie w stanie wykazać, że potrafi czytać, pisać i porozumiewać się na zrozumiałym poziomie w języku, w którym sporządzone są dane obsługowe i procedury niezbędne do wydania poświadczenia obsługi,
 - b) szkolenie z zakresu czynnika ludzkiego (HF) i prawa – CC/S będzie w stanie wykazać, że odbył odpowiednie szkolenie z zakresu:

²⁾Odpowiednie szkolenie oznacza, że poziom lub szczegółowość szkolenia są proporcjonalne do przyznanego poziomu obsługi odpowiedniemu personelowi poświadczającemu, zgodnie ze wskazaniem w upoważnieniu do poświadczania. Organizacja może uznać doświadczenie CC/S lub wcześniejsze szkolenie z zakresu podzespołu dla prostego podzespołu dotyczącego tej samej rodziny lub tej samej technologii.

- czynnika ludzkiego, o którym mowa w module 9 do Dodatku I do Załącznik III (Part – 66); organizacja obsługowa powinna dopilnować i być w stanie wykazać, że program szkolenia z czynnika ludzkiego i jego poziom są zgodne z programem i poziomem (B1/B2) szkolenia Dodatku I do Załącznik III (Part – 66); procedura wykazania pozostawiona jest do decyzji organizacji obsługowej,
- prawa i przepisów lotniczych, o których mowa w module 10 do Dodatku I do Załącznik III (Part – 66); organizacja obsługowa powinna dopilnować i powinna być w stanie wykazać, że program szkolenia z prawa lotniczego i jego poziom są zgodne z programem i poziomem (B1/B2) szkolenia Dodatku I do Załącznik III (Part – 66); procedura wykazania pozostawiona jest do decyzji organizacji obsługowej; proponowany personel poświadczający obsługę podzespołów uznaje się za spełniający wymagania bez konieczności dalszej oceny, jeśli dostępny jest jeden z poniższych dowodów:
- certyfikat potwierdzający zdanie egzaminu wydany przez ośrodek Part – 147 AMTO dla modułu 9 i 10, lub
- jeżeli można przedstawić tylko oświadczenie wydane przez Part – 147 AMTO, stwierdzające, że osoba uczestniczyła w szkoleniu z odnośnych modułów 9 lub 10, zgodnie z odpowiadającym im programem Part – 66, to wówczas organizacja obsługowa powinna być w stanie wykazać, że szkolenie zostało przeprowadzone zgodnie ze szczegółowym programem, włącznie z jego poziomem, tak jak wskazane w Part – 66 moduł 9 lub 10; w takim przypadku należy podać czas trwania szkolenia dla wykazania objęcia takim szkoleniem wszystkich przedmiotów.
- przy wyborze ośrodka nie będącego ośrodkiem Part – 147 AMTO do przeprowadzenia szkolenia z czynnika ludzkiego lub prawa lotniczego dział monitorowania zgodności lub jakości organizacji obsługowej powinien być w stanie wykazać, że:
 - szkolenie realizowane jest zgodnie ze szczegółowym programem, włącznie z poziomem szkolenia zgodnym z Part – 66 moduł 9 lub 10 (jeśli będzie dotyczyło), należy podać czas trwania szkolenia dla wykazania jego odpowiedniej długości dla omówienia wszystkich tematów,
 - definiowane są kryteria kwalifikacji instruktorów,
 - określona jest maksymalna liczba godzin szkolenia w ciągu dnia (należy uwzględnić zasadę HF),
 - uwzględniona jest maksymalna liczba uczestników w grupie (nie przekraczająca 28 osób);

7) aktualne doświadczenie obsługowe:

- a) organizacja obsługowa powinna dopilnować, aby personel CC/S mógł wykazać posiadanie aktualnego doświadczenia w obszarze podzespołu lub warsztatu dotyczącego typu podzespołu, którego ma dotyczyć upoważnienie do obsługi,
- b) aktualne doświadczenie obsługowe należy rozumieć jako spełniające wymóg posiadania 6-miesięcznego doświadczenia w okresie dwóch lat poprzedzających zamierzoną datę wydania upoważnienia do poświadczania,
- c) organizacja obsługowa powinna stosować następujące kryteria dla zidentyfikowania akceptowalnego charakteru doświadczenia:
 - uprawnienie Cx (od C1 do C22), personel poświadczający obsługę podzespołów: doświadczenie będzie obejmować korzystanie z przywilejów poprzez wykonywanie zadań lub korzystanie z przywilejów do poświadczania wynikających z upoważnienia dla każdego upoważnionego uprawnienia C, które ma być przyznane.
 - uprawnienie Bx (B1, B2 lub B3), personel poświadczający obsługę silników: doświadczenie będzie obejmować korzystanie z przywilejów poprzez wykonywanie zadań lub korzystanie z przywilejów do poświadczania wynikających z upoważnienia dla każdego upoważnionego uprawnienia B, które ma być przyznane,
- d) dla pierwszego indywidualnego upoważnienia można rozważyć następujące wymagania dotyczące uznania posiadanego doświadczenia:

- dla personelu poświadczającego podzespoły posiadającego uprawnienie Cx; zaliczenie szkolenia na podzespoły (teoretycznego i praktycznego) w roku poprzedzającym wydanie indywidualnego upoważnienia zastępuje konieczność wykazania posiadania doświadczenia obsługowego 6/24 na konkretnym podzespoły z tej samej rodziny lub technologii,
- dla personelu poświadczającego posiadającego uprawnienie Bx; zaliczenie szkolenia na silniku lub APU w roku poprzedzającym wydanie indywidualnego upoważnienia zastępuje konieczność wykazania posiadania doświadczenia obsługowego 6/24 na konkretnym podzespoły z tej samej rodziny lub technologii,

e) w przypadku, gdy nie jest możliwe przedstawienie zapisów czasu trwania lub rodzaju doświadczenia, zgodnie z kryteriami określonymi powyżej, nie można przyznać lub przedłużyć indywidualnego upoważnienia, chyba że kandydat ubiegający o wydanie upoważnienia:

- uzupełni brakujące elementy odnoszące się do długości przebiegu doświadczenia (np. brakujące zadania na podwoziu dla CC/S z grupy C14, itp.); jeżeli AMO nie jest w stanie zapewnić takiej możliwości z powodu braku pracy lub czynności, to można skierować kandydata do innej AMO w celu uzupełnienia brakujących elementów,
- weźmie udział w pełnym szkoleniu na typ podzespołu, silnika lub APU; jednak w przypadku przedłużenia indywidualnego upoważnienia, nie można stosować tej opcji jako standardu dla zastępowania wykazania doświadczenia; tę opcję należy stosować tylko w wyjątkowych sytuacjach, określonych jako „osoba powracająca z okresu nieaktywności”, „organizacja obsługowa nie mająca pracy przez określony czas”; preferowane rozwiązanie w przypadku braku aktualnego doświadczenia to zdobycie brakującej części zgodnie z poprzednim punktem,

f) w zależności od ilości czynności wykonywanych przez organizację obsługową, może być trudne do wykazania posiadania niezbędnego rodzaju doświadczenia obejmującego wszystkie przywileje przez każdego członka personelu poświadczającego; w takim przypadku można przyjąć, że indywidualne upoważnienie jest wydane lub przedłużone, z wprowadzeniem ograniczeń dotyczących brakującego rodzaju doświadczenia (np. upoważnienie z wyłączeniem naprawy głównej); takie ograniczenie przestanie obowiązywać, gdy kandydat ubiegający się o wydanie upoważnienia spełni jedno z wymagań określonych w pkt 4; w przypadku, gdy personel poświadczający dany typ podzespołu ma wpisane ograniczenia do swojego indywidualnego upoważnienia, organizacja obsługowa jest odpowiedzialna za przeprowadzenie analizy skutków takich ograniczeń na zakres zatwierdzenia i utrzymania ciągłej zgodności z wymaganiami PART – 145;

8) dodatkowe kryteria dla przedłużenia indywidualnego upoważnienia:

- a) CC/S powinien odbyć szkolenia okresowe odświeżające lub uzupełniające z zakresu odpowiednich procesów technologicznych, zarządzania bezpieczeństwem w tym czynniki ludzki, FTS, EWIS, przepisy lotnicze (Part – 145, Part M), procedur organizacji w zakresie odpowiednim dla posiadanego zakresu upoważnienia i zakresu prac,
- b) przed przedłużeniem upoważnienia, CC/S przedstawia potwierdzony 6-miesięczny okres pracy w ostatnim dwuletnim okresie liczonym od daty dokonywania oceny.

§ 5. 1. Przy ocenie kompetencji należy uwzględnić stosunek do pracy i zachowanie CC/S.

2. Organizacja powinna wykazać poprzez ocenę kompetencji, że CC/S:

- 1) spełnia kryteria kwalifikacyjne omówione powyżej;
- 2) posiada odpowiednią wiedzę, umiejętności i zdolność do wykonywania zadań obsługowych związanych z pełnioną funkcją;
- 3) potrafi czytać, pisać i porozumiewać się na zrozumiałym poziomie w języku(-ach), w których sporządzone są dane obsługowe i procedury niezbędne do wydania poświadczenia obsługi;
- 4) jest w stanie stwierdzić kiedy dany podzespół spełniania warunki do wystawienia poświadczenia obsługi techniczne oraz kiedy nie powinien zostać dopuszczony do eksploatacji.

3. W przypadku pierwszego upoważnienia lub przedłużenia zakresu już istniejącego upoważnienia ocena kompetencji powinna:

- 1) być odpowiednio dostosowana do typów podzespołu, które mają być objęte upoważnieniem personelu poświadczającego;
- 2) obejmować ocenę „pracy na stanowisku” lub „próbkowania wiedzy” i powinna być przeprowadzona przez odpowiednio kwalifikowany personel;

4. Zaleca się, aby formularz oceny kompetencji zawierał puste pole do wypełnienia tekstem, w którym osoba odpowiedzialna za ocenę kompetencji odnotuje zadane pytania, uwagi, a także każdą inną informację przydatną dla wsparcia rekomendacji dla ewentualnego zaliczenia lub niezaliczenia.

5. Podsumowanie kryteriów kwalifikacji CC/S w organizacji Part-145 zostało przedstawione w załączniku nr 1 do wytycznych.

6. Podsumowanie zagadnień, które należy ocenić dla CC/S stanowi załącznik nr 2 do wytycznych.

§ 6. 1. Sposób zarządzania wykazem personelu poświadczającego i indywidualnymi upoważnieniami CC/S powinien być wyszczególniony w MOE.

2. Organizacja obsługowa jest odpowiedzialna za zapewnienie utrzymania aktualności CC/S odnośnie procedur, zarządzania bezpieczeństwem, HF i wiedzy technicznej. Oceny kompetencji CC/S należy dokonywać co dwa lata. Program i czas trwania szkolenia doskonalącego dla CC/S powinien uwzględniać wiedzę o aktualnych przepisach prawa i procedur obowiązujących w AMO.

§ 7. 1. Dokumentacja oceny kompetencji CC/S powinna być oceniana pod względem kompletności i poprawności wypełnienia przez osobę odpowiedzialną za funkcjonowanie systemu jakości AMO.

2. Organizacja obsługowa powinna przechowywać i archiwizować dowody związane z upoważnieniami CC/S, w szczególności dokumentów takich jak: certyfikaty, dziennik doświadczenia, dyplom, dowody szkolenia z zakresu doskonalenia zawodowego, ocena – włącznie z wynikami oceny, które mogą być przechowywane w formie wybranej przez organizację obsługową.

§ 8. Wytyczne wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

wz. Prezesa Urzędu
Lotnictwa Cywilnego
p.o. Wiceprezesa ds.
Standardów Lotniczych

Andrzej Kotwica

Załączniki do wytycznych nr 3/2024
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 12 stycznia 2024 r.

Załącznik nr 1

Podsumowanie kryteriów kwalifikacji CC/S w organizacji Part-145

		Wyposażenie bezpieczeństwa (Tratwa ratunkowa, kapok, butla tlenowa, maska tlenowa) Wyposażenie kabiny (BFE, PSU, rozrywka dla pasażerów) Przyrządy Komponenty elektroniczne (komputery, odbiorniki com/nav, zasilacze) Komponenty mechaniczne (hamulce, zespół hamulca, Komponenty elektroniczne (zakładanie karty, mikrofon, słuchawki) Komponenty elektryczne (silniki, aktywatory, ładowacze, zasilacze, akumulatory) Komponenty hydrauliczne (zakładanie L/G, aktywator) Silnik/APU/śmigło
Wymagania podstawowe	Poziom wykształcenia	Szkoła średnia
	Szkolenie podstawowe	Szkoła lotnicza lub techniczna lub wojskowa szkoła lotnicza.
	Doświadczenie lotnicze	2 letnie doświadczenie lotnicze w obszarze obsługi, włącznie z przynajmniej 12 miesięcznym doświadczeniem w obsłudze konkretnego podzespołu/warsztacie. 3 letnie doświadczenie dla złożonych podzespołów takich jak silnik/APU i podwozia,, w tym przynajmniej 24 miesiące doświadczenia praktycznego w obsłudze konkretnego podzespołu/warsztacie.
Szkolenie techniczne	Szkolenie z podzespołu	OEM lub OEM uznanego ośrodka szkolenia lub EASA Part-145 AMO.
	Szkolenie podczas prób stanowiskowych	OEM próby stanowiskowej j lub EASA Part-145 AMO.
	Szkolenie z wykorzystania narzędzi	OEM lub EASA Part-145 AMO
	Szkolenie dodatkowe	<ul style="list-style-type: none"> • Wstępne szkolenie z bezpieczeństwa w tym czynnika ludzkiego (Uwaga osoba posiadająca szkolenie z modułu 9 HF, nie jest zwolniona z odbycia wstępnego szkolenia zgodnie z 145.A.30(e) i GM 1 145.A.30(e) - jednakże części wspólne mogą być zaliczone na podstawie szkolenia z modułu 9 jeśli to szkolenie odbyło się w ostatnich dwóch latach) ; • MOE/MOM i przepisy wewnętrzne dotyczące CC/S (włącznie z wystawieniem Formularza EASA 1).

		<p>Dodatkowo dla AMO Part-145, tam gdzie będzie to potrzebne, CC/S będzie w stanie wykazać, że otrzymał odpowiednie szkolenie z zakresu:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bezpieczeństwa zbiornika paliwowego poziom 1 lub poziom 2 po 31/12/2010 (dodatkowe szczegóły patrz Dodatek IV do AMC do 145.A.30(e) i 145.B.10(3)); • EWIS y patrz AMC 20-22); • Każde dodatkowe szkolenie uzasadnione wynikiem oceny kompetencji wykonanej przez organizację (np. czynnik ludzki, prawo lotnicze itp.).
Szkolenie ogólne	Znajomość języka	Robocza znajomość języka, w którym publikowane są dane obsługowe i robocza znajomość angielskiego dla CRI (dla Dyrektyw Zdatości UE, o ile wymagane).
	Szkolenie z HF i prawa lotniczego	Szkolenie z HF (moduł 9) i prawa lotniczego (moduł 10) jak podane w EASA Part-66
	Aktualne doświadczenie obsługowe	6 miesięczne doświadczenie w dwóch latach poprzedzających termin wydania upoważnienia do poświadczania.
Kryteria wznawiania	Szkolenie uzupełniająco-odświeżające	<p>Odpowiednie szkolenie techniczne/technologiczne (może być prowadzone przez OEM lub uznaną przez OEM organizację szkoleniową lub EASA Part-145 AMO)</p> <p>Zarządzanie bezpieczeństwem z uwzględnieniem czynnika ludzkiego</p> <p>Part M, Part-145 i inne odpowiednie przepisy</p> <p>Procedury organizacji mające zastosowanie do CC/S (MOE itp.)</p> <p>Szkolenie FTS oraz EWIS jeśli są wymagane</p>
	Doświadczenie obsługowe	6 miesięcy

Osoba przeprowadzająca ocenę powinna uwzględnić złożoność i technologię podzespołu. Dla prostych podzespołów organizacja obsługowa może uznać doświadczenie CC/S lub poprzednie szkolenie na podzespole z tej samej tej samej kategorii i o tej samej technologii.

Załącznik nr 2

Podsumowanie zagadnień, które należy ocenić dla CC/S

Cel oceny kompetencji		Y Pierwsze przyznanie	Y Rozszerzenie	Y Przedłużenie
Ocena kompetencji będzie uwzględniać ocenę 'pracy na stanowisku' i/lub 'próbkowanie wiedzy' przez odpowiednio kwalifikowany personel				
I KWALIFIKACJE				
I.1	Patrz tabela podsumowująca (§1.7) dla kwalifikowania personelu poświadczającego C/S z obcej organizacji Part-145			X
II WIEDZA				
II.1	Znajomość zagadnień zarządzania ryzykiem, czynnika ludzkiego, możliwości człowieka i ograniczenia			X
II.2	Znajomość możliwości organizacji, przywilejów i ograniczeń (zakres zatwierdzenia itp.).			X
II.3	Znajomość EASA Part-M, EASA Part-145 (innych mających zastosowanie przepisów)			X
II.4	Znajomość odpowiednich części MOE i związanych z tym procedur			X
II.5	Znajomość ryzyka bezpieczeństwa powiązanego ze środowiskiem pracy			X
II.6	Znajomość CDCCL (o ile dotyczy)			X
II.7	Znajomość EWIS (o ile dotyczy)			X
II.8	Znajomość systemu raportowania zdarzeń i rozumienie jego znaczenia, nieprawidłowe dane obsługowe i istniejące lub potencjalne usterki			X
III ROZUMIENIE				
III.1	Rozumienie uczciwości zawodowej, zachowania i stosunku do bezpieczeństwa			X
III.2	Rozumienie warunków dla zapewnienia ciągłej zdatości st. powietrznych i podzespołów			X
III.3	Rozumienie własnej wydajności/możliwości i ograniczeń			X
III.4	Rozumienie upoważnień i ograniczeń pracowników			X
III.5	Rozumienie zadania krytycznego			X
IV UMIEJĘTNOŚCI				
IV.1	Umiejętność nadzorowania wykonania zadań przez personel bez upoważnienia C/S (np. mechanicy itp.)			X
IV.2	Umiejętność skompletowania i kontrolowania kart pracy			X
IV.3	Umiejętność uwzględnianie możliwości i ograniczeń człowieka			X
IV.4	Umiejętność określenia wymaganych kwalifikacji dla wykonania zadania			X
IV.5	Umiejętność zidentyfikowania i naprawienia istniejących i potencjalnych warunków niebezpiecznych			X
IV.6	Umiejętność zidentyfikowania i udokumentowania prawidłowego wykonania zadań obsługowych			X
IV.7	Umiejętność zidentyfikowania i prawidłowego planowania wykonania zadań krytycznych			X
IV.8	Umiejętność określenia ważności zadań i zgłaszania niezgodności			X

IV.9	Umiejętność wykonania pracy żądanej przez operatora	X
IV.10	Umiejętność prawidłowego postępowania z częściami zdemontowanymi, niezainstalowanymi, odrzuconymi (segregacja) ,	X
IV.11	Umiejętność prawidłowego odnotowania/zapisania i poświadczenia wykonanej pracy	X
IV.12	Umiejętność określenie przed ich montażem czy części można przyjąć do zabudowy	X
IV.13	Umiejętność rozumienie zamówień, kart pracy i sprawdzania i korzystania z danych obsługowych	X
IV.14	Umiejętność korzystania z systemów informatycznych	X
IV.15	Umiejętność korzystania, kontrolowania i znajomość wymaganego oprzyrządowania i/lub wyposażenia	X
IV.16	Praca zespołowa, podejmowanie decyzji oraz zdolności przywódcze	X
	Umiejętności komunikowania i czytania: Personel poświadczający wykaże posiadanie roboczej znajomości języka, w którym publikowane są dane obsługowe. Ponadto, jeżeli dane obsługowe nie są w języku angielskim, to robocza znajomość języka angielskiego jest wymagana.	X
Uwaga: Nie należy traktować tej listy jako wyczerpującej. Organizacja obsługowa jest odpowiedzialna za jej odpowiednie dostosowanie. Zaleca się, aby formularz oceny kompetencji zawierał puste pole do wypełnienia tekstem, w którym osoba odpowiedzialna za ocenę kompetencji odnotowuje zadane pytania, uwagi i każdą inną informację przydatną dla wsparcia rekomendacji przyznania zaliczenia /nie zaliczenia		