

Part-M

(różnice między „starym” i „nowym” Part-M)



ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2019/1383

z dnia 8 lipca 2019 r.

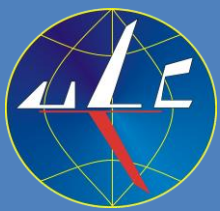
w sprawie zmiany i sprostowania rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 w zakresie systemów zarządzania bezpieczeństwem w organizacjach zarządzania ciągłą zdolnością do lotu oraz złagodzenia wymagań dotyczących obsługi technicznej i zarządzania ciągłą zdolnością do lotu w stosunku do statków powietrznych lotnictwa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

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

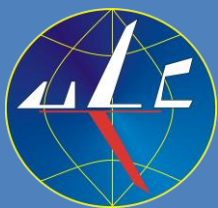
SPROSTOWANIA

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.)



- 2019/1383 artykuł 3
- podsekcje Part-M
- M.A.201 i M.A.801
- M.A.301
- M.A.302
- M.A.305
- M.A.306
- M.A.502
- M.A.606 i M.A.615
- M.A.614
- M.A.801
- M.A.901
- 145.A.30 i 145.A.75
- 145.A.55
- M.B.103
- dodatki
- WNIOSKI
- Błędy w 2019/1383



Jeśli SP jest użytkowany wg Part-ML to nie jest użytkowany wg Part-M

»Artykuł 3

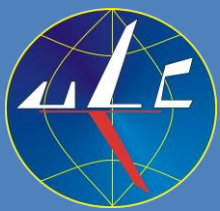
Wymagania dotyczące ciągłej zdatności do lotu

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).



PODSEKCJA A — PRZEPISY OGÓLNE

PODSEKCJA B — ODPOWIEDZIALNOŚĆ

PODSEKCJA C — CIĄGŁA ZDATNOŚĆ DO LOTU

PODSEKCJA D — STANDARDY OBSŁUGI TECHNICZNEJ

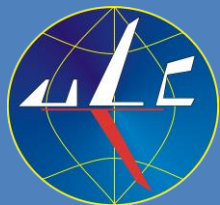
PODSEKCJA E — PODZESPOŁY

PODSEKCJA F — ORGANIZACJA OBSŁUGI TECHNICZNEJ

PODSEKCJA G — ORGANIZACJA ZARZĄDZANIA CIĄGŁĄ
ZDATNOŚCIĄ DO LOTU

PODSEKCJA H — POŚWIADCZENIE OBSŁUGI (CRS)

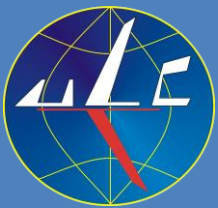
PODSEKCJA I — POŚWIADCZENIE PRZEGLĄDU ZDATNOŚCI DO
LOTU



		nieskomplikowane SP	skomplikowane SP
CAT koncesjonowane	zarządzanie	Part-CAMO (własna)	Part-CAMO (własna)
	obsługa	Part-145 (własna lub zakontraktowana)	Part-145 (własna lub zakontraktowana)
CAT niekoncesjon.; ATO/DTO zarobkowe; zarobkowe operacje specjalistyczne	zarządzanie	Part-CAMO lub Part-CAO (własna lub zakontraktowana)	Part-CAMO (własna lub zakontraktowana)
	obsługa	Part-145 lub Part-MF lub Part-CAO (własna lub zakontraktowana)	Part-145(własna lub zakontraktowana)
statki powietrzne nie wykorzystywane jak powyżej	zarządzanie	Part-CAMO lub Part-CAO lub zarządzane przez właściciela	Part-CAMO (własna lub zakontraktowana)
	obsługa	Part-145 lub Part-MF lub Part-CAO lub Part-66* lub pilot-właściciel**	Part-145 (własna lub zakontraktowana)

* - oprócz złożonych zadań obsługi technicznej z dodatku VII Part-M

** - nieskomplikowane SP o MTOM<2730kg

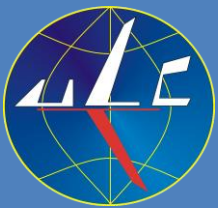


Dodano:

Poświadczenie obsługi technicznej zgodnie z podsekcją H.

oraz

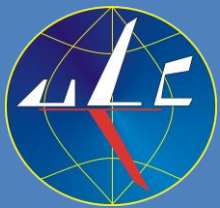
W przypadku koncesjonowanych przewoźników lotniczych dostarczanie pilotowi dowódcy lub operatorowi protokołu ważenia i wyważenia odzwierciedlającego aktualną konfigurację statku powietrznego.



Usunięto:

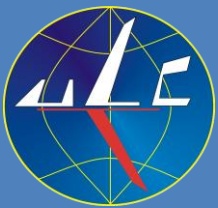
Wymóg ustanowienia polityki w przypadku nieobowiązkowych modyfikacji i/lub inspekcji w stosunku do skomplikowanych SP oraz SP w koncesjonowanym CAT.

Wymóg ten jest teraz w CAMO.A.315(b) pkt 4)



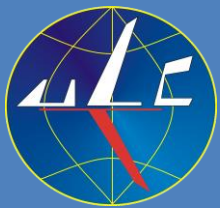
Brak POT deklарowanych, a tym samym
brak rocznego przeglądu POT
przez osobę wykonywującą przegląd zdolności do lotu.

POT deklarowany jest w Part-ML



Dodano podpunkt mówiący o możliwości wprowadzenia dłuższych interwałów oraz instrukcji alternatywnych w stosunku do zadań nie związanych z bezpieczeństwem po przeprowadzeniu wyczerpujących analiz okresowych Programu Obsługi Technicznej.

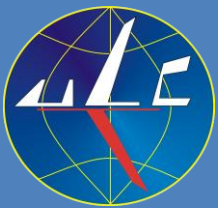
Do tej pory zapis ten był w jednym z podpunktów AMC M.A.302(d)



Dołożono przepis o przechowywaniu PDT lub innych danych o równoważnym zakresie i szczegółowości w okresie 36 miesięcy przed ostatnim wpisem.

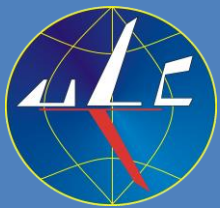


CRS oraz najnowsza dokumentacja obsługi technicznej przechowuje się 12 miesięcy po ostatecznym wycofaniu SP z eksploatacji.



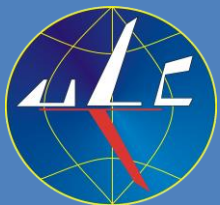
Tylko początkowe wydanie pokładowego dziennika technicznego (PDT) musi być zatwierdzona przez właściwy organ.

Zmiany do PDT mogą być zatwierdzane pośrednio po opracowaniu stosownej procedury w CAME lub CAE (combined airworthiness exposition).



Usunięto przepis umożliwiający wykonanie obsługi (oprócz remontu) podzespołów SP ELA1 oraz remontu silników i śmigieł SP CS-VLA, CS-22, CS-LSA nie używanych w komercyjnym transporcie lotniczym.

Obsługa w/w SP oparta jest o przepis Part-ML.



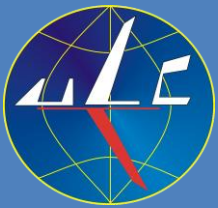
Part-M

M.A.606 Wymagania dotyczące personelu

M.A.615 Przywileje organizacji

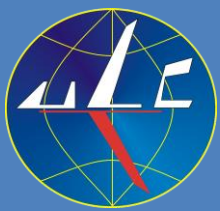
Choć M.A.606(i) przywołuje ML.A.901 to organizacja Part-MF może wydać ARC **tylko dla ELA1** niewykonujących operacji zarobkowych.

Wg ML.A.901 organizacja Part-CAMO, Part-CAO oraz niezależny personel przeglądu zdolności do lotu może wydawać ARC dla samolotów o MTOM<2730kg, śmigłowców o MTOM<1200kg oraz pozostałych ELA2.

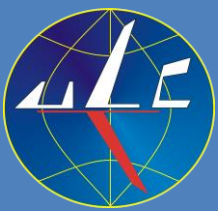


Usunięto przywilej przygotowywania i opracowywania
Programu Obsługi Technicznej (POT) .

*Przywilej dotyczył ELA2, a wg Part-ML Nadzór Lotniczy nie zatwierdza
POT. Zatem nie ma już podstaw by był dalej utrzymany.*

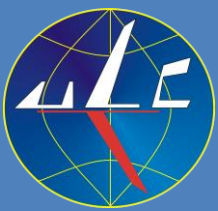


Wykonywanie przeglądu zdatności do lotu w odniesieniu
do SP ELA1 niewykonujących operacji zarobkowych
i wydawanie ARC w oparciu o ML.A.903.



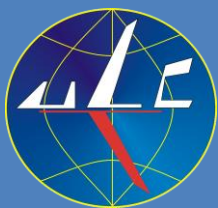
Organizacja przekazuje właścicielowi lub operatorowi kopie wszystkich CRS wraz z kopiami szczegółowej dokumentacji związanej z wykonanymi pracami w celu wykazania zgodności z M.A.305

Obecnie szczegółowa dokumentacja dotyczy tylko napraw i modyfikacji



Wg Part-M niezależny personel poświadczający nie może wydać CRS dla złożonych zadań obsługi technicznej.

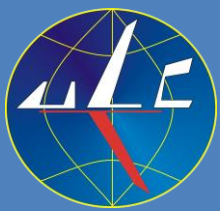
Wcześniej było to możliwe dla SP-ELA1 niewykorzystywanych zarobkowo. Wg Part-ML nie ma takiego ograniczenia.



Poświadczenie przeglądu zdolności do lotu wydaje się
na drukach EASA Form 15a lub 15b.

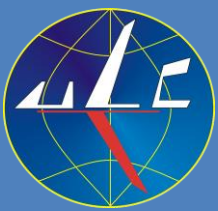
*Brak druku EASA Form 15c, który do tej pory był wykorzystywany
przez Part-MF i Part-145.*

EASA Form 15c będzie używany tylko w Part-ML.



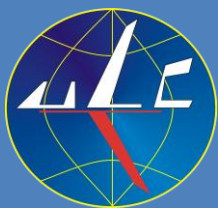
Z przepisu M.A.901(c) i (d), a także „starego” (i) usunięto balony.

Ciągła zdolność do lotu balonów jest oparta o Part-ML.



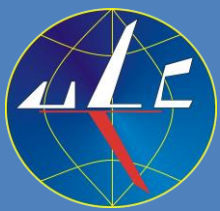
Brak rekomendacji niezależnego personelu
poświadczającego do wydania
poświadczenia przeglądu zdolności do lotu (ARC).

*Dotyczył ELA1 nieużytkowanych zarobkowo, SP dla których
właściwym będzie Part-ML i niezależny personel przeglądu
zdolności do lotu.*



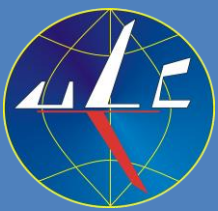
Usunięto zapisy odnośnie wykonywania
przeglądu zdatności do lotu
przez organizacje Part-MF i Part-145 dla ELA1.

Przegląd zdatności do lotu ELA1 jest oparty o Part-ML.



Zapisy przepisu M.A.710 (przegląd dokumentacji, przegląd fizyczny, 90-dniowe wyprzedzenie przeglądu zdolności do lotu, wysyłanie wydanego lub przedłużonego ARC do odpowiedniego nadzoru) umieszczono także w M.A.901.

Przepis M.B.902 zamiast do M.A.710 odnosić się będzie do M.A.901.



Dodano przepis, który do tej pory był jedynie w FAQ na stronie EASA:

„Poświadczenie przeglądu zdolności do lotu wydaje się
jedynie po usunięciu **wszystkich** niezgodności.”

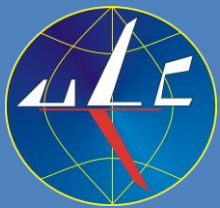
Airworthiness review

Can an airworthiness review certificate (ARC)/recommendation be issued after an airworthiness review with open findings? 

Neither an ARC nor a recommendation can be issued with open findings. Each finding requires a corrective action before the issue of the ARC or recommendation. The corrective action should be adequate to the open finding and it should be carried out and verified by the airworthiness review staff (ARS) before the issue of the ARC/ recommendation.

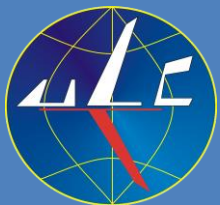
Was this helpful?  118  25





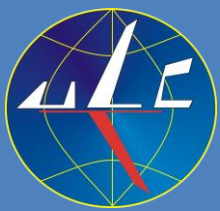
Organizacja Part-145 może wydawać poświadczenie przeglądu zdatności do lotu (ARC) dla statków powietrznych objętych Part-ML.

Brak ograniczenia takiego jak dla Part-MF, czyli do ELA1 niewykonywujących operacji zarobkowych.



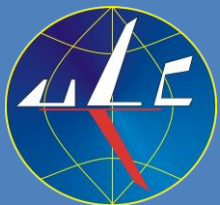
Usunięto przywilej przygotowywania i opracowywania
Programu Obsługi Technicznej (POT) .

*Przywilej dotyczył ELA2, a wg Part-ML Nadzór Lotniczy nie zatwierdza
POT. Zatem nie ma już podstaw by był dalej utrzymany.*



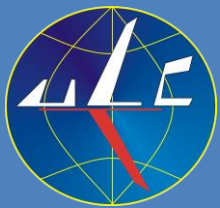
Organizacja przekazuje właścicielowi lub operatorowi kopie wszystkich CRS wraz z kopiami szczegółowej dokumentacji związanej z wykonanymi pracami w celu wykazania zgodności z M.A.305

Obecnie szczegółowa dokumentacja dotyczy tylko napraw i modyfikacji



Dodano M.B.103:

Jeżeli w trakcie nadzoru lub w jakikolwiek inny sposób właściwy organ odpowiedzialny za nadzór zgodnie z niniejszym załącznikiem znajdzie dowody wskazujące na niezgodność z mającymi zastosowanie wymaganiami rozporządzenia (UE) 2018/1139 **dotyczącą osoby posiadającej licencję, certyfikat, uprawnienie lub zaświadczenie wydane zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1139, właściwy organ, który stwierdził niezgodność, stosuje wszelkie środki egzekucyjne niezbędne do zapobieżenia dalszemu jej trwaniu.**



Zmieniono wzorce druków EASA:

Form 1

Form 15a i 15b (ARC)

Form 3-MF (certyfikat AMO)

Form 3-145 (certyfikat AMO)

Form 14 (certyfikat CAMO)



Do 24.03.2020 r. organizacje CAMO/AMO muszą wprowadzić odpowiednie zmiany w CAME/MOE/MOM uwzględniające przepisy Part-M i Part-ML stosownie do SP.

Istnieje zagrożenie zastosowania mniej restrykcyjnych przepisów Part-ML do SP, których ciągła zdatność do lotu powinna opierać się na Part-M (organizacje bazujące na obu przepisach).

Należy zmienić wzorce druków EASA:

Form 1, Form 15a, Form 15b, Form 3-MF, Form 3-145, Form 14



M.A.503(a) nadal przywołuje przepis, którego nie ma.

M.A.503 Life-limited parts and time-controlled components

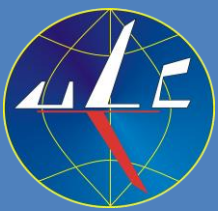
Regulation (EU) 2019/1383

- (a) Installed life-limited parts and time-controlled components shall not exceed the approved limitation as specified in the AMP and ADs, except as provided for in point (c) of point M.A.504.
- (b) When the approved limitation expires, the component shall be removed from the aircraft for maintenance, or for disposal in the case of life-limited parts.

M.A.504 Segregation of components

Regulation (EU) 2019/1383

- (a) Unserviceable and unsalvageable components shall be segregated from serviceable components, standards parts and materials.
- (b) Unsalvageable components shall not be permitted to re-enter the component supply system unless the mandatory life limitation has been extended or a repair solution has been approved in accordance with Regulation (EU) No 748/2012.



Wg M.A.606(i) wymagania odnośnie personelu ds. przeglądu
zdadności do lotu są w odniesieniu do ML.A.904.

*Jednak ML.A.904 odnośnie do w/w wymagań odsyła znów
do Part-MF!?*

- b) Personel ds. przeglądu zdadności do lotu działający w imieniu organizacji, o której mowa w podsekcji F załącznika I (część M), załączniku II (część 145), załączniku Vc (część CAMO) lub załączniku Vd (część CAO), musi posiadać kwalifikacje **zgodne z, odpowiednio, podsekcją F załącznika I (część M), załącznikiem II (część 145), załącznikiem Vc (część CAMO) lub załącznikiem Vd (część CAO).**

Wymagania te były poprzednio opisane w M.A.901(I)



M.A.201(a)

pkt M.A.201 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Właściciel statku powietrznego odpowiada za ciągłą zdadność do lotu statku powietrznego oraz dopilnowuje, aby nie wykonywano żadnych lotów, jeżeli nie są spełnione wszystkie następujące wymagania:

- 1) **samolot** jest utrzymywany w stanie zdadności do lotu;

in point M.A.201, point (a) is replaced by the following:

‘(a) The owner of the aircraft shall be responsible for the continuing airworthiness of aircraft and shall ensure that no flight takes place unless all of the following requirements are met:

- (1) the **aircraft** is maintained in an airworthy condition;



M.A.201(h)

- h) W przypadku skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym użytkowanych w zarobkowych operacjach specjalistycznych lub operacjach CAT innych niż wykonywane przez przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 lub przez zarobkowe ATO i zarobkowe DTO, o których mowa w art. 10a rozporządzenia (UE) nr 1178/2011, operator dopilnowuje, aby:
- (h) For aircraft other than complex motor-powered aircraft used for commercial specialised operations or for CAT operations other than those performed by air carriers licensed in accordance with Regulation (EC) No 1008/2008, or by commercial ATOs and commercial DTOs referred to in Article 10a of Regulation (EU) No 1178/2011, the operator shall ensure that:



M.A.302(e)

e) Na zasadzie odstępstwa od lit. d), właściciel lub organizacja zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego może odstąpić od instrukcji, o których mowa w lit. d) ppkt 2, i zaproponować **dłuższe interwały czasowe w AMP**, w oparciu o dane uzyskane z wyczerpujących analiz przeprowadzonych zgodnie z lit. h). Nie zezwala się na pośrednie zatwierdzenie w przypadku wydłużenia interwałów czasowych dla zadań związanych z bezpieczeństwem. Właściciel lub organizacja zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego może również zaproponować dodatkowe instrukcje w AMP.

(e) By derogation to point (d), the owner or the organisation managing the continuing airworthiness of the aircraft may deviate from the instruction referred to in point (d)(2) and propose **escalated intervals in the AMP**, based on data obtained from sufficient reviews carried out in accordance with point (h). Indirect approval is not permitted for the escalation of safety-related tasks. The owner or the organisation managing the continuing airworthiness of the aircraft may also propose additional instructions in the AMP.



M.A.801(b)

b) Żaden statek powietrzny nie może zostać dopuszczony do eksploatacji bez CRS, który wydawany jest po prawidłowym wykonaniu wszystkich zleconych zadań obsługi technicznej. CRS wydaje upoważniony personel poświadczający organizacji obsługi technicznej zatwierdzonej zgodnie z podsekcją F niniejszego załącznika lub z załącznikiem Vd (część CAO), z wyjątkiem złożonych zadań obsługi technicznej innych niż złożone zadania obsługi technicznej wymienione w dodatku VII do niniejszego załącznika, w którym to przypadku CRS wydawane jest:

1. albo przez niezależny personel poświadczający, działający zgodnie z wymaganiami określonymi w art. 5 niniejszego rozporządzenia;
2. albo przez pilota-właściciela działającego zgodnie z pkt M.A.803 niniejszego załącznika.

(b) No aircraft shall be released to service unless a CRS is issued when all maintenance tasks ordered have been properly carried out. The CRS shall be issued by an authorised certifying staff of the maintenance organisation approved in accordance with Subpart F of this Annex or with Annex Vd (Part-CAO), except for maintenance tasks other than complex maintenance tasks listed in Appendix VII to this Annex where the CRS is issued, alternatively by:

1. independent certifying staff acting in accordance with the requirements laid down in Article 5 of this Regulation;
2. the pilot-owner acting in accordance with point M.A.803 of this Annex.



M.A.901(f)

f) Na zasadzie odstępstwa od pkt M.A.901 lit. c) ppkt 2 i lit. e) ppkt 2, w przypadku statków powietrznych znajdujących się w kontrolowanym środowisku, organizacja, o której mowa w lit. b) ppkt 1, zarządzająca ciągłą zdolnością do lotu statku powietrznego, może – pod warunkiem zachowania zgodności z lit. j) – przedłużyć najwyżej dwukrotnie i każdorazowo na okres jednego roku ważność poświadczenia przeglądu zdolności do lotu **wydanego przez inną CAMO lub CAO.**

(f) By derogation from points (c)(2) and (e)(2) of point M.A.901, for aircraft that are in a controlled environment, the organisation referred to in point (b)(1) managing the continuing airworthiness of the aircraft, may, subject to compliance with point (j), extend at most twice the validity of an airworthiness review certificate that the **competent authority or another CAMO or CAO has issued**, for a period of 1 year each time.



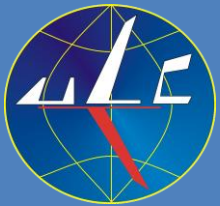
M.A.904(a)

„M.A.904 Przegląd zdatności do lotu statku powietrznego importowanego do UE

- a) W przypadku wprowadzania do rejestru państwa członkowskiego statku powietrznego z państwa trzeciego lub z systemu regulacyjnego, w którym rozporządzenie (UE) 2018/1139 nie ma zastosowania, 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;

M.A.904 Airworthiness review of aircraft imported into the EU

- (a) When importing an aircraft onto a Member State register from a third country or from a regulatory system where Regulation (EU) 2018/1139 does not apply, 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;



Dziękuję za uwagę

Mariusz Dominiak