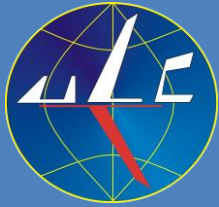


Part-ML podsekcja B, C, E, I (różnice między Part-M)



ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2019/1383

z dnia 8 lipca 2019 r.

w sprawie zmiany i sprostowania rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 w zakresie systemów zarządzania bezpieczeństwem w organizacjach zarządzania ciągłą zdolnością do lotu oraz złagodzenia wymagań dotyczących obsługi technicznej i zarządzania ciągłą zdolnością do lotu w stosunku do statków powietrznych lotnictwa ogólnego

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

SPROSTOWANIA

Sprostowanie do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/1383 z dnia 8 lipca 2019 r. w sprawie zmiany i sprostowania rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 w zakresie systemów zarządzania bezpieczeństwem w organizacjach zarządzania ciągłą zdolnością do lotu oraz złagodzenia wymagań dotyczących obsługi technicznej i zarządzania ciągłą zdolnością do lotu w stosunku do statków powietrznych lotnictwa ogólnego

(Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 228 z dnia 4 września 2019 r.)



European Union Aviation Safety Agency

Draft Decision

in accordance with Art. 16 (Accelerated procedure) of MB Decision
No 18-2015

Task force for the review of Part-M for general aviation (PHASE II)

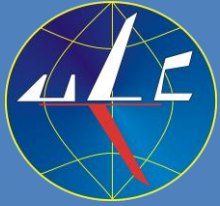
RMT.0547

EXECUTIVE SUMMARY

Following the introduction of Part-ML and Part-CAO as new Annexes to Regulation (EU) No 1321/2014 through the amending Regulation (EU) 2019/1383 (applicable from 24 March 2020), the objective of this draft Decision is to propose acceptable means of compliance (AMC) & guidance material (GM) in order to facilitate the implementation of the requirements in these new annexes. EASA published a first draft of AMC & GM to Part-ML in Comment-Response Document (CRD) 2015-08. This material was further developed and new AMC & GM to Part-CAO were developed in consultation with the Part-M GA Task Force.

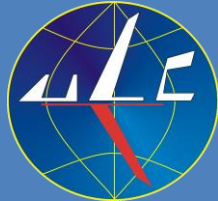
In particular, this draft Decision proposes a new template EASA Form AMP that may be used to produce the aircraft maintenance programme (AMP), a detailed acceptable minimum inspection programme (MIP) compliant with ML.A.302(d), and the layout of an acceptable combined airworthiness exposition (CAE). In addition, this draft Decision incorporates AMC & GM relevant to maintenance check flights (MCFs), which were initially proposed as AMC & GM to Part-M through RMT.0393 & RMT.0394.

This draft Decision is proposed for consultation by the Advisory Bodies (GA.COM, GA.TeB, EM.TEC and P&CA TeB) through an accelerated procedure. It is not affected by the draft Regulation to be discussed at the next EASA Committee in October 2019 that aims to amend and correct some provisions laid down in Regulation (EU) 2019/1383.



Spis treści

- 2019/1383 artykuł 3
- podsekcje Part-ML
- ML.A.302 Program obsługi technicznej SP
- ML.A.502 Obsługa techniczna podzespołu
- ML.A.901 Przegląd zdatności do lotu SP
- ML.A.903 Proces przeglądu zdatności do lotu
- ML.A.904 Kwalifikacje personelu ARC
- ML.A.905 Przeniesienie rejestracji w granicach terytorium Unii
- ML.A.906 import do Unii
- ML.A.201 Obowiązki
- WNIOSKI
- Błędy w 2019/1383 Part-ML

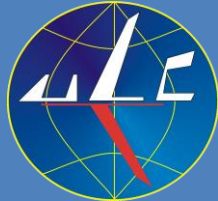


»Artykuł 3

Wymagania dotyczące ciągłej zdatności do lotu

1. Ciągłą zdatność do lotu statków powietrznych, o których mowa w art. 1 lit. a), oraz instalowanych w nich podzespołów zapewnia się zgodnie z wymaganiami załącznika I (część M), z wyjątkiem statków powietrznych wymienionych w ust. 2 akapit pierwszy, do których zastosowanie mają wymagania załącznika Vb (część ML).
2. Wymagania załącznika Vb (część ML) stosuje się do następujących statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym:
 - a) samoloty o maksymalnej masie startowej nie większej niż 2 730 kg;
 - b) wiropląty o maksymalnej masie startowej nie większej niż 1 200 kg, certyfikowane dla maksymalnie 4 osób;
 - c) inne statki powietrzne ELA2.

W przypadku gdy statki powietrzne, o których mowa w akapicie pierwszym lit. a), b) i c), są wymienione w certyfikacie przewoźnika lotniczego posiadanym przez przewoźnika lotniczego koncesjonowanego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, zastosowanie mają wymagania załącznika I (część M).



podsekcje Part-ML

SEKCJA A — WYMAGANIA TECHNICZNE

PODSEKCJA A — PRZEPISY OGÓLNE

ML.A.101 Zakres

PODSEKCJA B — ODPOWIEDZIALNOŚĆ

ML.A.201 Obowiązki

ML.A.202 Zgłaszanie zdarzeń

PODSEKCJA — CIĄGŁA ZDATNOŚĆ DO LOTU

ML.A.301 Zadania zapewniania ciągłej zdatności do lotu

ML.A.302 Program obsługi technicznej statku powietrznego

ML.A.303 Dyrektywy zdatności

ML.A.304 Dane dotyczące modyfikacji i napraw

ML.A.305 System dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego

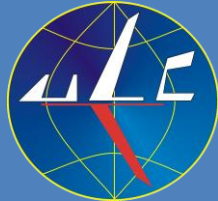
ML.A.307 Przekazywanie dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego

PODSEKCJA D — STANDARDY OBSŁUGI TECHNICZNEJ

ML.A.401 Dane obsługowe

ML.A.402 Wykonywanie obsługi technicznej

ML.A.403 Usterki statku powietrznego



podsekcje Part-ML

PODSEKCJA E — PODZESPOŁY

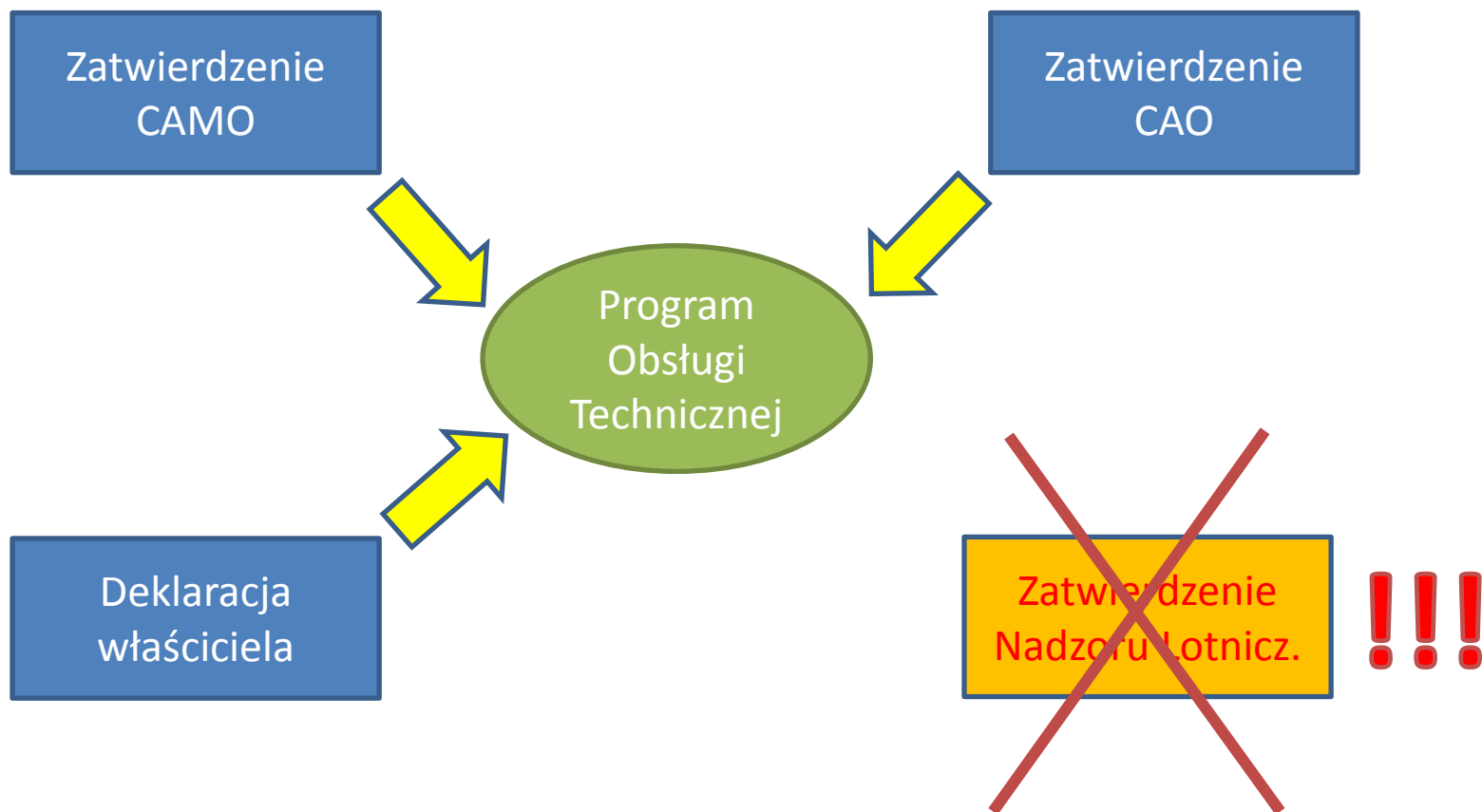
- ML.A.501 Klasyfikacja i instalacja
- ML.A.502 Obsługa techniczna podzespołu
- ML.A.503 Podzespoły o ograniczonym czasie użytkowania
- ML.A.504 Kontrola podzespołów niezdatnych do użytku

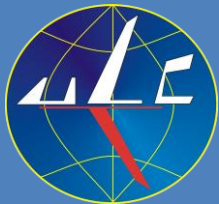
PODSEKCJA H — POŚWIADCZENIE OBSŁUGI (CRS)

- ML.A.801 Poświadczenie obsługi statku powietrznego
- ML.A.802 Poświadczenie obsługi podzespołu
- ML.A.803 Upoważnienie pilota-właściciela

PODSEKCJA I — POŚWIADCZENIE PRZEGLĄDU ZDATNOŚCI DO LOTU (ARC)

- ML.A.901 Przegląd zdatności do lotu statku powietrznego
- ML.A.902 Ważność poświadczenia przeglądu zdatności do lotu
- ML.A.903 Proces przeglądu zdatności do lotu
- ML.A.904 Kwalifikacje personelu ds. przeglądu zdatności do lotu
- ML.A.905 Przeniesienie rejestracji w granicach terytorium Unii
- ML.A.906 Przegląd zdatności do lotu statku powietrznego importowanego do Unii
- ML.A.907 Niezgodności



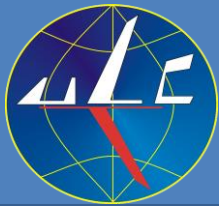


ML.A.302 Program obsługi technicznej SP

POT nie musi być sporządzany, gdy:

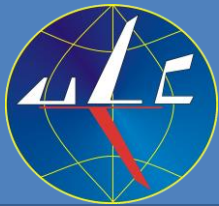
- Przestrzegane są wszystkie ICA wydane przez DAH
- Wykonywane są wszystkie zalecenia z SB, SL itp.
- Brak konieczności wykonania dodatkowej obsługi ze względu na:
 - wykonane modyfikacje i naprawy
 - podzespoły o ograniczonej żywotności i podzespoły krytyczne dla bezpieczeństwa lotu
 - specjalne zatwierdzenia operacyjne
 - sposób wykorzystania SP i środowisko operacyjne
- Piloci-właściciele mają upoważnienia do wykonania obsługi

Ma to także zastosowanie dla zakontraktowanej CAMO/CAO



POT może być oparty o:

- minimalny program przeglądu (MIP)
- instrukcje ciągłej zdatności do lotu (ICA) wydane przez posiadacza zatwierdzonego projektu (DAH) lub wyposażenia



POT musi obejmować wszystkie obowiązkowe zadania dotyczące ciągłej zdatności do lotu np.

- powtarzalne dyrektywy zdatności do lotu (AD)
- ograniczenia zdatności do lotu (ALS)
- szczególne wymagania dotyczące obsługi technicznej zawarte w arkuszu danych do certyfikatu typu (TCDS)



ML.A.302 Program obsługi technicznej SP

W GM1 ML.A.302(c)(4) podano, że zadania obowiązkowe mogą być różnie oznaczone w przypadku, gdy termin „Airworthiness Limitations Section” nie był jeszcze w użyciu.

- Airworthiness limitations or Airworthiness limitation items (ALI)
- Certifications maintenance requirements (CMR)
- Safe life items or safe life limits or safe life limitations
- Life-limited parts (LLP)
- Time limits
- Retirements life
- Mandatory Inspections or Mandatory airworthiness Inspections
- Fuel airworthiness limitations or Fuel tank safety limitations
- Ageing systems maintenance

Rekomendowana jest konsultacja z DAH lub sprawdzenie TCDS.
Eskalacja interwałów tych zadań jest możliwa tylko poprzez EASA.



Dear Sir,

We received your question about TB9 aircraft maintenance manual which is referring to TC holder (LYCOMING) documentation.

As such, Time Between Overhaul of TB9 engine belongs to airworthiness limitation (AWL).

Best regards,



Arnault MORAIN

Certification & Maintenance Engineering

Airworthiness Department

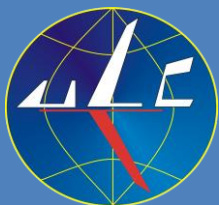
Airplane Business Unit

TARBES - FRANCE

Tel: +33 5 62 41 78 05

a.morain@daher.com

www.daher.com www.tbm.aero



Dear Mr. Dominiak,

please be advised that the airworthiness limitations can be found "Wartungshandbuch H36 Revision 05.84" Blatt 3.22-3.25. The section is called "Bauteile mit Lebensdauerbeschränkung".

Those are the same requirements as in the English version of the of the AMM issue 11/85 (except for the engine TBO).

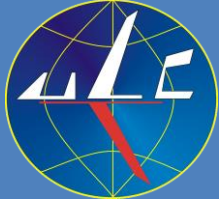
Please also consider SB36-025 as there are some updated airworthiness limitations.

I hope this was the information you are looking for.

Mit freundlichen Grüßen/ With best regards

Kevin RUMPLER, Ing.
Technical Services Specialist

Diamond Aircraft Industries GmbH
N.A. Otto-Str. 5 • 2700 Wiener Neustadt • Austria

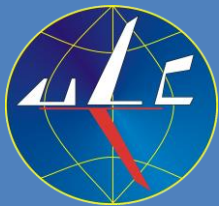


Odstępstwa od zadań nieobowiązkowych:

- nie muszą być oceniane jeśli SP jest zarządzany przez właściciela
- muszą być oceniane i udokumentowane jeśli SP jest w CAMO/CAO

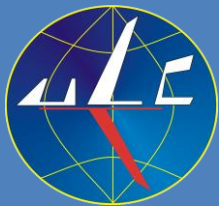
Zadania alternatywne nie mogą być mniej restrykcyjne niż te występujące w MIP.

Przykładowa tabela oceny takich zadań jest w AMC1 ML.A.302(c)



Co należy wziąć pod uwagę podczas opracowywania instrukcji alternatywnych?

	Examples
OPS approval	HIGHER RISK: commercial air transport (CAT), commercial flight training MEDIUM RISK: flight training by an association, specialised operations (SPO) LOWER RISK: private
Flight rules	HIGHER RISK: instrument flight rules (IFR) MEDIUM RISK: visual flight rules (VFR) at night LOWER RISK: VFR by day
Aircraft weight	HIGHER RISK: ELA2 aircraft MEDIUM RISK: ELA1 aircraft LOWER RISK: light sport aeroplanes (LSA), very light aircraft (VLA), sailplanes and powered sailplanes



ML.A.302 Program obsługi technicznej SP

Who manages the airworthiness of the aircraft?	HIGHER RISK: owner LOWER RISK: CAMO/CAO
Who maintains the aircraft?	HIGHER RISK: pilot-owner MEDIUM RISK: independent certifying staff LOWER RISK: maintenance organisation
General physical aspect (aircraft, engine, etc.)	HIGHER RISK: negative impression MEDIUM RISK: neutral impression LOWER RISK: positive impression
Time in service (flight hours, years)	HIGHER RISK: very high number of hours/years MEDIUM RISK: medium number of hours/years LOWER RISK: low number of hours/years



ML.A.302 Program obsługi technicznej SP

Aircraft utilisation	HIGHER RISK: less than 50 h per year MEDIUM RISK: around 200 h per year LOWER RISK: more than 400 h per year
Reported occurrences	HIGHER RISK: frequent occurrences, numerous findings in ACAM or ramp inspections. MEDIUM RISK: rare occurrences, few findings in ACAM inspections LOWER RISK: no occurrences, rare findings in ACAM inspections
System redundancy (for components such as engine/propeller)	HIGHER RISK: single-engined aircraft LOWER RISK: multi-engined aircraft
Compensating maintenance measures	HIGHER RISK: no supplementary measures LOWER RISK: supplementary measures (oil analysis, boroscope inspections, corrosion inspections, etc.)
Risk factor of the component failure	HIGHER RISK: engine failure on a helicopter MEDIUM RISK: engine failure on an aeroplane LOWER RISK: engine failure on an LSA, VLA, sailplane, or powered sailplane



ML.A.302 Program obsługi technicznej SP

Przykłady instrukcji alternatywnych są w GM1 ML.A.302(c)(3)

ICA task	AMP proposed alternative	MIP task	Alternative acceptable Yes/No
Inspection XX 6 months interval	Inspection XX 12 months interval	Inspection XX 12 months interval	Yes
Inspection XX 12 months interval	Inspection XX 24 months interval	Inspection XX 12 months interval	No
Inspection XX 24 months interval	Inspection XX 36 months interval	Inspection XX 12 months interval	No (24 months to be kept)
Functional test system XX	Operational test system XX (same interval) or general visual inspection system XX (same interval)	Functional test system XX (same interval)	No*
Operational test system XX	Functional test system XX (same interval)	Operational test system XX (same interval)	Yes*
Inspection XX 24 months interval	Inspection XX 36 months	None relevant	Yes
Functional test	General visual inspection	None relevant	Yes



Właściciel/CAMO/CAO jest odpowiedzialny za wszystkie zalecenia, nawet jeśli nie są ujęte w sekcji zadań alternatywnych POT .

W POT powinno się ująć zadania, które będą wykonywane.

Osoba przeprowadzająca przegląd zdatności do lotu nie jest odpowiedzialna za kompletność sekcji zadań alternatywnych POT.

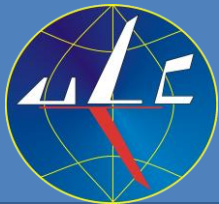
W czasie inspekcji powinno się poświęcić szczególną uwagę obszarom, dla których zastosowano instrukcje alternatywne.



Minimalny Program Przeglądu (MIP) ma zastosowanie do:

- samolotów z MTOM < 2730 kg
- szybowców ELA2 i motoszybowców ELA2
- balonów ELA2

Dotychczas były to statki powietrzne ELA1.



Przy zastosowaniu tolerancji w Minimalnym Programie Przeglądu (MIP) kolejny interwał oblicza się od momentu przeprowadzenia inspekcji:

Dotychczas – od daty lub liczby godzin pierwotnie zaplanowanych



ML.A.302 Program obsługi technicznej SP

EASA Form AMP - różnice w stosunku do dotychczasowego wg AMC M.A.302(e)

Approval/declaration of the maintenance programme (select the appropriate option)		
7	Declaration by the owner: <input type="checkbox"/>	Approval by the contracted CAMO/CAO: <input type="checkbox"/>
	<i>'I hereby declare that this is the maintenance programme applicable to the aircraft referred to in block 1, and I am fully responsible for its content and, in particular, for any alternatives tasks to the Design Approval Holder's data.'</i> Signature/name/date:	Approval reference no of the CAMO/CAO: Signature/name/date:

brak
zatwierdzenia
nadzoru



ML.A.302 Program obsługi technicznej SP

EASA Form AMP - różnice w stosunku do dotychczasowego wg AMC M.A.302(e)

Appendix B — Additional maintenance requirements

(include only if necessary — see Section 4 above)

This appendix is supposed to include only the tasks which are included in the AMP, either at the recommended interval or at a different one.

(All repetitive maintenance tasks not included here, or the interval differences should be kept by the CAMO/CAO (when contracted) in their files with their corresponding justifications. Appendix D may optionally be used. Nevertheless, the owner/CAMO/CAO is responsible for taking into account all instructions, even if they are not adopted and listed here. The person performing the airworthiness review is not responsible for the completeness of this appendix, but may do some sampling as part of the investigations and the findings discovered during the physical review).

Task description	References	Interval (tick box if the selected interval differs from that required in the referenced document)
Maintenance due to specific equipment and modifications		
		<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>

wprowadzenie nowych zasad

Zaznaczyć jeśli interwał jest inny niż w przywołanym dokumencie



ML.A.302 Program obsługi technicznej SP

EASA Form AMP - różnice w stosunku do dotychczasowego wg AMC M.A.302(e)

Maintenance recommendations, such as time between overhaul (TBO) intervals, issued through service bulletins, service letter, and other non-mandatory service information			
			<input type="checkbox"/>
Emergency locator transmitters and personal locator beacon — annual testing	EASA SIB 2019-09	1 Year	<input type="checkbox"/>
(if not using MIP) Transponder test	EASA SIB 2011-15	2 Years	<input type="checkbox"/>
			<input type="checkbox"/>
Maintenance due to repetitive ADs			

wprowadzenie EASA SIB do wzorca



EASA Form AMP - różnice w stosunku do dotychczasowego wg AMC M.A.302(e)

Appendix C — Maintenance tasks alternative to the DAH ICA (not less restrictive than MIP)
(include only if necessary — see Sections 5 above)

Task description	Recommended interval	Alternative inspection/task	Amended interval
<i>When the DAH ICA are used as the basis for the AMP, this appendix is supposed to include only the tasks alternatives to the DAH ICA, which are included in the AMP. (When a CAMO/CAO is contracted, all elements justifying the deviations to the DAH ICA should be kept by the CAMO/CAO and the organisation should provide a copy of these justifications to the owner)</i>			

tylko zadania alternatywne



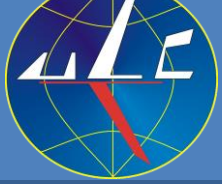
EASA Form AMP - różnice w stosunku do dotychczasowego wg AMC M.A.302(e)

Appendix D – Additional information (optional)

This appendix may optionally be used to provide additional information, such as the complete list of AMP tasks or the list of documents (e.g. service bulletins) considered during the development of the AMP.

nowy
dodatek, np.
wykonywane
SB, SL

EASA Form AMP, Issue 1



EASA Form AMP może być stosowany dla kilku SP tego samego typu pod warunkiem, że zadania w nim ujęte są odpowiednio przyporządkowane do poszczególnych znaków rejestracyjnych.



POT podlega przeglądowi raz w roku:

- albo w czasie przeglądu zdatności do lotu
- albo przez CAMO lub CAO, która zarządza ciągłą zdatnością do lotu danym SP

Jeżeli POT wykaże braki, a osoba wykonująca przegląd POT nie zgadza się ze zmianami wprowadzonymi przez właściciela to informuje o tym odpowiedni nadzór lotniczy.



ML.A.302 Program obsługi technicznej SP

	Opcja 1	Opcja 2
odpowiedzialność za opracowanie POT	zakończona CAMO lub CAO	właściciel (dla ML.A.201(f))
zatwierdzenie/ deklaracja POT	zatwierdzenie POT przez CAMO lub CAO lub brak POT zgodnie z ML.A.302(e)	deklaracja przez właściciela lub brak POT zgodnie z ML.A.302(e)
podstawy dla opracowania POT	ICA wydane przez DAH lub MIP (nie dotyczy śmigłowców i sterowców)	
odstępstwa od ICA wydanych przez DAH	Odstępstwa od instrukcji DAH są oceniane. CAMO/CAO przechowuje zapisy tych ocen i udostępnia właścicielowi	Odstępstwa od instrukcji DAH nie muszą być oceniane.
roczny przegląd POT	łącznie z przeglądem do wydania ARC, przez personel przeglądu zdatności do lotu. W przeciwnym razie (np. przedłużanie ważności ARC) przez CAMO/CAO.	



W Part-ML nie ma przepisu dotyczącego zatwierdzania i zawartości Pokładowego Dziennika Technicznego (PDT), ani wzmianki o Świadectwie Obsługi (MS) choć analogicznie wg. M.A.306 jest on wymagany przy operacjach zarobkowych.

Przepis ML.A.201(e) wymienia przykłady operacji zarobkowych.

Przepis CAO.A.75 mówi o zarządzaniu, w stosownych przypadkach, Pokładowym Dziennikiem Technicznym.

Przepis CAO.A.090 2) odnosi się do M.A.305 i M.A.306 oraz ML.A.305



Obsługa techniczna podzespołów zaakceptowanych przez właściciela wg 21.A.307(c) może być wykonana przez dowolną osobę lub organizację.

Wymagana jest ponowna akceptacja właściciela wg 21.A.307(c).

W takim wypadku nie wydaje się EASA Form 1, a wydaje się poświadczenie obsługi statku powietrznego (CRS).



ML.A.502 Obsługa techniczna podzespołu

	Poświadczenie obsługi na EASA Form 1 (określonym w dodatku II do Part-M))	Poświadczenie obsługi na poziomie statku powietrznego według pkt ML.A.801 (brak możliwości wydania EASA Form 1)
Podzespoły, których obsługę techniczną wykonuje się zgodnie z danymi obsługowymi podzespołu (dane wydawane przez producenta podzespołu)		
Obsługa techniczna inna niż remont	organizacje uprawnione do obsługi technicznej silników (w przypadku silnika) lub podzespołów (w przypadku innych podzespołów)	(i) organizacje uprawnione do obsługi technicznej statków powietrznych; lub (ii) niezależny personel poświadczający
Remont podzespołów innych niż silniki i śmigła	organizacje uprawnione do obsługi technicznej podzespołów	niemożliwe



ML.A.502 Obsługa techniczna podzespołu

	Poświadczenie obsługi na EASA Form 1 (określonym w dodatku II do Part-M))	Poświadczenie obsługi na poziomie statku powietrznego według pkt ML.A.801 (brak możliwości wydania formularza 1 EASA)
Podzespoły, których obsługę techniczną wykonuje się zgodnie z danymi obsługowymi podzespołu (dane wydawane przez producenta podzespołu)		
Remont silników i śmigieł dla statków powietrznych CS-VLA, CS-LSA i CS-22	organizacje uprawnione do obsługi technicznej silników (w przypadku silnika) lub podzespołów (w przypadku śmigła)	(i) organizacje uprawnione do obsługi technicznej statków powietrznych; lub (ii) niezależny personel poświadczający
Remont silników i śmigieł statków powietrznych innych niż CS-VLA, CS-LSA i CS-22	organizacje uprawnione do obsługi technicznej silników (w przypadku silnika) lub podzespołów (w przypadku śmigła)	niemożliwe



CS-VLA 1 Applicability

ED Decision 2003/18/RM

This airworthiness code is applicable to aeroplanes with a single engine (spark- or compression-ignition) having not more than two seats, with a Maximum Certificated Take-off Weight of not more than 750 kg and a stalling speed in the landing configuration of not more than 83 km/h (45 knots)(CAS), to be approved for day-VFR only.

CS-LSA.5 Applicability

ED Decision 2013/015/R

This Certification Specification is applicable to Light Sport Aeroplanes to be approved for day-VFR only that meet all of the following criteria:

- (a) A Maximum Take-Off Mass of not more than 600 kg for aeroplanes not intended to be operated on water or 650 kg for aeroplanes intended to be operated on water.
- (b) A maximum stalling speed in the landing configuration (V_{S0}) of not more than 83 km/h (45 knots) CAS at the aircraft's maximum certificated Take-Off Mass and most critical centre of gravity.
- (c) A maximum seating capacity of no more than two persons, including the pilot.
- (d) A single, non-turbine engine or electric propulsion unit fitted with a propeller.
- (e) A non-pressurised cabin.



ML.A.502 Obsługa techniczna podzespołu

Poświadczenie obsługi na
EASA Form 1
(określonym w dodatku II
do Part-M))

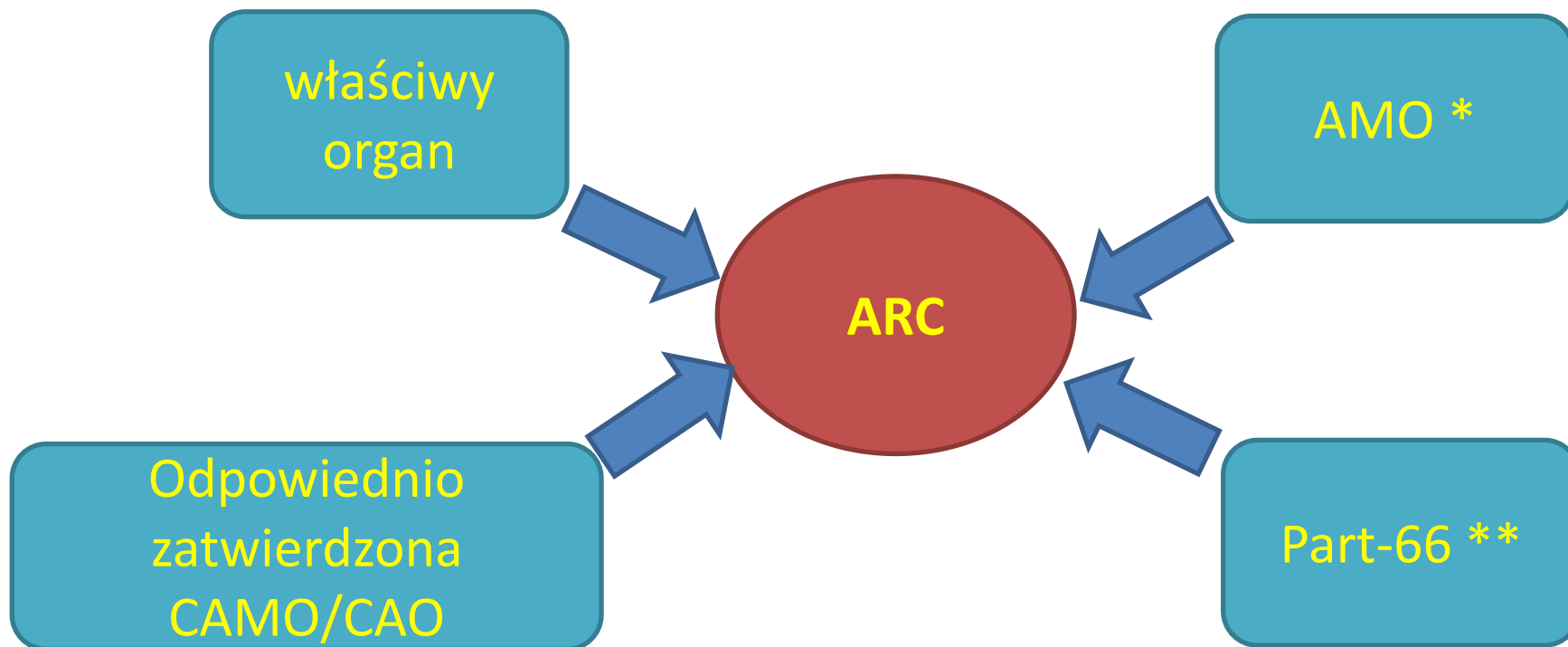
Poświadczenie obsługi na
poziomie statku powietrznego
według pkt ML.A.801
(brak możliwości wydania
formularza 1 EASA)

Podzespoły, których obsługę techniczną wykonuje się zgodnie
z **danymi obsługowymi statku powietrznego** (dane wydawane przez statku
powietrznego)

Wszystkie podzespoły
i wszystkie rodzaje
obsługi technicznej

organizacje uprawnione do
obsługi technicznej silników
(w przypadku silnika) lub
podzespołów (w przypadku
innych podzespołów)

(i) organizacje uprawnione do
obsługi technicznej statków
powietrznych; lub
(ii) niezależny personel
poświadczający



* wydaje ARC po wykonaniu obsługi 100h/12m

** jest specjalnie zatwierdzony przez odpowiedni nadzór lotniczy i wydaje ARC po wykonaniu obsługi 100h/12m SP wg Part-NCO, balony poza Part-BOP Subpart-ADD, szybowce poza Part-SAO Subpart-DEC



Niezależny personel poświadczający posiadający licencję Part-66 może wykonać przegląd zdatności do lotu i wydać ARC na SP zarejestrowane w dowolnym państwie członkowskim, a personel posiadający krajowe kwalifikacje – tylko dla SP zarejestrowanych w państwie członkowskim odpowiedzialnym za krajowe kwalifikacje.



ARC wydawane przez niezależny personel poświadczający posiadający krajowe kwalifikacje nie są wzajemnie uznawane w przypadku przenoszenia statku powietrznego do innego państwa członkowskiego.



Brak rekomendacji do wydania
poświadczenia przeglądu zdatności do lotu (ARC)



ARC wydaje się wyłącznie jeżeli przeprowadzono
kompletny przegląd zdatności do lotu
i usunięto **wszystkie** niezgodności



ML.A.903 Proces przeglądu zdatności do lotu

Nadzór Lotniczy, organizacje i niezależny personel przeglądu zdatności do lotu wydają ARC na nowym druku EASA Form 15c

POŚWIADCZENIE PRZEGLĄDU ZDATNOŚCI DO LOTU (ARC) (statków powietrznych spełniających wymagania załącznika Vb (część ML))

Numer ARC:

Na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2018/1139:

[NAZWA WŁAŚCIWEGO ORGANU]

lub

[NAZWA ZATWIERDZONEJ ORGANIZACJI, ADRES I NUMER ZATWIERDZENIA]

lub

[PEŁNE IMIĘ I NAZWISKO CZŁONKA PERSONELU POŚWIADCZAJĄCEGO ORAZ NUMER LICENCJI ZGODNEJ Z CZĘŚCIĄ 66 (LUB KRAJOWEGO DOKUMENTU RÓWNOWAŻNEGO)]

niniejszym poświadczam, że wykonał(a) przegląd zdatności do lotu zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1321/2014 następującego statku powietrznego:

Producent statku powietrznego:..... Oznaczenie producenta:

Znak rejestracyjny statku powietrznego:..... Numer seryjny statku powietrznego:

w dniu wydania poświadczenia statek powietrzny uznany jest za zdalny do lotu.

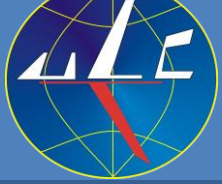
Data wydania: Data ważności:

Liczba godzin lotu (FH) płatowca w dniu wydania (*):

Podpisano: Numer upoważnienia (jeżeli dotyczy):

Pierwsze przedłużenie ważności: statek powietrzny spełnia warunki określone w pkt ML.A.901 lit. c) załącznika Vb (część ML).

Data wydania: Data ważności:



Niezależny personel wykonujący przegląd zdatności do lotu musi:

- posiadać na dany typ SP licencję Part-66 lub MML (jeśli licencja Part-66 nie ma zastosowania dla danego SP)
- Upoważnienie wydane przez właściwy organ

W/w upoważnienie wydaje się:

- po weryfikacji wiedzy z Part-ML
- po pozytywnym wykonaniu przeglądu pod nadzorem

Upoważnienie:

- ważne na 5 lat, o ile wykona się przynajmniej jeden przegląd zdatności do lotu na 12 miesięcy
- po upływie ważności trzeba powtórzyć proces wydawania upoważnienia



ML.A.905 Przeniesienie rejestracji w UE

W przypadkach, w których poprzednie ARC zostało wydane przez niezależny personel poświadczający posiadający krajowe kwalifikacje zastosowanie ma ML.A.906 – import do UE.

Dodatkowo wynika to z ML.A.901 (b) 4)



ML.A.905 Przeniesienie rejestracji w UE

W przypadkach, w których statek powietrzny uznano za niezdatny do lotu w tym pierwszym państwie członkowskim lub gdy stanu zdatności do lotu statku powietrznego nie można ustalić przy użyciu istniejącej dokumentacji, zastosowanie ma ML.A.906 – import do UE.

Part-M nadal nie uwzględnia tego przypadku



Wydanie CofA dla SP z państwa trzeciego:

Po pozytywnym przeglądzie zdatowności do lotu władza lotnicza, CAMO lub CAO, organizacja obsługowa lub niezależny personel przeglądu zdatowności **wydaje ARC** zgodnie z ML.A.901(b) i przekazuje właściwemu nadzorowi.

Wg Part-M wydaje się rekomendację ARC.



ML.A.201 Obowiązki

BALON	Part-BOP Subpart-ADD	nie Subpart-ADD	
		zarobkowe ATO/DTO	nie ATO/DTO lub nie zarobkowe ATO/DTO
Wymagane CAMO/CAO?	TAK	TAK	NIE*
POT	POT musi być zatwierdzony przez zakontraktowane CAMO/CAO	Jeśli SP nie jest w CAMO/CAO POT musi być deklarowany	
		Jeśli jest zakontraktowane CAMO/CAO POT musi być zatwierdzony przez CAMO/CAO	
Jeśli są spełnione warunki ML.302(e) POT nie jest wymagany			
obsługa	organizacja obsługowa	organizacja obsługowa lub Part-66 lub pilot-właściciel**	
przeгляд zdatości do lotu i ARC	organizacja obsługowa*** lub zakontraktowane CAMO/CAO lub władza lotnicza	organizacja obsługowa*** lub Part-66*** lub CAMO/CAO (jeśli zakontraktowane) lub władza lotnicza	

* - CAMO/CAO nie jest wymagane lecz właściciel może zdecydować o podpisaniu kontraktu

** - organizacja obsługowa jest wymagana dla remontu niektórych podzespołów

*** - razem z obsługą 100h/12m



ML.A.201 Obowiązki

SZYBOWIEC	Part-SAO Subpart-DEC	nie Subpart-DEC	
		zarobkowe ATO/DTO	nie ATO/DTO lub nie zarobkowe ATO/DTO
Wymagane CAMO/CAO?	TAK	TAK	NIE*
POT	POT musi być zatwierdzony przez zakontraktowane CAMO/CAO	Jeśli SP nie jest w CAMO/CAO POT musi być deklarowany	
		Jeśli jest zakontraktowane CAMO/CAO POT musi być zatwierdzony przez CAMO/CAO	
Jeśli są spełnione warunki ML.302(e) POT nie jest wymagany			
obsługa	organizacja obsługowa	organizacja obsługowa lub Part-66 lub pilot-właściciel**	
przeгляд zdatości do lotu i ARC	organizacja obsługowa*** lub zakontraktowane CAMO/CAO lub władza lotnicza	organizacja obsługowa*** lub Part-66*** lub CAMO/CAO (jeśli zakontraktowane) lub władza lotnicza	

* - CAMO/CAO nie jest wymagane lecz właściciel może zdecydować o podpisaniu kontraktu

** - organizacja obsługowa jest wymagana dla remontu niektórych podzespołów

*** - razem z obsługą 100h/12m



ML.A.201 Obowiązki

SP inne niż balony i szybowce	nie Part-NCO	Part-NCO	
		zarobkowe ATO/DTO	nie zarobkowe ATO/DTO
Wymagane CAMO/CAO?	TAK	TAK	NIE*
POT	POT musi być zatwierdzony przez zakontraktowane CAMO/CAO	Jeśli SP nie jest w CAMO/CAO POT musi być deklarowany	
		Jeśli jest zakontraktowane CAMO/CAO POT musi być zatwierdzony przez CAMO/CAO	
Jeśli są spełnione warunki ML.302(e) POT nie jest wymagany			
obsługa	organizacja obsługowa	organizacja obsługowa lub Part-66 lub pilot-właściciel**	
przeгляд zdatości do lotu i ARC	organizacja obsługowa*** lub zakontraktowane CAMO/CAO lub władza lotnicza	organizacja obsługowa*** lub Part-66*** lub CAMO/CAO (jeśli zakontraktowane) lub władza lotnicza	

* - CAMO/CAO nie jest wymagane lecz właściciel może zdecydować o podpisaniu kontraktu

** - organizacja obsługowa jest wymagana dla remontu niektórych podzespołów

*** - razem z obsługą 100h/12m

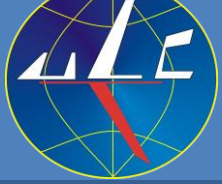


Do 24.03.2020 r. organizacje CAMO muszą zatwierdzić w CAME procedury zatwierdzania pośredniego POT, gdyż ULC już nie będzie zatwierdzał POT.

Do 24.03.2020 r. organizacje CAMO/AMO muszą wprowadzić odpowiednie zmiany w CAME/MOE/MOM dotyczące SP, których ciągła zdadność do lotu zapewniona jest wg Part-ML.

Po 24.03.2020 r. personel M.A.901(g) nie będzie już mógł wydawać rekomendacji ARC i powinien zatwierdzić się jako niezależny personel przeglądu zdadności do lotu wg ML.A.904.

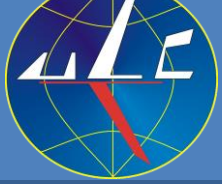
Po 24.03.2020 r. należy zmienić wzory druków ARC, jeśli wydawano je w oparciu o ML.A.903, a także EASA Form 1.



Czy POT wg ML.A.302(e) i (f) jest wymagany?

- e) Na zasadzie odstępstwa od lit. b) i c), deklaracja właściciela lub zatwierdzenie przez CAMO lub CAO nie są wymagane, a dokument dotyczący AMP nie musi być sporządzany, jeżeli spełnione są następujące warunki:
- f) W przypadku spełnienia warunków, o których mowa w lit. e) ppkt 1-4, AMP mający zastosowanie dla statku powietrznego obejmuje następujące elementy:

- (e) By derogation from points (b) and (c), a declaration by the owner or an approval by a CAMO or CAO is not required, and an AMP document is not required to be produced when the following conditions are met:
- (f) If the conditions provided for in points (e)(1) to (e)(4) are met, the AMP applicable to the aircraft shall consist of the following:



ML.A.302(d)

d) MIP:

1) przewiduje następującą częstotliwość inspekcji:

- a) w przypadku samolotów, motoszybowców turystycznych („TMG”) i balonów – co roku lub co 100 godzin, w zależności od tego, co nastąpi wcześniej, z marginesem tolerancji do 1 miesiąca lub 10 godzin. **Kolejny interwał czasowy** oblicza się od momentu przeprowadzenia inspekcji;

(d) A MIP:

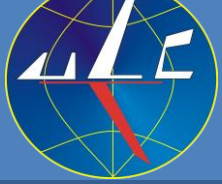
(1) shall contain the following inspection intervals:

- (a) for aeroplanes, touring motor gliders (“TMGs”) and balloons, every annual or 100-h interval, whichever comes first, to which a tolerance of 1 month or 10 h may be applied. The **next interval** shall be calculated as from the time the inspection takes place;



ML.A.502(b) – cała tabela

	Poświadczenie obsługi na formularzu 1 EASA (określonym w dodatku II do załącznika I (część M))	Poświadczenie obsługi na poziomie statku powietrznego według pkt ML.A.801 (brak możliwości wydania formularza 1 EASA)
Podzespoły, których obsługę techniczną wykonuje się zgodnie z danymi obsługowymi podzespołu (dane wydawane przez producenta podzespołu)		
Obsługa techniczna inna niż przegląd	organizacje uprawnione do obsługi technicznej silników (w przypadku silnika) lub podzespołów (w przypadku innych podzespołów)	(i) organizacje uprawnione do obsługi technicznej statków powietrznych; lub (ii) niezależny personel poświadczający
	Released using an EASA Form 1 (as set out in Appendix II of Annex I (Part-M))	Released at aircraft level per point ML.A.801 (not possible to issue an EASA Form 1)
Components maintained in accordance with component maintenance data (data issued by the component manufacturer)		
Maintenance other than overhaul	Engine-rated (for engine) or component-rated (for other components) maintenance organisations	(i) Aircraft-rated maintenance organisations; and/or (ii) independent certifying staff



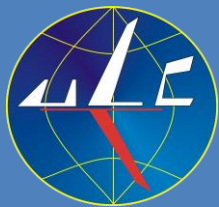
ML.A.906(a)

ML.A.906 Przegląd zdatności do lotu statku powietrznego importowanego do Unii

- a) W przypadku wprowadzania do rejestru państwa członkowskiego statku powietrznego z państwa trzeciego wnioskodawca:
- 1) występuje do właściwego organu państwa członkowskiego rejestracji o wydanie nowego **poświadczenia przeglądu zdatności do lotu** zgodnie z załącznikiem I (część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012;

ML.A.906 Airworthiness review of aircraft imported into the Union

- (a) When importing an aircraft from a third country onto a Member State register, the applicant shall:
- (1) apply to the competent authority of the Member State of registry for the issuance of a **new airworthiness certificate** in accordance with Annex I (Part-21) to Regulation (EU) No 748/2012;



Part-ML podsekcja B, C, E, I

Dziękuję za uwagę

Mariusz Dominiak