

## SPIS TREŚCI

**TEMAT: WYTYCZNE NR 8 PREZESA ULC Z DNIA 27 LIPCA 2016 W SPRAWIE SPECJALNYCH PROGRAMÓW  
OBŚŁUG STRUKTURALNYCH ..... 6**

1. Co w przypadku, gdy posiadacz certyfikatu typu nie opracował programów SID? Beechcraft i Piper opracowały pewne czynności dotyczące kontroli na okoliczność występowania korozji w strefach, w których doświadczenie eksploatacyjne wskazywało na jej występowanie, i wprowadziły albo zmiany do AMM albo biuletyny serwisowe? Czy w takim przypadku można przyjąć, że wykonując np. inspekcję specjalną po 7 latach/1000 godzinach na samolocie Piper Seneca wykonuje się zadania SID? Co w takim przypadku z drukiem NTO? ..... 6
2. Kto w przypadku opracowania programu SID dla innych statków powietrznych ponosi odpowiedzialność za ewentualne uszkodzenia wynikające z implementacji takich inspekcji? ULC, który zatwierdza taki POT, czy użytkownik/CAMO, które opracowało dany program inspekcji? ..... 6
3. Czy po raz kolejny ULC będzie wymagał bezpodstawnej certyfikacji w zakresie C20 do przeprowadzania takich przeglądów? ..... 7
4. Jakie zmiany będzie musiała wprowadzić w swoim zakresie zatwierdzenia organizacja wykonująca tego typu przeglądy? ..... 7
5. Czy ULC będzie analizował wystawione druki NTO? Jeśli tak, to kto będzie posiadał odpowiednie doświadczenie w takim zakresie do wykonywania tego typu ocen? ..... 8

**TEMAT: WYTYCZNE NR 9 PREZESA ULC Z DNIA 29 SIERPNI 2016 W SPRAWIE OKRESÓW  
MIĘDZYREMEONTOWYCH SILNIKÓW TŁOKOWYCH..... 9**

6. Dlaczego silniki tłokowe z samoczynnym zapłonem są wyłączone z możliwości eksploatacji według stanu technicznego? Doświadczenia organizacji [temat zgłosił Aero Club] w zakresie eksploatacji tych silników (Diamond DA-42, Cessny) wskazują, że są one bardziej niezawodne niż inne silniki. .... 9
7. Według wytycznych silnik, który osiągnął swój rewers godzinowy/ kalendarzowy może przejść na eksploatację według stanu technicznego. Według instrukcji Lycoming nie ma przeglądu po 12 latach tylko pełny overhaul? Czy statek powietrzny użytkowany w ATO może przejść na taką eksploatację? ..... 9
8. Jakie parametry pracy silnika muszą być monitorowane, aby móc zastosować wytyczne? ..... 9
9. Jak monitorować parametry lotu, skoro nie wszystkie typy urządzeń rejestrujących mają uznane STC przez EASA? ..... 9
10. Czy w przypadku, gdy silnik podlegał inspekcji po uderzeniu śmigłem (zakres zbliżony do OVH) i miał wymienione cylindry, wałek rozrządu, kasowniki luzów zaworowych i wszystkie części określone jako obowiązkowe do wymiany w dokumentacji producenta (uszczelnienia, panewki itp.), a w silniku podczas inspekcji nie stwierdzono korozji, to, czy dla takiego silnika można przedłużyć rewers kalendarzowy? Niektóre nadzory europejskie (np. belgijski) uznają, że o ile godziny nie zostają wyzerowane, o tyle kalendarz jest resetowany. .... 10
11. W jakim laboratorium można dokonywać analizy spektrograficznej oleju? W trakcie seminarium pojawiała się sformułowanie "akredytowane laboratorium" - co ono oznacza? Czy chodzi o Polskie Centrum Akredytacyjne? Co w przypadku używania innych laboratoriów, np. samochodowych, dla maszyn budowlanych, itp.? ..... 10
12. Czy w przypadku posiadania własnego spektrometru/spektrografu należy zmieniać swój zakres zatwierdzenia? Jakie będą wówczas wymagania dla personelu wykonującego tego typu czynności? Co w przypadku, gdy urządzenie wykorzystywane do wykonywania takich badań samo podaje wynik, a zaangażowanie personelu ogranicza się do włożenia próbki i uruchomienia urządzenia? ..... 10
13. Czy w związku z tym, że ograniczenia żywotności silników lotniczych (Lycoming/Continental) nie są ujęte w rozdziale 4 ani EMM ani AMM, to czy można traktować wytyczne Prezesa ULC jako wiążące? ..... 11
14. Czy Wytyczne nr 9 dotyczą także silników zabudowanych w samolotach ultralekkich? ..... 11
15. Czy silniki, na których został wykonany przegląd po 12-stu latach i od tego przeglądu nie minęło następne 12 lat, są traktowane jako silniki, które ukończyły zalecany rewers przez Producenta i podlegają Wytycznym nr 9, czy są traktowane jako mieszczące się w rewersie? ..... 11
16. Czy SP ELA1, którego właściciel chce przedłużyć TBO silnika, ma obowiązek korzystania z Wytycznych nr 9 Prezesa ULC, czy wystarczy skorzystać z możliwości danych przez M.A.302 lit. h)? ..... 11

**TEMAT: WYTYCZNE PREZESA ULC W SPRAWIE DOKUMENTACJI CIĄGŁEJ ZDATNOŚCI DO LOTU ..... 13**

17. Czy każdy dzień lotny należy odnotować w książce płatowca? Czy nie należałoby przejść na system wpisywania nalotu do książki tylko przy podejmowaniu akcji serwisowej (nalot wpisywany jest do PDT-a/ dziennika podróży)? ..... 13
18. Co robimy z kopią Pokładowego Dziennika Technicznego/ Dziennika Podróży? ..... 13
19. W Finlandii stosuje się system prowadzenia wszystkich zapisów w jednej książce, która pełni rolę PDT-a/ Dziennika Podróży oraz książki statku powietrznego? Czy w Polsce nie powinno się wprowadzić analogicznego, uproszczonego systemu zamiast dublowania zapisów w kilku miejscach? ..... 13

20. Czy PDT może być stosowany zamiennie z Dziennikiem Podróży? ..... 14
21. Skoro w PDT wpisywany jest każdy wykonany lot, to czy dzienny nalot należy wpisywać również do książki płatowca? ..... 14
22. Skoro PDT spełnia wszystkie wymagania, czy nie należałoby pozostawić sam PDT, a tym samym zrezygnować z książek statku powietrznego?..... 14

#### **TEMAT: ZMIANY ORAZ NAPRAWY STANDARDOWE: CS-STAN/ AMC M.A.801/ FAA AC.43.13.2B ..... 16**

23. Czy przywilej wystąpienia o zmianę standardową jest ograniczony wyłącznie do właściciela statku powietrznego? ..... 16
24. Wiele urządzeń dostępnych na rynku, np. rejestratory, mają STC zatwierdzone przez FAA, ale nie jest ono uznane przez EASA. W konsekwencji użytkownicy często są skazani na jedno urządzenie, którego STC jest uznane przez EASA, a które niekoniecznie jest najlepsze? Co zrobić w takiej sytuacji? ..... 16
25. Jakie jest stanowisko EASA odnośnie urządzeń wielofunkcyjnych – na przykład VHF+VOR, urządzenie KX155? W przepisach mowa jest o radiostacji, wydawałoby się więc, że jest to kwestia interpretacji, jakie funkcje urządzenie może pełnić? Można montować VHF oraz VOR oddzielnie, a nie można w jednym urządzeniu? ..... 17
26. Co w sytuacji, kiedy wymieniamy radiostację na statku powietrznym, tzn. montujemy nowy model radiostacji, który ma te same parametry, co wybudowana radiostacja? Czy mamy tu do czynienia z zabudową czy z wymianą? Jeśli nowa radiostacja ma inne parametry, czy należy to traktować jako zmianę ograniczeń operacyjnych, czy mieści się to w zakresie CS-STAN? ..... 17
27. Czy równoważność norm ETSO i TSO ma zastosowanie wyłącznie w przypadku zabudowy ELT czy również innych urządzeń? ..... 18
28. Odnośnie zapewnienia zgodności części z projektem typu - często występują problemy. Dla przykładu, europejscy posiadacze TC (TC Holder) często oznaczają opony, np. Good Year, swoim part-number'em. W rezultacie PN w katalogu części jest inny niż na oponie. Jak to zweryfikować?..... 18
29. W trakcie napraw spotyka się szybowce, które naprawiane są na podstawie dokumentów EASA, zatwierdzanych bez wiedzy właściciela certyfikatu typu. Kto odpowiada za te szybowce? Czy można zatwierdzić Instrukcję Naprawy bez uwzględnienia dokumentacji konstrukcyjnej TC Holder'a? ..... 18
30. Czy jest możliwość cofnięcia modyfikacji przeprowadzonej na importowanym statku powietrznym w oparciu o STC zatwierdzone przez FAA (nieuznane przez EASA)? Jak można to zrobić? ..... 19
31. Czy w sytuacji wymiany ELT starego typu na nowy model, co wiąże się ze zmianą częstotliwości (243MHz), nie mamy do czynienia z przekroczeniem ograniczeń operacyjnych?..... 19

#### **TEMAT: UŻYTKOWANIE KAMER GO-PRO ORAZ PODOBNEGO WYPOSAŻENIA..... 20**

32. Czy są jakieś ograniczenia, jeśli chodzi o ilość urządzeń „przyczepionych” w kabinie statku powietrznego? ..... 20
33. Co z mocowaniem urządzeń na zewnątrz statku powietrznego? ..... 21
34. Co w przypadku uchwytów montowanych w kabinach przy użyciu taśmy dwustronnej? Rozwiązania takie są stosowane szeroko na świecie chociażby w zakresie treningu w akrobacji lotniczej? ..... 21

#### **TEMAT: LICENCJE MECHANIKÓW ..... 22**

35. Czy nie jest tak, że uprawnienie kategorii C dla skomplikowanych statków powietrznych, obejmuje również uprawnienie dla innych niż skomplikowane statki powietrzne? ..... 22
36. Czy nowe kategorie licencji nie powinny mieć zastosowania tylko w przypadku nowo wydawanych licencji? ..... 22
37. We wzorze licencji/ slajdach występują dwa określenia: „statek powietrzny” oraz „statek lotniczy”? Skąd ta rozbieżność w pojęciach? ..... 22
38. Czy ostatni zakres wskazany na slajdzie nr 6 nie jest jednoznaczny z uprawnieniem kategorii B1.2? ..... 22
39. W Grupie 1 statków powietrznych mowa jest o SP wyposażonych w systemy fly-by-wire. Czy Cessna 150 z silnikiem sterowanym elektronicznie kwalifikuje się do tej grupy? ..... 22
40. Czy osoba z licencją Part-66 może obsługiwać ultralekkie statki powietrzne, dla których właściwe są krajowe świadectwa kwalifikacji? W przepisach brakuje konsekwencji – o ile w przypadku licencji Part-66 i licencji krajowych jest powiązanie, o tyle w przypadku świadectw kwalifikacji takiego odniesienia brak. Przepisy krajowe są bardziej restrykcyjne niż europejskie. .... 22
41. Firmy niemieckie nie prowadzą szkoleń obsługowych na swoich typach szybowców - jak w tej sytuacji zdobyć przeszkolenie na niemieckie typy szybowców, żeby uzyskać uprawnienia do ich obsługi? ..... 23
42. Mechanik z uprawnieniem B.1.2 może wykonywać proste testy w zakresie uprawnienia B.2. Czy określono katalog tych czynności? .. 23
43. Do jakiej licencji zostanie zakwalifikowany Mi-2? ..... 23
44. Jak traktowane będą szybowce LS a/b/c/d.... – jako oddzielne typy statków powietrznych, na które trzeba będzie uzyskać przeszkolenie, czy jako jeden typ/ grupa producenta?..... 23
45. Czy praktyczne przeszkolenie na typ w przypadku szybowców jest wystarczające? ..... 23
46. Kiedy wejdą w życie przepisy dotyczące licencji Part-66 zamiast licencji krajowej MML?..... 23

47. Czy lepiej będzie odbyć szkolenie na kilkanaście/ kilkadziesiąt typów szybowców, czy czekać na wejście przepisów?..... 23
48. Czy po wejściu w życie nowych przepisów zostanie utrzymana licencja krajowa na szybowce nie-EASA'owskie?..... 24
49. EASA wydała opinię mówiącą, że posiadacz licencji obsługowej dla Grupy 3 nie musi posiadać uprawnień na typ. Tymczasem w licencjach krajowych wymaga się, aby posiadacz licencji miał uprawnienie na typ..... 24
50. Dlaczego mając licencję Part-66 dla Grupy 3 można obsługiwać krajowe statki powietrzne, a nie można ich obsługiwać z licencją krajową?..... 25
51. Czy posiadacz licencji Part-66 na szybowce będzie mógł obsługiwać szybowce z Aneksu II? ..... 25

**TEMAT: UŁATWIENIA DLA GA – FAZA I – ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) 2015/1088 Z DNIA 3 LIPCA 2015  
ZMIENIAJĄCE ROZPORZĄDZENIE (UE) 1321/2014 W ODNIESIENIU DO ZŁAGODZENIA WYMAGAŃ  
DOTYCZĄCYCH PROCEDUR OBSŁUGI TECHNICZNEJ STATKÓW POWIETRZNYCH LOTNICTWA OGÓLNEGO..... 26**

52. Czy użytkownik opracowujący POT musi uwzględnić wszystkie prace zawarte w IOT producenta?..... 26
53. Czy informacja o przeprowadzonym przeglądzie/analizie POT w świetle nowych przepisów będzie musiała być przekazana do ULC? . 26
54. Jeżeli właściciel SP podpisuje umowę z CAMO, czy nadal pozostaje odpowiedzialny za zdatność do lotu statku powietrznego? ..... 26
55. Czy jeśli właściciel statku powietrznego podpisał umowę z CAMO, może on „zadeklarować” POT? Kto w takiej sytuacji odpowiada za ten program obsługi? Dla przykładu, właściciel nie chce wykonywać przeglądów strukturalnych, a Kierownik CAMO nie chce wziąć odpowiedzialności za taki program. .... 27
56. Czy odejście od niektórych zadań obsługowych musi być uzasadnione, jeśli POT jest zgodny z MIP? ..... 28
57. Czy POT musi być „zadeklarowany” przez pilota-właściciela? Co w sytuacji, kiedy właściciel nie posiada licencji pilota? ..... 28
58. Co w sytuacji, kiedy nadzór nie zgadza się z odejściem od zadań obsługowych? ..... 29
59. Czy w przypadku zastosowania odstępstw od Instrukcji Obsługi Technicznej właściciel certyfikatu typu jest o tym informowany? W takiej sytuacji właściciel TC nie może brać odpowiedzialności za typ [stanowisko wyrażone przez pytającego]..... 29
60. Czy zmiany w przepisach dotyczące ułatwień dla lotnictwa ogólnego były konsultowane na etapie ich wprowadzania z producentami wyrobów lotniczych? ..... 29
61. Odstąpienie od niektórych zadań obsługowych może skutkować odmową wykonania naprawy gwarancyjnej przez producenta. .... 29
62. Personel ARC, analizując zapisy z obsług oraz POT, może dojść do wniosku, że odejście od wykonywania niektórych zadań obsługowych (np. wymiana oleju) może zagrażać bezpieczeństwu eksploatacji statku powietrznego. Co należy zrobić w takiej sytuacji? W praktyce odmowa wydania/ przedłużenia ARC skutkuje tym, że właściciel szuka innego personelu, który nie będzie zgłaszał zastrzeżeń. W przypadku odmowy wydania ARC przez personel – jak w wyżej opisanej sytuacji – czy takie sytuacje będą gdzieś rejestrowane? ..... 29
63. W przypadku odejścia od rekomendacji producenta, jak należy to uzasadnić/ udokumentować? ..... 30
64. Czy odstępstwa od Instrukcji Obsługi Technicznej nie powinny być zgłaszane właścicielowi TC celem ich uwzględnienia w arkuszu danych do Certyfikatu Typu? W arkuszu danych TC są instrukcje, co należy zrobić aby SP spełniał wymagania typu..... 30
65. Czy nie należałoby rozdzielić tych dwóch sytuacji – albo decyzja właściciela albo odpowiedzialność właściciela certyfikatu typu?..... 31
66. Czy CAMO może zarządzać statkiem powietrznym w oparciu o POT dostarczony przez klienta? Obowiązkiem CAMO jest, m.in., opracowanie POT, ale może być tak, że klient przychodzi ze swoim programem – czy CAMO może zarządzać tym SP na podstawie tego programu? Czy program pozostaje własnością klienta? ..... 31
67. Slajd 17 – który to punkt przepisu? Czy dotyczy to wyłącznie organizacji AMO czy również niezależnych mechaników?..... 31
68. Na zachodzie od lat praktykowany jest grupowy wpis ELA1 w zakresie zatwierdzenia organizacji – dlaczego w Polsce wprowadza się to dopiero teraz? ..... 31
69. Podczas seminarium zostało powiedziane, że organizacje AMO nie mogą zatwierdzać POT. Natomiast w najnowszych Part 145 pkt. 145.A.75 lit. g) wg nas daje taką możliwość. Proszę o odniesienie się do tego punktu. .... 32
70. Czy jeśli pierwotnie POT zatwierdził ULC (zatwierdzenie bezpośrednie) np. dla samolotu ELA1, to czy teraz zmianę 1 może do tego POT zatwierdzić Właściciel/CAMO, czy musi być osobno opracowane nowe wydanie, które od początku będzie zatwierdzane w drodze zatwierdzenia pośredniego? Głównie pytam o POTy, które są opracowane wg dawnych wytycznych (te duże). .... 32
71. Czy bazowy program obsługi technicznej musi zawierać odniesienie do aktualnych rewizji instrukcji obsługi technicznej (AMM, EMM, PMM) i czy trzeba go modyfikować po każdej zmianie do tych instrukcji?..... 33
72. Czy POT bazowy musi zawierać harmonogram obsługi? ..... 33
73. Czy bazowy program obsługi technicznej musi podlegać corocznej analizie efektywności? ..... 33
74. Czy, w przypadku korzystania z procedury zatwierdzeń pośrednich POT, należy przesiać papierową wersję zatwierdzonego dokumentu do ULC, czy wystarczy wersja elektroniczna wysyłana na acam@ulc.gov.pl? ..... 34

75. Czy organizacja PART-M/G może zatwierdzić pośrednio POT zgodnie z M.A.302(c) na dowolny SP „non-complex”, do którego posiada dokumentację techniczną i na tej podstawie ubiegać się o ewentualne rozszerzenie zakresu zatwierdzenia? Czy jest wymagany wówczas wewnętrzny audyt jakości i ewentualnie w jakim zakresie powinien być taki audyt przeprowadzony? ..... 34
76. Czy w dalszym ciągu należy przysyłać do ULC raporty zastosowanych tolerancji? ..... 36
77. Czy organizacja PART-M/G może zarządzać samolotem ELA1, którego POT został „zadeklarowany” przez właściciela zgodnie z M.A.302(h), i który posiada odstępstwa od rekomendacji DAH? ..... 36
78. Czy organizacja PART-M/G może zatwierdzić pośrednio - zgodnie z M.A.302(c) - POT dla SP ELA1, który posiada odstępstwa od rekomendacji DAH? ..... 36

#### **TEMAT: UŁATWIENIA DLA GENERAL AVIATION - FAZA II – PART-M LIGHT, PART-CAO ..... 37**

79. Planowane są duże zmiany w Part-M. Czy w Part-145 również planowane są zmiany? ..... 37
80. Czy w Part-CAO przewidziana jest obsługa liniowa? ..... 37
81. Czy ważność uprawnień ARC będzie uznawana tylko w państwach członkowskich UE czy również w krajach stowarzyszonych z EASA? ..... 37
82. Czy ATO będą mogły być obsługiwane według Part-CAO? ..... 37
83. Pod który załącznik M podlegają statki powietrzne poniżej 2730 kg użytkowane w CAT? Pod który użytkowane w ATO? ..... 37

#### **TEMAT: ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) 1536/2015 Z DNIA 16 WRZEŚNIA 2015 ZMIENIAJĄCE ROPORZĄDZENIE (UE) NR 1321/2014 W ODNIESIENIU DO DOSTOSOWANIA PRZEPISÓW DOTYCZĄCYCH CIĄGŁEJ ZDATNOŚCI DO LOTU DO ROZPORZĄDZENIA (WE) NR 216/2008, KRYTYCZNYCH ZADAŃ OBSŁUGI TECHNICZNEJ I MONITOROWANIA CIĄGŁEJ ZDATNOŚCI DO LOTU STATKU POWIETRZNEGO. .... 38**

84. Czy w przypadku obsługi układów sterowania podwójna kontrola może mieć formę re-inspekcji? ..... 38
85. Czy zasady dotyczące prowadzenia niezależnych inspekcji/ re-inspekcji mają zastosowanie do niezależnego personelu obsługowego? ..... 38
86. Jakie warunki należy spełnić, by w certyfikacie organizacji PART-M, w zakresie zatwierdzenia, otrzymać ogólny wpis np. „Group 3 aircraft” lub „Aircraft below 2730 kg” zgodnie z 66.A.5 lub jak podaje AMC M.B.703? ..... 38

#### **TEMAT: ZASADY KODOWANIA I REJESTRACJI NADAJNIKÓW SYGNAŁU NIEBEZPIECZEŃSTWA (ELT) ..... 40**

87. Jeżeli statek powietrzny zmienia kraj – czy jest obowiązek informowania o tym? Na kim spoczywa taki obowiązek? ..... 40
88. Co powinien zrobić nowy właściciel indywidualnego nadajnika ELT – w sytuacji, kiedy nadajnik zmienia właściciela? ..... 40
89. Co w sytuacji pożyczania nadajników? ..... 40
90. Czy za rejestrację/ zmiany/ wyrejestrowanie ELT obowiązują opłaty? ..... 40
91. Czy ULC wystawia zaświadczenie o rejestracji? ..... 40

#### **TEMAT: WDROŻENIE SEPARACJI MIĘDZYKANALOWEJ 8,33 KHZ W FIR WARSZAWA ..... 41**

92. Czy uzyskane odstępstwo od UKE w zakresie zastosowania separacji musi znajdować się na pokładzie statku powietrzego? ..... 41
93. Czy świadectwa radiowe, w przypadku uzyskania odstępstwa przez Polskę, będą automatycznie przedłużane na okres udzielenia odstępstwa czy należy indywidualnie o to wnioskować? ..... 41

#### **TEMAT: DZIAŁANIA ORGANIZACJI W ZAKRESIE POSTĘPOWANIA Z NIEZGODNOŚCIAMI STWIERDZONYMI PODCZAS AUDYTÓW ZEWNĘTRZNYCH PROWADZONYCH PRZEZ INSPEKTORÓW ULC ..... 42**

94. Czy stwierdzenie niezgodności poziomu 2 w trakcie audytu organizacji blokuje możliwość wprowadzenia bieżących zmian w charakterystyce do momentu zamknięcia tych niezgodności? ..... 42
95. Czy jest możliwość poprawy funkcjonalności łącza ACAM/ zwiększenia pojemności skrzynki ACAM. Przy przesyłaniu dużych plików pojawiają się problemy ..... 42
96. Punkt 15 raportu z audytu przywołuje rozporządzenie o certyfikacji z 2013 roku – w rozporządzeniu nie ma mowy o działaniach korygujących ..... 42
97. Czy w każdym przypadku warunkiem usunięcia niezgodności jest złożenie i zatwierdzenie programu naprawczego przez ULC? Wydłuża to znacznie proces usuwania niezgodności powodując czasem przekroczenie wyznaczonych terminów. .... 42

#### **TEMAT: KWALIFIKOWANIE PERSONELU POŚWIADCZAJĄCEGO OBSŁUGĘ KOMPONENTÓW ..... 43**

98. Czy istnieje możliwość uzyskania zatwierdzenia organizacji PART145/M/F na remonty np. śmigieł lub silników lotniczych bez posiadania personelu licencjonowanego, a jedynie personelu, który posiadają wystarczające doświadczenie z zakresu wnioskowanych czynności? W przypadku posiadania tylko i wyłącznie stacji remontów silników mechanik posiadający licencję nie będzie w stanie udokumentować odpowiedniej praktyki niezbędnej do utrzymania licencji ..... 43

<b>TEMAT: DRUKI POT .....</b>	<b>44</b>
99. Czy we wzorach druków opracowywanych przez ULC można byłoby umieścić informację: „zmieniono dnia...”? .....	44
100. Czy przeglądy POT muszą być przesyłane do ULC? .....	44
101. Czy możliwe jest zastosowanie tolerancji w przypadku zadań obsługowych zalecanych przez producenta w IOT rozdział 5? .....	44
<b>PANEL DYSKUSYJNY .....</b>	<b>45</b>
102. Czy byłaby możliwość utworzenia szybszej ścieżki postępowania dla uzyskania PtF? .....	45
103. Czy można przedłużyć ARC dla statku powietrznego (mowa tu o nowym SP), który po raz pierwszy miał wydane ARC na kilka - kilkanaście dni przed wpisaniem SP do wykazu SP w CAME organizacji (przy założeniu, że organizacja zarządza już SP danego typu oraz umowa na ZCzDL została podpisana wcześniej)? Wówczas do „pełnego roku” w zarządzaniu przez jedną organizację brakuje tych kilku - kilkunastu dni. ....	45
104. Pytanie powiązane z pytaniem wcześniejszym. Czy można skorzystać z możliwości wykonania przeglądu i przedłużenia ARC na 30 dni przed upływem jego ważności w przypadku, gdy „rok w zarządzaniu jednej organizacji” upływa w dacie ważności obecnego ARC? ....	45
105. Czy pilot SP innego niż CMPA, nieużytkowanego komercyjnie, może skorzystać z procedur zawartych w MEL/CDL by odroczyć usterki niewpływające na bezpieczeństwo lotu? Czy taki pilot musi spełniać jakieś szczególne wymogi? .....	46
106. W przypadku, gdy odłożenie usunięcia usterki zgodnie z MEL wymaga wykonania procedury obsługowej, to wykonanie takiej procedury musi być poświadczony wydaniem poświadczenia CRS przez personel poświadczający, o którym mowa - w zależności od przypadku - w M.A.801 lub 145.A.35, lub pilota, w imieniu organizacji obsługowej w zakresie wydanego imiennego upoważnienia, zgodnie z 145.A.30 lit. j) ppkt 4 lub M.A.606 lit. h). Czy ARC może zostać wydane dla SP, na którym występują odpowiednio udokumentowane usterki odroczone zgodnie z MEL/CDL? .....	46
107. Spółka ABC jest w posiadaniu dwóch samolotów (Piper Pawnee, Jak 12M), które są wynajmowane do aeroklubów, aby te mogły prowadzić działalność statutową, holowanie szybowców, skoki spadochronowe. Czy ta działalność jest działalnością zarobkową? .....	47
108. Czy samolot Jak-12M, którego jesteśmy właścicielami, aby mógł holować i wywozić skoczków musi być w CAMO i obsługiwany w organizacji obsługowej, czy może być obsługiwany przez mechanika wolnego strzelca? .....	47

**TEMAT: WYTYCZNE NR 8 PREZESA ULC Z DNIA 27 LIPCA 2016 W SPRAWIE SPECJALNYCH PROGRAMÓW OBSŁUG STRUKTURALNYCH**

- 1. Co w przypadku, gdy posiadacz certyfikatu typu nie opracował programów SID? Beechcraft i Piper opracowały pewne czynności dotyczące kontroli na okoliczność występowania korozji w strefach, w których doświadczenie eksploatacyjne wskazywało na jej występowanie, i wprowadziły albo zmiany do AMM albo biuletyny serwisowe? Czy w takim przypadku można przyjąć, że wykonując np. inspekcję specjalną po 7latach/1000 godzinach na samolocie Piper Seneca wykonuje się zadania SID? Co w takim przypadku z drukiem NTO?**

Wytyczne nr 8 Prezesa ULC dotyczą wyłącznie uzupełniających programów obsługi strukturalnych, opracowanych na podstawie, m.in., ogólnika doradczego nr AC 91-60, wydanego przez FAA, lub na podstawie akceptowalnych sposobów spełnienia nr AMC 20-20, wydanych przez EASA, lub innych tego typu dokumentów. Zadania „Out-of-Phase”, dotyczące wykrywania korozji oraz pęknięć zmęczeniowych, nie będące częścią uzupełniających programów obsługi strukturalnych, zawarte instrukcjach w zakresie ciągłej zdatności do lotu, powinny być wykonywane zgodnie z rekomendacjami posiadacza zatwierdzenia projektu typu.

- 2. Kto w przypadku opracowania programu SID dla innych statków powietrznych ponosi odpowiedzialność za ewentualne uszkodzenia wynikające z implementacji takich inspekcji? ULC, który zatwierdza taki POT, czy użytkownik/CAMO, które opracowało dany program inspekcji?**

Nieuwzględnienie - w całości lub w części - specjalnych programów obsługi strukturalnych w programie obsługi technicznej, w oparciu o Wytyczne nr 8 Prezesa ULC, wiąże się z następującą odpowiedzialnością:

- Na podstawie pkt. M.A.201 lit c) organizacja prowadząca obsługę techniczną odpowiada za wykonane zadania. Wobec powyższego, za wykonanie oraz poświadczenie przeglądu weryfikacyjnego, o którym mowa w pkt I załącznika nr 1 do Wytycznych nr 8 Prezesa ULC, odpowiada organizacja obsługowa.

Personel poświadczający, wystawiając druk NTO (No Technical Objection) oświadcza, że wszystkie stwierdzone uszkodzenia zostały usunięte oraz poświadczone zgodnie z M.A.801 lit. b) pkt 1 lub 145.A.50, oraz, że stan techniczny struktury statku powietrznego umożliwia jego bezpieczną eksploatację do kolejnej planowej obsługi technicznej poziomu „roczny przegląd”.

- Wykazanie zgodności POT z Wytycznymi nr 8 nie zwalnia właściciela statku powietrznego z obowiązku spełnienia wymagań pkt M.A.201 lit. a) Part-M, zgodnie z którymi właściciel odpowiada za ciągłą zdatność do lotu statku powietrznego, oraz zapewnia, że żaden lot nie odbędzie się, o ile statek powietrzny nie jest utrzymywany w stanie zdatności do lotu. W przypadku statków powietrznych ELA1 niewykonujących operacji zarobkowych oraz posiadających „deklarowany” program obsługi technicznej, wykazanie spełnienia POT z Wytycznymi nr 8 nie zwalnia właściciela z obowiązku spełnienia wymagań przepisu pkt M.A.302 lit. h) pkt 4, zgodnie z którym właściciel deklaruje pełną odpowiedzialność za treść POT, a w szczególności za wszelkie odstępstwa od zaleceń posiadacza zatwierdzenia projektu.

- W zakresie programu obsługi technicznej:

Na podstawie pkt. M.B.301 lit. b) oraz AMC do pkt. M.B.301 lit. b) Prezes ULC ponosi odpowiedzialność za sprawdzenie, czy POT zapewnia ciągłą zdatność do lotu konkretnych, wymienionych w nim statków powietrznych, oraz, czy jest on odpowiedni dla proponowanego środowiska i zakresu ich użytkowania. Prezes ULC, w celu wywiązania się z ww. odpowiedzialności, oceniając POT w oparciu o jego podstawy wspiera się poświadczeniem obsługi, formularzem NTO oraz zapisami z obsługi, podczas której był wykonywany przegląd weryfikacyjny struktury statku powietrznego, zgodnie z pkt. I Załącznika nr 1 do Wytycznych nr 8. Natomiast, zgodnie z pkt. M.A.302 lit. g) Part-M, właściciel lub CAMO ponosi odpowiedzialność za zapewnienie, że program obsługi

technicznej statku powietrznego podlega okresowym analizom i, jeśli to konieczne, jest odpowiednio korygowany, m.in. w oparciu o doświadczenie operacyjne.

W przypadku statków powietrznych ELA1 niewykonyjących operacji zarobkowych oraz posiadających „deklarowany” program obsługi technicznej, zgodnie z M.A.302 lit. h) pkt 5, przegląd programu obsługi technicznej statku powietrznego przeprowadzany jest co najmniej raz w roku. Zgodnie z AMC do pkt M.A.302 lit. h), podczas corocznego przeglądu programu obsługi należy rozważyć wyniki przeprowadzonych w danym roku prac obsługowych, które mogą ujawnić, że aktualny program obsługi jest nieodpowiedni, oraz wyniki przeglądu zdadności do lotu przeprowadzonego na statku powietrznym, co może ujawnić, że aktualny program obsługi jest nieodpowiedni.

### **3. Czy po raz kolejny ULC będzie wymagał bezpodstawnej certyfikacji w zakresie C20 do przeprowadzania takich przeglądów?**

Zgodnie z pkt 4 oraz 6 dodatku IV „System klas i kategorii zatwierdzenia dla organizacji obsługi technicznej”, o których mowa w załączniku I (część M) podczęść F oraz w załączniku II (część 145)” do rozporządzenia (UE) 1321/2014:

- Zaszeregowanie w kategorii klasy A oznacza, że zatwierdzona organizacja obsługi technicznej może prowadzić obsługę techniczną statku powietrznego, a także dowolnych jego podzespołów (w tym silników i/lub pomocniczych zespołów zasilania), zgodnie z danymi obsługi technicznej statku powietrznego, lub — za zgodą właściwego organu — zgodnie z danymi obsługi technicznej podzespołu, jednak wyłącznie wtedy, gdy takie podzespoły są zainstalowane w statku powietrznym. Niemniej jednak, organizacja obsługi technicznej posiadająca kategorię klasy A może czasowo wymontować dany podzespół w celu przeprowadzenia czynności obsługi technicznej, aby ułatwić dostęp do tego podzespołu, chyba, że jego demontaż spowoduje potrzebę przeprowadzenia dodatkowych czynności obsługi technicznej, niepodlegających postanowieniom niniejszego punktu.
- Zaszeregowanie w kategorii klasy C oznacza, że zatwierdzona organizacja obsługi technicznej może wykonywać obsługę techniczną podzespołów niezabudowanych (z wyjątkiem silnika i pomocniczych zespołów zasilania), przeznaczonych do instalacji w statku powietrznym lub silniku/pomocniczym zespole zasilania.

Przegląd weryfikacyjny, o którym mowa w pkt. I Załącznika nr 1 do Wytycznych nr 8 Prezesa ULC, jest obsługą statku powietrznego oraz podzespołów zabudowanych na statku powietrznym (możliwe jest czasowe wymontowanie danego podzespołu w celu przeprowadzenia czynności obsługi technicznej, aby ułatwić dostęp do tego podzespołu), zgodnie z danymi obsługowymi statku powietrznego, gdzie - zgodnie z art. 2 rozporządzenia (UE) 1321/2014 – „podzespół” oznacza silnik, śmigło, część lub wyposażenie. W związku z tym, od organizacji nie wymaga się zaszeregowania w kategorii klasy C przy wykonywaniu przeglądu weryfikacyjnego.

Zaszeregowanie w kategorii klasy C będzie wymagane jedynie w przypadku gdy organizacja przyjmie na obsługę techniczną wyłącznie sam podzespołów np. zespawanie uszkodzonej kratownicy silnika.

### **4. Jakie zmiany będzie musiała wprowadzić w swoim zakresie zatwierdzenia organizacja wykonująca tego typu przeglądy?**

Każda organizacja obsługowa zaszeregowana w kategorii klasy A, posiadająca zakres zatwierdzenia właściwy dla danego typu statku powietrznego, obejmujący obsługę techniczną poziomu obsługi rocznej „annual” lub po 100 godz. lotu, może wykonać przegląd weryfikacyjny, o którym mowa w pkt. I Załącznika nr 1 do Wytycznych nr 8 Prezesa ULC.

**5. Czy ULC będzie analizował wystawione druki NTO? Jeśli tak, to kto będzie posiadał odpowiednie doświadczenie w takim zakresie do wykonywania tego typu ocen?**

Zgodnie z pkt III ppkt 2 Załącznika 1 do Wytycznych nr 8 Prezesa ULC, do wniosku o zatwierdzenie programu obsługi technicznej załącza się dodatkowo:

- a) Formularz oceny ryzyka zgodny z Załącznikiem nr 3,
- b) NTO opracowany zgodnie ze wzorem określonym w Załączniku nr 2, poświadczenie obsługi technicznej (CRS), oraz zapisy z obsługi, podczas której był wykonany przegląd weryfikacyjny struktury statku powietrznego, zgodnie z pkt I Załącznika nr 1,
- c) Status modyfikacji i napraw,
- d) Kopię dokumentu zawierającego specjalny program obsług strukturalnych.

Wszystkie ww. załączniki, zgodnie z AMC do pkt. M.B.301 lit b), będą analizowane w ramach oceny projektu programu obsługi technicznej, jeśli zostanie on złożony do zatwierdzenia przez Prezesa ULC. Ponadto, zgodnie z AMC do pkt M.B.301 lit. a), Prezes ULC zapewnia, że inspektorzy urzędu sprawdzający spełnienie wymagań pkt. M.A.302 „Program obsługi technicznej”, przeszli przeszkolenie w zakresie opracowania i nadzorowania programu obsługi technicznej.

Natomiast analiza i ocena druku NTO, wykonana z upoważnienia Prezesa ULC, nie jest oceną stanu technicznego statku powietrznego. To personel wykonujący przegląd weryfikacyjny i składający oświadczenie na druku NTO, potwierdza, że wszystkie stwierdzone uszkodzenia zostały usunięte, a stan struktury statku powietrznego umożliwia jego bezpieczną eksploatację do kolejnej planowej obsługi poziomu „przegląd roczny”, musi mieć odpowiednie doświadczenie do dokonania ww. oceny.



## TEMAT: WYTYCZNE NR 9 PREZESA ULC Z DNIA 29 SIERPNI 2016 W SPRAWIE OKRESÓW MIĘDZYREMEONTOWYCH SILNIKÓW TŁOKOWYCH

- 6. Dlaczego silniki tłokowe z samoczynnym zapłonem są wyłączone z możliwości eksploatacji według stanu technicznego? Doświadczenia organizacji [temat zgłosił Aero Club] w zakresie eksploatacji tych silników (Diamond DA-42, Cessny) wskazują, że są one bardziej niezawodne niż inne silniki.**

Silniki z zapłonem samoczynnym weszły do szerszej eksploatacji w lotnictwie GA stosunkowo niedawno (około 2002 roku), zatem doświadczenia eksploatacyjne na samolotach lub śmigłowcach z tego typu silnikami pochodzą ze znacznie krótszego okresu eksploatacyjnego – w porównaniu do silników z zapłonem iskrowym. W silnikach tych stosuje się elektroniczne układy sterowania EEC lub FADEC, których sprawdzenie i weryfikacja wymaga zaawansowanych technik i specjalistycznej wiedzy, nieudostępnianej zazwyczaj organizacjom obsługowym przez posiadacza DAH. Ponadto, z uwagi na fakt eksploatacji tych silników na paliwie lotniczym Jet - A lub oleju napędowym samochodowym, mamy różne warunki eksploatacji (paliwa lotnicze: Jet-A, A-1, TS-1, RT JP-8 do niedawna nie miały kontrolowanej liczby cetanowej, obecna norma EN-ISO5165/ASTM D613 wymaga liczby cetanowej minimum 30, chociaż producenci niektórych silników wymagają min. 36). Trudno jest porównywać niezawodność tych silników, bazując wyłącznie na danych z eksploatacji wyłącznie trzech typów silników (Centurion- Tielert, CFM, EC-4 Austro-Engine), stąd wiedzę na temat trwałości tych silników posiada na dziś wyłącznie DAH i dlatego należy ściśle stosować się do jego danych.

- 7. Według wytycznych silnik, który osiągnął swój resurs godzinowy/ kalendarzowy może przejść na eksploatację według stanu technicznego. Według instrukcji Lycoming nie ma przeglądu po 12 latach tylko pełny overhaul? Czy statek powietrzny użytkowany w ATO może przejść na taką eksploatację?**

W liście serwisowym nr 1009AY Lycoming zaleca dla wszystkich silników, które nie osiągnęły interwałów godzinnych, określonych w Tabeli 1 oraz 2, aby były poddane naprawie głównej po dwunastu latach eksploatacji.

W przypadku, gdy statek powietrzny o MTOM mniejszym lub równym 2730 kg jest wykorzystywany do działalności zarobkowej (np. zarobkowe ATO - definicja przywołana jest w GM do M.A.201 lit. e)), nieuwzględnienie okresów międzyremontowych silników tłokowych na takim statku powietrznym możliwa jest po przeprowadzeniu działań, o których mowa w § 6 oraz § 8 Wytycznych nr 9 Prezesa ULC.

Part-M Light umożliwi odejście od TBO na zasadach odpowiedzialności CAMO (dotyczy również statków powietrznych użytkowanych w ATO).

- 8. Jakie parametry pracy silnika muszą być monitorowane, aby móc zastosować wytyczne?**

W przypadku zabudowania na statku powietrznym rejestratora paramentów lotu zalecamy monitorowanie wszystkich parametrów pracy silnika, które możliwe są do odczytania (a w szczególności takich jak: obroty silnika, temp. oleju, ciśnienie oleju, temp. cieczy chłodzącej, ciśnienie paliwa, ciśnienie ładowania, temp. gazów wylotowych, wydatek paliwa- jeśli zabudowano przepływomierz).

- 9. Jak monitorować parametry lotu, skoro nie wszystkie typy urządzeń rejestrujących mają uznane STC przez EASA?**

EASA prowadzi rozmowy z FAA dotyczące wprowadzenia odpowiednich zmian w załączniku TIP\* (przygotowywana zmiana nr 6) do umowy dwustronnej pomiędzy Unią Europejską a USA (EU-US BASA)\*\*, które umożliwią automatyczne uznawanie „basic STC”, bez potrzeby ich walidacji lub zatwierdzenia przez EASA.

Ponadto, pod koniec pierwszego kwartału 2017 roku EASA planuje publikację decyzji w zakresie zmiany 1 CS-STAN, w ramach której będzie możliwość zabudowy lekkich systemów rejestrujących parametry lotu (NPA 2016-17, CS-SC104a - dokument ten jest dostępny na stronie internetowej EASA).

\*TIP - "TECHNICAL IMPLEMENTATION PROCEDURES FOR AIRWORTHINESS AND ENVIRONMENTAL CERTIFICATION BETWEEN THE FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION OF THE UNITED STATES OF AMERICA AND THE EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY OF THE EUROPEAN UNION"

\*\*EU-US BASA - "EUROPEAN UNION (EU)/ UNITED STATES (U.S.) BILATERAL AVIATION SAFETY AGREEMENT"- agreement between the USA and the EU on cooperation in the regulation of civil aviation safety

- 10. Czy w przypadku, gdy silnik podlegał inspekcji po uderzeniu śmigłem (zakres zbliżony do OVH) i miał wymienione cylindry, wałek rozrządu, kasowniki luzów zaworowych i wszystkie części określone jako obowiązkowe do wymiany w dokumentacji producenta (uszczelnienia, panewki itp.), a w silniku podczas inspekcji nie stwierdzono korozji, to, czy dla takiego silnika można przedłużyć resurs kalendarzowy? Niektóre nadzory europejskie (np. belgijski) uznają, że o ile godziny nie zostają wyzerowane, o tyle kalendarz jest resetowany.**

Jeśli przy okazji naprawy po uderzeniu wykonano także wszystkie czynności obsługowe wymagane do przedłużenia okresu kalendarzowego TBO, to oczywiście okres kalendarzowy TBO zostaje przedłużony („resetowany”) - zgodnie z zaleceniami DAH - o kolejne X lat oraz X godzin.

Należy jednak dopilnować, aby formularza nr 1 EASA lub dokument równoważny został odpowiednio wypełniony tj. w polu nr 11 „Status/Praca” powinien znaleźć się również wpis „naprawa główna / overhaul” a pole nr 12 „Uwagi” uzupełniony zgodnie z Dodatkiem II do Part-M.

- 11. W jakim laboratorium można dokonywać analizy spektrograficznej oleju? W trakcie seminarium pojawiło się sformułowanie "akredytowane laboratorium" - co ono oznacza? Czy chodzi o Polskie Centrum Akredytacyjne? Co w przypadku używania innych laboratoriów, np. samochodowych, dla maszyn budowlanych, itp.?**

Sformułowanie „akredytowane laboratorium” oznacza podmiot posiadający akredytację zgodnie z normą PN-EN ISO/IEC 17025:2005 „Ogólne wymagania dotyczące kompetencji laboratoriów badawczych i wzorcujących”. ULC zaleca, aby badania spektrograficzne oleju były zlecane do wykonania przez podmioty posiadające akredytację zgodną z ww. normą.

W przypadku, gdy organizacja obsługowa zdecyduje się wybrać laboratorium, które nie posiada akredytacji zgodnej z ww. normą, ULC zaleca, aby w ramach systemu jakości organizacja obsługowa sprawdziła, czy usługi świadczone przez to laboratorium są wykonywane w zgodności z PN-EN ISO/IEC 17025:2005 oraz normą właściwą dla zastosowanej metody analizy spektrograficznej, w celu upewnienia się, że wykonywane przez nie badania są zgodne z systemem jakości, a otrzymywane wyniki są miarodajne, rzetelne i dokładne.

Zlecenie badań spektrograficznych oleju jest traktowane jako usługa, do której zastosowanie ma pkt. 2.1 MOE „Procedura oceny dostawców i kontroli podwykonawców” lub Podczęść C MOM „Zlecenie podwykonawstwa usług specjalnych”.

- 12. Czy w przypadku posiadania własnego spektrometru/spektrografu należy zmieniać swój zakres zatwierdzenia? Jakie będą wówczas wymagania dla personelu wykonującego tego typu czynności? Co w przypadku, gdy urządzenie wykorzystywane do wykonywania takich badań samo podaje wynik, a zaangażowanie personelu ogranicza się do włożenia próbki i uruchomienia urządzenia?**

Wykonywanie badań spektrograficznych oleju - formalnie - jest poza zakresem wymagań Part-145 oraz Part-M podczęść F.

W przypadku, gdy organizacja obsługowa, zatwierdzona zgodnie z Part-145 lub Part-M podczęść F, posiada możliwości techniczne do wykonywania badań spektrograficznych oleju, to zaleca się, aby tego typu działalność była wykonywana w ramach przyznanej akredytacji zgodnie z normą PN-EN ISO/IEC 17025:2005. Jeśli organizacja obsługowa nie posiada akredytacji, a wykonuje takie badania w ramach usługi

wewnętrznej, zaleca się, aby organizacja objęła te usługi wewnętrznym systemem jakości i w ramach tego systemu sprawdziła, czy świadczone usługi są wykonywane zgodnie z normą PN-EN ISO/IEC 17025:2005 oraz normą właściwą dla zastosowanej metody analizy spektrograficznej, w celu upewnienia się, że wykonywane badania są zgodne z systemem jakości, a otrzymywane wyniki są miarodajne, rzetelne i dokładne.

Wykonywanie badań spektrograficznych oleju w ramach zaplecza organizacji obsługowej jest traktowane jako specjalistyczna usługa wewnętrzna, do której ma zastosowanie pkt. 2.1 MOE „Procedura oceny dostawców i kontroli podwykonawców” lub Podczęść C MOM „Zlecenie podwykonawstwa usług specjalnych”.

**13. Czy w związku z tym, że ograniczenia żywotności silników lotniczych (Lycoming/Continental) nie są ujęte w rozdziale 4 ani EMM ani AMM, to czy można traktować wytyczne Prezesa ULC jako wiążące?**

Wytyczne nr 9 Prezesa ULC nie mają zastosowania do okresów międzyremontowych będących częścią obowiązkowych wymagań obsługowych tj.: ograniczeń zdatności do lotu (AWL - określonych zwykle w rozdziale 4 instrukcji obsługi technicznej), certyfikacyjnych wymagań obsługowych (CMR) lub dyrektyw zdatności do lotu (AD). Wytyczne mają zastosowanie do okresów międzyremontowych silników tłokowych będących częścią rekomendacji posiadacza zatwierdzenia projektu, określonych np. w Rozdziale 5 instrukcji obsługi technicznej, biuletynach serwisowych, listach serwisowych itp.).

Zgodnie z pkt I ppkt 7 załącznika do Wytycznych nr 9 Prezesa ULC, jeżeli podczas analizy dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego, o której mowa w pkt II ppkt 1.1, zostanie stwierdzone, że nie są realizowane działania, o których mowa w § 6 wytycznych, lub zostanie stwierdzone, że podjęte działania nie zapewniają ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego, to wówczas, w celu wykazania zgodności programu obsługi technicznej statku powietrznego z wymaganiami określonymi w pkt M.A.302 lit. d), należy określić i wykonać dodatkowe czynności obsługowe adekwatne do stwierdzonych nieprawidłowości, w tym czynności remontowo-naprawcze nie wykluczając remontu głównego silnika.

**14. Czy Wytyczne nr 9 dotyczą także silników zabudowanych w samolotach ultralekkich?**

Nie. Wytyczne dotyczą statków powietrznych do których mają zastosowanie przepisy, o których mowa w wytycznych.

**15. Czy silniki, na których został wykonany przegląd po 12-stu latach i od tego przeglądu nie minęło następne 12 lat, są traktowane jako silniki, które ukończyły zalecany resurs przez Producenta i podlegają Wytycznym nr 9, czy są traktowane jako mieszczące się w resursie?**

Jeśli mieszczą się w rekomendowanym przez DAH kalendarzowym oraz godzinowym okresie TBO, to nie podlegają i nie muszą realizować wymagań określonych w Wytycznych nr 9. Zgodnie z § 3 wytycznych przeprowadzenie działań, o których mowa w § 6 wytycznych, zaleca się w przypadku nieuwzględnienia okresów międzyremontowych silników tłokowych.

**16. Czy SP ELA1, którego właściciel chce przedłużyć TBO silnika, ma obowiązek korzystania z Wytycznych nr 9 Prezesa ULC, czy wystarczy skorzystać z możliwości danych przez M.A.302 lit. h)?**

Właściciel statku powietrznych ELA1 niewykorzystywanego do operacji zarobkowych, który posiada program obsługi technicznej zgodny z pkt M.A.302 lit. h) Part-M, nie musi wykazywać zgodności z Wytycznymi nr 9 Prezesa ULC.

Zgodnie z pkt M.A.302 lit. h) ppkt 4, jeżeli program obsługi technicznej nie został zatwierdzony przez właściwy organ (bezpośrednio, lub przez organizację, o której mowa w M.A. podsekcja G, za pomocą procedury pośredniego zatwierdzenia), zawiera on podpisane oświadczenie, w którym właściciel deklaruje (oświadcza), że jest to program obsługi technicznej statku powietrznego o konkretnej rejestracji, oraz deklaruje pełną odpowiedzialność za jego treść, a w szczególności za wszelkie odstępstwa od zaleceń posiadacza zatwierdzenia projektu.

W tym przypadku, zgodnie z pkt M.A.302 lit. h) ppkt 5, co najmniej raz w roku przeprowadzany jest przegląd programu obsługi technicznej statku powietrznego. Przegląd ten przeprowadza ta sama osoba, która przeprowadzała przegląd zdatności do lotu statku powietrznego zgodnie z pkt M.A.710 lit. ga), albo organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego, określona w M.A. podczęść G, w przypadkach, gdy przeglądu programu obsługi technicznej nie przeprowadza się w powiązaniu z przeglądem zdatności do lotu. Jeżeli przegląd wykaże rozbieżności dotyczące statku powietrznego, związane z brakami w treści programu obsługi technicznej, osoba przeprowadzająca przegląd informuje o tym Prezesa ULC, a właściciel musi do programu obsługi technicznej wprowadzić zmiany uzgodnione z ULC. Zmiany te mogą dotyczyć - między innymi - przedłużenia TBO silnika.

## TEMAT: WYTYCZNE PREZESA ULC W SPRAWIE DOKUMENTACJI CIĄGŁEJ ZDATNOŚCI DO LOTU

### 17. Czy każdy dzień lotny należy odnotować w książce płatowca? Czy nie należałoby przejść na system wpisywania nalotu do książki tylko przy podejmowaniu akcji serwisowej (nalot wpisywany jest do PDT-a/ dziennika podróży)?

Zgodnie z zasadami prowadzenia książki statku powietrznego, określonymi w projekcie książki, pkt 1.2 lit. a), jeżeli nie jest prowadzony pokładowy dziennik techniczny, to w książce statku powietrznego należy dokonywać wpisy związane z użytkowaniem statku powietrznego, po zakończeniu lotu bądź serii lotów. Natomiast w przypadku prowadzenia pokładowego dziennika technicznego, należy wpisać datę oraz skumulowane dane, przy których wykonano obsługę. W projekcie nie ma odniesienia do dziennika podróży, który nie jest częścią systemu dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego, o którym mowa w M.A.305.

### 18. Co robimy z kopią Pokładowego Dziennika Technicznego/ Dziennika Podróży?

Projekt pokładowego dziennika technicznego został przygotowany dla statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym, nieużytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008. Projekt nie ma formy zapewniającej, że jeden egzemplarz każdej strony działu 3-go dziennika, o którym mowa w M.A.306, będzie mógł pozostawać na statku powietrznym, a jeden egzemplarz być przechowywany na ziemi do czasu zakończenia lotu, którego dotyczy, zgodnie z AMC M.A.306 lit. a). Wymaganie to może być spełnione, na przykład, przez wykonywanie zdjęć i wysyłanie ich za pośrednictwem serwisu MMS lub poczty elektronicznej na wskazany przez CAMO adres lub numer, zgodnie z wcześniej opracowaną i zatwierdzoną procedurą.

Zgodnie z M.A.306 lit. a), wymóg prowadzenia pokładowego dziennika technicznego dotyczy wykonywania operacji CAT, zarobkowych operacji specjalistycznych i operacji zarobkowych ATO. W związku z tym, w przypadku wykonywania operacji innych niż wymienione wyżej, pokładowy dziennik techniczny - jako dokument równoważny do dziennika podróży - nie musi spełniać wszystkich wymagań określonych w AMC M.A.306 lit. a).

W przypadku wprowadzenia wymagań Part M Light, zgodnie z Opinią EASA nr 05/2016, dla statków powietrznych innych niż skomplikowane, nieużytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, które, zgodnie ze zmienionym rozporządzeniem (UE) 1321/2014, będą się klasyfikowały jako spełniające wymagania Part ML, nie będzie wymagany pokładowy dziennik techniczny.

Brak wymogu prowadzenia PDT nie zwalnia z obowiązku prowadzenia dziennika podróży wymienionego w Part-NCO. Zgodnie z NCO.GEN.150 szczegółowe dane dotyczące statku powietrznego, jego załogi oraz każdej podróży zachowuje się dla każdego lotu lub serii lotów w postaci dziennika podróży lub dokumentu równoważnego. Natomiast zgodnie z NCO.GEN.105 pilot dowódca odpowiada między innymi za odnotowywanie danych związanych z użytkowaniem i wszelkimi znanymi lub podejrzanymi usterkami statku powietrznego po zakończeniu lotu bądź serii lotów w dzienniku technicznym statku powietrznego lub dzienniku podróży statku powietrznego.

### 19. W Finlandii stosuje się system prowadzenia wszystkich zapisów w jednej książce, która pełni rolę PDT-a/ Dziennika Podróży oraz książki statku powietrznego? Czy w Polsce nie powinno się wprowadzić analogicznego, uproszczonego systemu zamiast dublowania zapisów w kilku miejscach?

Projekt wytycznych w sprawie prowadzenia dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego opracowany został w oparciu o przepisy M.A.305 i M.A.306 oraz odpowiadające im przepisy prawa krajowego.

Przygotowane nowe wzory dokumentów, podobnie jak i te obowiązujące, były opracowywane z wykorzystaniem wzorów książek brytyjskich. Opracowane zasady prowadzenia książek i pokładowego dziennika technicznego nie powodują dublowania bieżących zapisów ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego, a wprowadzenie jednej książki nie rozwiązuje problemu dotyczącego systemu prowadzenia zapisów tam, gdzie jest zleczone lub wymagane jest zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu przez organizację CAMO.

Zgodnie z tymi przepisami, wytyczne traktują książkę statku powietrznego, wraz ze statusami, o których mowa w M.A.305 lit. d), oraz książki silnika i śmigła, jako dokumentację prowadzoną i przechowywaną na ziemi, natomiast pokładowy dziennik techniczny, jak jego nazwa wskazuje, jest częścią dokumentacji pokładowej statku powietrznego.

Zgodnie z M.A.714 lit. a), organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu rejestruje wszystkie szczegółowe informacje dotyczące przeprowadzanych prac, a przechowywana jest dokumentacja wymagana przepisami M.A.305, a także, w stosownych przypadkach, przepisami pkt M.A.306.

Zgodnie przepisami M.A.305 lit. h), właściciel lub operator ma obowiązek wprowadzić system zapewniający przechowywanie dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego przez co najmniej 12 miesięcy po ostatecznym wycofaniu statku powietrznego lub podzespołu z eksploatacji, a pokładowy dziennik techniczny, zgodnie z M.A.306 lit. c), przez 36 miesięcy od daty ostatniego zapisu.

Ponadto, zgodnie z AMC M.A.305 lit. h), dokumenty ciągłej zdatności do lotu powinny być przechowywane w bezpieczny sposób, zabezpieczone przed uszkodzeniem, zmianą lub kradzieżą.

#### **20. Czy PDT może być stosowany zamiennie z Dziennikiem Podróży?**

Zgodnie z § 3 ust. 2 projektu Wytycznych w sprawie prowadzenia dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego, pokładowy dziennik techniczny, o którym mowa w § 3 ust. 1 pkt 3 ww. wytycznych, spełnia wymagania dla dziennika podróży, określone w pkt NCO.GEN.150 Part-NCO, ORO.MLR.110 Part-ORO oraz pkt 10.5 PL-6, i może być stosowany jako dokument równoważny do dziennika podróży, zgodnie z przepisami operacyjnymi rozporządzenia (UE) 965/2012.

#### **21. Skoro w PDT wpisywany jest każdy wykonany lot, to czy dzienny nalot należy wpisywać również do książki płatowca?**

Zgodnie z zasadami prowadzenia książki statku powietrznego, określonymi w projekcie książki, pkt 1.2 lit. a), jeżeli nie jest prowadzony pokładowy dziennik techniczny, to w książce statku powietrznego należy dokonywać wpisy związane z użytkowaniem statku powietrznego, po zakończeniu lotu bądź serii lotów. Natomiast w przypadku prowadzenia pokładowego dziennika technicznego, należy wpisać datę oraz skumulowane dane, przy których wykonano obsługę. W projekcie nie ma odniesienia do dziennika podróży, który nie jest częścią systemu dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego, o którym mowa w M.A.305.

#### **22. Skoro PDT spełnia wszystkie wymagania, czy nie należałoby pozostawić sam PDT, a tym samym zrezygnować z książek statku powietrznego?**

Zgodnie z § 3 ust. 2 projektu Wytycznych w sprawie prowadzenia dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego, pokładowy dziennik techniczny, o którym mowa w § 3 ust. 1 pkt 3 ww. wytycznych, spełnia wymagania dla dziennika podróży określone w pkt NCO.GEN.150 Part-NCO, ORO.MLR.110 Part-ORO oraz pkt 10.5 PL-6, i może być stosowany jako dokument równoważny do dziennika podróży, zgodnie z przepisami operacyjnymi rozporządzenia (UE) 965/2012.

Zgodnie z przepisami M.A.305 lit. a), książka statku powietrznego wraz ze statusami, o których mowa w M.A.305 lit. d), oraz książki silnika i śmigła, stanowią dokumentację ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego, która podlega przechowywaniu przez co najmniej 12 miesięcy po ostatecznym wycofaniu statku powietrznego lub podzespołu z eksploatacji. Natomiast pokładowy dziennik techniczny jest częścią

dokumentacji pokładowej statku powietrznego, którego wymóg prowadzenia, zgodnie z M.A.306, dotyczy wykonywania operacji CAT, zarobkowych operacji specjalistycznych i operacji zarobkowych ATO, a okres przechowywania, zgodnie z M.A.306 lit. c), wynosi 36 miesięcy od daty ostatniego zapisu.

W przypadku wprowadzenia wymagań Part M Light, zgodnie z Opinią EASA nr 05/2016, dla statków powietrznych innych niż skomplikowane, nieużytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, które, zgodnie ze zmienionym rozporządzeniem (UE) 1321/2014 będą się klasyfikowały jako spełniające wymagania Parta ML, nie będzie wymagany pokładowy dziennik techniczny.

W związku z powyższym pokładowy dziennik techniczny nie spełnia wymagań określonych dla książki statku powietrznego wraz ze statusami, o których mowa w M.A.305 lit. d), książki silnika i śmigła oraz analogicznych przepisów dotyczących dokumentacji ciągłej zdatności do lotu, zawartych w projekcie Part ML.

## TEMAT: ZMIANY ORAZ NAPRAWY STANDARDOWE: CS-STAN/ AMC M.A.801/ FAA AC.43.13.2B

**23. Czy przywilej wystąpienia o zmianę standardową jest ograniczony wyłącznie do właściciela statku powietrznego?**

Zgodnie z pkt M.A.201 lit. a) Part-M, właściciel odpowiada za ciągłą zdatność do lotu statku powietrznego, a w przypadku jego leasingu odpowiedzialność przenoszona jest z właściciela na leasingobiorcę, na zasadach określonych w pkt M.A.201 lit. b).

Ciągła zdatność do lotu statku powietrznego oraz sprawność wyposażenia eksploatacyjnego, jak i awaryjnego, zapewniana jest poprzez, m.in., wykonywanie modyfikacji i napraw zgodnie z przepisami pkt M.A.304. Zgodnie z pkt M.A.304, uszkodzenia są oceniane, a modyfikacje i naprawy przeprowadzane z wykorzystaniem, m.in., danych zawartych w specyfikacjach certyfikacyjnych (CS-STAN), o których mowa w pkt 21A.90B lub 21A.431B załącznika I (Część 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012. Wobec powyższego, to właściciel podejmuje decyzję o wykonaniu modyfikacji lub napraw, o których mowa w pkt. pkt 21A.90B lub 21A.431B.

W przypadku, gdy właściciel zleca zadania związane z zapewnieniem ciągłej zdatności do lotu zatwierdzonej CAMO (patrz pkt M.A.301 Part-M) w drodze zawarcia pisemnej umowy zgodnie z dodatkiem I, to wykonywanie modyfikacji przez właściciela statku powietrznego jest możliwe wyłącznie po uzgodnieniu z CAMO, a odpowiedzialność za zarządzanie wykonaniem tych zadań jest przeniesiona na CAMO będącą stroną umowy. Wobec powyższego, właściciel statku powietrznego informuje CAMO o zamiarze wykonania modyfikacji, a CAMO, zgodnie z ww. umową, ma obowiązek zorganizowania wykonania tej modyfikacji.

**24. Wiele urzędzeń dostępnych na rynku, np. rejestratory, mają STC zatwierdzone przez FAA, ale nie jest ono uznane przez EASA. W konsekwencji użytkownicy często są skazani na jedno urządzenie, którego STC jest uznane przez EASA, a które niekoniecznie jest najlepsze? Co zrobić w takiej sytuacji?**

Wydane przez FAA uzupełniające certyfikaty typu (STC), dla których „prawa dziadka” nie mają zastosowania, muszą być zatwierdzone lub walidowane przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego. Zgodnie z umową dwustronną pomiędzy Unią Europejską a USA (EU-US BASA\*\* - szczegółowe informacje dot. procesu walidacji zawarte są w TIP\*), walidacja jest jedynie przeprowadzanym przez EASA - na wniosek posiadacza STC - procesem administracyjnym, w wyniku którego czynności certyfikacyjne przeprowadzone przez FAA są uznawane przez EASA.

Jednak w przypadku, gdy posiadacz uzupełniającego certyfikatu typu nie jest zainteresowany przeprowadzeniem procesu walidacji STC, właściciel/CAMO może zwrócić się do odpowiednio zatwierdzonej organizacji projektującej, która przygotowuje projekt zmiany oraz wystąpi z wnioskiem do EASA o wydanie nowego uzupełniającego certyfikatu typu.

EASA prowadzi rozmowy z FAA dotyczące wprowadzenia odpowiednich zmian w załączniku TIP\* (przygotowywana zmiana nr 6) do umowy dwustronnej pomiędzy Unią Europejską a USA, które umożliwią automatyczne uznawanie „basic STC”, bez potrzeby ich walidacji lub zatwierdzania tych certyfikatów przez EASA.

TIP\* - “TECHNICAL IMPLEMENTATION PROCEDURES FOR AIRWORTHINESS AND ENVIRONMENTAL CERTIFICATION BETWEEN THE FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION OF THE UNITED STATES OF AMERICA AND THE EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY OF THE EUROPEAN Union”

\*\*EU-US BASA - “EUROPEAN UNION (EU)/ UNITED STATES (U.S.) BILATERAL AVIATION SAFETY AGREEMENT”- agreement between the USA and the EU on cooperation in the regulation of civil aviation safety.



**25. Jakie jest stanowisko EASA odnośnie urządzeń wielofunkcyjnych – na przykład VHF+VOR, urządzenie KX155? W przepisach mowa jest o radiostacji, wydawałoby się więc, że jest to kwestia interpretacji, jakie funkcje urządzenie może pełnić? Można montować VHF oraz VOR oddzielnie, a nie można w jednym urządzeniu?**

Inspektorat Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych wystąpił do EASA z prośbą o wykładnię stosowania CS-SC001a „Installation of VHF Comm” oraz CS-CS055a „Exchange of VOR”. Poniżej zamieszczamy tłumaczenie zadanych pytań oraz otrzymanych odpowiedzi:

- a. Czy jest akceptowalna wymiana wyposażenia posiadającego zarówno funkcję VHF Comm oraz VOR, w oparciu o SC-SC001a oraz CS-CS055a, na przykład wymiana Bendix/ King KX 155 (VHF Comm 25kHz oraz VOR) na KX 165A (VHF 8.33kHz Comm oraz VOR z funkcjami localizer/ glideslopes)?

Odpowiedź EASA:

*TAK, jest możliwa kombinacja dwóch zmian standardowych (SC001a oraz CS-CS056a), ale z uwzględnieniem zakresu stosowalności oraz mającymi zastosowanie ograniczeniami*

- b. Czy jest akceptowalna zabudowa lub wymiana starego wyposażenia VHF Comm 25kHz na np. KX 165A ze zdezaktywowaną/niepodłączoną funkcją VOR (dostępna tylko funkcja VHF Comm)?

Odpowiedź EASA:

*Tak ale w kokpicie należy umieścić tabliczkę (placard) informującą, że funkcja VOR jest zdezaktywowana (CS-STAN nie opisuje tego przypadku, ale jest to powszechną praktyką). Uwaga, należy pamiętać, że zabudowa radiostacji VHF dotyczy wyłącznie statków powietrznych ograniczonych do wykonywania operacji VFR. Wymiana jest możliwa dla wszystkich SP, których dotyczy SC001a.*

- c. Czy jest akceptowalna wymiana KX 155 na KX 165A z zdezaktywowaną funkcją VHF Comm (dostępna tylko funkcja VOR) w oparciu o SC-SC056a?

Odpowiedź EASA:

*Tak SC-SC056a można zastosować, ale w kokpicie należy umieścić tabliczkę (placard) informującą, że funkcja VHF jest zdezaktywowana (CS-STAN nie opisuje tego przypadku, ale jest to powszechną praktyką).*

**26. Co w sytuacji, kiedy wymieniamy radiostację na statku powietrznym, tzn. montujemy nowy model radiostacji, który ma te same parametry, co wybudowana radiostacja? Czy mamy tu do czynienia z zabudową czy z wymianą? Jeśli nowa radiostacja ma inne parametry, czy należy to traktować jako zmianę ograniczeń operacyjnych, czy mieści się to w zakresie CS-STAN?**

Zgodnie z pkt CS STAN.80 „wymiana” oznacza zastąpienie istniejącego wyposażenia lub przyrządu (lub części systemu) innym, z innym numerem części (PN: part number), który zapewnia taką samą funkcjonalność/ informację. Natomiast „zabudowa” oznacza montaż wyposażenia, przyrządu lub systemu na/w statku powietrznym, w celu dostarczenia dodatkowej funkcji lub nowej informacji, wcześniej niedostępnej w statku powietrznym.

Zawsze, gdy SC obejmuje „zabudowę” wyposażenia / przyrządu / systemu, „wymiana” wyposażenia / przyrządu / systemu jest również objęta tym samym SC.

Jeśli samolot jest wyposażony np. w radiostację ABC i właściciel chce ją wymienić na inną radiostację, spełniającą warunki określone w CS-SC001a, to mieści się to w definicji „wymiany”. CS-SC001a dotyczy „wymiany” radiostacji, a dla statków powietrznych ograniczonych do wykonywania operacji VFR, także zabudowę radiostacji.

W przypadku, gdy radiostacja ma inne funkcje, np. VOR, patrz odpowiedź na pytanie nr 25.

**27. Czy równoważność norm ETSO i TSO ma zastosowanie wyłącznie w przypadku zabudowy ELT czy również innych urządzeń?**

Termin „równoważny ETSO” dotyczy wszystkich zmian standardowych CS-SCXXX, w których ten termin jest użyty.

Zgodnie z CS STAN.80, artykuł „Równoważny ETSO”, gdzie artykuł to - zgodnie z Art. 1 ust. 2 - każda część i akcesorium przeznaczone do cywilnego statku powietrznego, oznacza artykuł, który jest równoważny artykułowi z autoryzacją ETSO, jeśli nabył prawo do dalszego utrzymania ważności certyfikatu zgodnie z Art. 6 rozporządzenia (EU) nr 748/2012, lub, jeżeli został zaakceptowany zgodnie z postanowieniami międzynarodowych dwustronnych umów dotyczących bezpieczeństwa.

Artykuł 6 ust. 1 rozporządzenia (EU) nr 748/2012 określa, że wydane przez państwa członkowskie zatwierdzenia dla części i akcesoriów, które pozostawały w mocy w dniu 28 września 2003r., uznawane są za wydane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem (dotyczy np. artykułu JTSO).

W zakresie międzynarodowych dwustronnych umów dotyczących bezpieczeństwa, Unia Europejska podpisała takie umowy z USA, Kanadą oraz Brazylią.

Dla przykładu, warunki dotyczące artykułów TSO importowanych z USA do krajów UE, określone są w Sekcji V pkt 5.1.6 - 5.1.8 dokumentu TIP\*.

TIP\* - “TECHNICAL IMPLEMENTATION PROCEDURES FOR AIRWORTHINESS AND ENVIRONMENTAL CERTIFICATION BETWEEN THE FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION OF THE UNITED STATES OF AMERICA AND THE EUROPEAN AVIATION SAFETY AGENCY OF THE EUROPEAN Union”.(dokument dostępny na stronie internetowej EASA)

**28. Odnośnie zapewnienia zgodności części z projektem typu - często występują problemy. Dla przykładu, europejscy posiadacze TC (TC Holder) często oznaczają opony, np. Good Year, swoim part-number'em. W rezultacie PN w katalogu części jest inny niż na oponie. Jak to zweryfikować?**

W przypadku, gdy numer katalogowy producenta podzespołu (np. OEM - original equipment manufacture) jest inny, niż ten wskazany w katalogu części posiadacza certyfikatu typu statku powietrznego (zdarzają się sytuacje, gdzie na formularzu nr 1 EASA lub dokumencie równoważnym wskazany jest tylko numer katalogowy producenta podzespołu), należy zwrócić się do posiadacza certyfikatu typu SP w celu potwierdzenia powiązania ww. numerów.

**29. W trakcie napraw spotyka się szybowce, które naprawiane są na podstawie dokumentów EASA, zatwierdzanych bez wiedzy właściciela certyfikatu typu. Kto odpowiada za te szybowce? Czy można zatwierdzić Instrukcję Naprawy bez uwzględnienia dokumentacji konstrukcyjnej TC Holder'a?**

Zgodnie z 21.A.451 lit. a pkt 1 Part-21, każdy posiadacz zatwierdzenia projektu poważnej naprawy podejmuje zobowiązania ustanowione w pkt 21.A.3A „Awarie, niesprawności i wady”, 21.A.3B ”Dyrektywy zdatności do lotu”, 21.A.4 „Koordynacja projektu i produkcji”, 21.A.439 „Produkcja części do wykonania naprawy”, 21.A.441 „Realizacja naprawy”, 21.A.443 „Ograniczenia”, 21.A.447 „Przechowywanie dokumentacji” oraz 21.A.449 „Instrukcje zapewnienia ciągłej zdatności do lotu”.

Posiadacz certyfikatu typu nie ponosi odpowiedzialności za zmiany oraz naprawy, których nie jest posiadaczem. Natomiast posiadacz certyfikatu typu, zgodnie z 21.A.44, w dalszym ciągu powinien wywiązywać się z obowiązków ustanowionych w pkt 21.A.3A, 21.A.3B, 21.A.4, 21.A.55, 21.A.57, 21.A.61 oraz 21.A.62, w zakresie niezastrzeżonym dla punktów 21.A.118A (obowiązki posiadacza uzupełniającego certyfikatu typu), 21.A.109 (obowiązki posiadacza drobnej zmiany) oraz 21.A.451 (obowiązki posiadacza zatwierdzenia poważnej oraz drobnej naprawy).

**30. Czy jest możliwość cofnięcia modyfikacji przeprowadzonej na importowanym statku powietrznym w oparciu o STC zatwierdzone przez FAA (nieuznane przez EASA)? Jak można to zrobić?**

Tak. Jednak w przypadku np. modyfikacji elementów strukturalnych może to wymagać zatwierdzenia zmiany w projekcie typu (np. pozostałe otwory mocujące). W przypadku wątpliwości należy zwrócić się o pomoc do posiadacza certyfikatu typu lub odpowiednio zatwierdzonej organizacji projektującej.

**31. Czy w sytuacji wymiany ELT starego typu na nowy model, co wiąże się ze zmianą częstotliwości (243MHz), nie mamy do czynienia z przekroczeniem ograniczeń operacyjnych?**

Wymiana, np. w oparciu o CS-STAN, awaryjnego nadajnika lokalizacyjnego (ELT) umożliwiającego transmisję jedynie na częstotliwości 243 MHz, na ELT umożliwiający jednoczesną transmisję na częstotliwości 121,5 MHz i 406 MHz, przeprowadza się w celu spełnienia wymagań pkt. NCO.IDE.A.215 (samoloty) NCO.IDE.H.170 (śmigłowce), SPO.IDE.A.190 (samoloty), SPO.IDE.H.190 (śmigłowce) „Awaryjny nadajnik lokalizacyjny (ELT)” oraz NCO.IDE.A.105 „Minimalne wyposażenie do lotu”.

Zgodnie z CS STAN.20, wyposażenie zabudowane jako część CS-STAN nie może być używane dla usuwania lub obniżania istniejących ograniczeń operacyjnych „operational limitation” oraz ograniczeń zdolności do lotu statku powietrznego. Głównie chodzi tu o ograniczenia określone w instrukcji użytkownika w locie oraz w odpowiednich częściach (Part) przepisów operacyjnych (rozporządzenia (UE) 965/2012) np. warunki do wykonania lotów IFR w komercyjnym przewozie lotniczym.

## TEMAT: UŻYTKOWANIE KAMER GO-PRO ORAZ PODOBNEGO WYPOSAŻENIA

### 32. Czy są jakieś ograniczenia, jeśli chodzi o ilość urządzeń „przyczepionych” w kabinie statku powietrznego?

Zgodnie z pkt NCO.GEN.105 lit. a) ppkt 1 Part-NCO, lub SPO.GEN.107 lit. e) ppkt 1 Part-SPO, pilot dowódca odpowiada za bezpieczeństwo statku powietrznego oraz wszystkich członków załogi, pasażerów i ładunków znajdujących się na jego pokładzie podczas użytkowania statku powietrznego zgodnie z pkt 1.c załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008. Wobec powyższego, pilot dowódca, wybierając liczbę oraz umiejscowienie przenośnych urządzeń elektronicznych (PED) mocowanych za pomocą przyssawek, powinien zwrócić szczególną uwagę na, m.in.:

- Masę urządzenia wraz mocowaniem, która nie powinna przekraczać **250 gram (na podstawie wytycznych brytyjskich CAP UK 1369, NPA 2016-17 dotyczy Standard Change CS-SC403a)**.
- Pewność mocowania, które powinno zapewnić, że PED nie odcepi się w trakcie wykonywania operacji lotniczych, w tym procedur awaryjnych.

Zaleca się wykonanie testu „push/ pull”, np. przy pomocy dynamometru (siłomierza), w celu określenia siły, przy której nastąpi odłączenie się urządzenia, oraz upewnienia się, że mocowanie nie odcepi się w przypadku wystąpienia obciążeń typowych dla procedur awaryjnych, tj.:

- 9 x masa urządzenia wraz z mocowaniem - do przodu,
- 4,5 x masa urządzenia wraz z mocowaniem - do góry,
- 6 x masa urządzenia wraz z mocowaniem - do dołu,
- 3 x masa urządzenia wraz z mocowaniem - na boki.

Obciążenie powinno być przykładane przez, co najmniej, 3 sekundy. Procedura powinna być powtórzona co najmniej 15 razy.

- Możliwe zakłócenia przyrządów pokładowych. Urządzenia wykorzystujące transmisję np. WiFi lub bluetooth powinny być wprowadzane w tryb „samolotowy”.

W pkt NCO.GEN.125 oraz GM1 i GM2 do NCO.GEN.125 znajdują się dodatkowe wymagania oraz informacje w zakresie użytkowania na pokładzie PED.

- Zapewnienie, by urządzenia nie ograniczały widoczności oraz nie rozpraszały uwagi pilota (odbłaski).
- Zapewnienie możliwości awaryjnego zrzutu drzwi / limuzynki (osłony kabiny).
- Zapewnienie, że układ sterowania nie zostanie unieruchomiony lub zablokowany.
- Możliwość łatwego demontażu mocowania, wraz z urządzeniem, z miejsca członka załogi lotniczej w sytuacji, gdy dowódca statku powietrznego uzna to za stosowne, lub wynika to z ograniczeń operacyjnych w celu zapewnienia bezpieczeństwa statku powietrznego oraz wszystkich członków załogi, pasażerów i ładunków znajdujących się na jego pokładzie podczas użytkowania statku powietrznego.

ULC zaleca, aby ww. działania były skonsultowane z personelem poświadczającym posiadającym licencję wydaną zgodnie z Part-66 lub równoważną, wydaną na podstawie przepisów krajowych (dot., m.in., szybowców oraz balonów).

#### Uwaga:

Należy również mieć na uwadze, że wyposażenie, pomimo tego, że jest montowane na przyssawkach, wprowadza dodatkowe siły, a dalej naprężenia w elementach, na których jest zamontowane. Wobec

powyższego, duża liczba wyposażenia przymocowanego do przedniej szyby może spowodować jej delaminację lub propagację pęknięć.

Montaż lekkich kamer będzie kompleksowo uregulowany w ramach zmiany nr 1 CS-STAN, tj. zmiany standardowej nr **CS-SC403a (NPA 2016-17)**.

**33. Co z mocowaniem urządzeń na zewnątrz statku powietrznego?**

Montaż przenośnych urządzeń elektronicznych na strukturze zewnętrznej jest - w opinii ULC - uważane za modyfikację, która powinna być przeprowadzona z wykorzystaniem, stosownie do przypadku:

a) danych zatwierdzonych przez Agencję; lub

b) danych zatwierdzonych przez organizację projektującą, zatwierdzoną zgodnie z przepisami Part 21.

Zagadnienie to jest przedmiotem zmiany nr 1 CS-STAN tj. zmiany standardowej nr **CS-SC403a (NPA 2016-17)**.

**34. Co w przypadku uchwytów montowanych w kabinach przy użyciu taśmy dwustronnej? Rozwiązania takie są stosowane szeroko na świecie chociażby w zakresie treningu w akrobacji lotniczej?**

Montaż uchwytów do mocowania urządzeń przenośnych przy użyciu taśmy dwustronnej ma na celu ich trwałe mocowanie i niedemontowanie ich razem z urządzeniem. W opinii ULC jest to traktowane jako modyfikacja.

Zagadnienie to jest przedmiotem zmiany nr 1 CS-STAN, tj. zmiany standardowej nr **CS-SC403a (NPA 2016-17)**.

## TEMAT: LICENCJE MECHANIKÓW

**35. Czy nie jest tak, że uprawnienie kategorii C dla skomplikowanych statków powietrznych, obejmuje również uprawnienie dla innych niż skomplikowane statki powietrzne?**

Jeżeli uprawnienie zawiera w sobie inne uprawnienie, to w przepisach Part-66 zawsze jest to wyraźnie określone. W tym przypadku w rozporządzeniu (UE) nr 1321/2014 UE nie zawarto takiego zapisu.

**36. Czy nowe kategorie licencji nie powinny mieć zastosowania tylko w przypadku nowo wydawanych licencji?**

Niestety ULC musi wymieniać licencje na bieżąco. W momencie dokonywania zmian w licencji lub w momencie przedłużenia ważności, licencja zostaje wymieniona na nowy wzór, z zachowaniem uprawnień, jakie były wpisane do starej licencji. Jeżeli przepisy Part-66 dokonują zmiany uprawnień w licencjach, to również podają sposób konwersji starych uprawnień na nowe. Jeśli chodzi o nowe kategorie licencji, to wprowadzenie nowej kategorii na wzór licencji nie zmienia starych kategorii. Może zmienić się zakres uprawnień w istniejących kategoriach, ale w takim przypadku wydawane są odpowiednie przepisy przejściowe, aby zachować uprawnienia, jakie posiadał właściciel licencji.

**37. We wzorze licencji/ slajdach występują dwa określenia: „statek powietrzny” oraz „statek lotniczy”? Skąd ta rozbieżność w pojęciach?**

Wynika to z konieczności stosowania oficjalnego tłumaczenia KE.

**38. Czy ostatni zakres wskazany na slajdzie nr 6 nie jest jednoznaczny z uprawnieniem kategorii B1.2?**

Niestety nie. W tym miejscu jest mowa o uprawnieniach posiadacza licencji B2L. Posiadacz licencji B1.2 nie ma pełnych uprawnień w zakresie systemów awionicznych, posiada natomiast pełne uprawnienia w zakresie płatowca i silnika. Więc jest to sytuacja dokładnie odwrotna.

**39. W Grupie 1 statków powietrznych mowa jest o SP wyposażonych w systemy fly-by-wire. Czy Cessna 150 z silnikiem sterowanym elektronicznie kwalifikuje się do tej grupy?**

Gdyby tak było, to w tej chwili ten samolot znajdował by się w Grupie 1. Należy rozróżnić system sterowania lotem samolotu od systemu sterowania silnikiem.

**40. Czy osoba z licencją Part-66 może obsługiwać ultralekkie statki powietrzne, dla których właściwe są krajowe świadectwa kwalifikacji? W przepisach brakuje konsekwencji – o ile w przypadku licencji Part-66 i licencji krajowych jest powiązanie, o tyle w przypadku świadectw kwalifikacji takiego odniesienia brak. Przepisy krajowe są bardziej restrykcyjne niż europejskie.**

Generalnie taka możliwość nie istnieje. Przepisy krajowe nie przewidują zastępowania świadectw kwalifikacji licencjami krajowymi czy Part-66. Jedynie w przypadku statków powietrznych, o których mowa w pkt. 1.1 Załącznika 5 do rozporządzenia MTBiGM z dnia 26 marca 2013 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz. U. z 2013 r. poz. 440), zwanego dalej rozporządzeniem w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy, dopuszczono możliwość wykonywania naprawy i obsługi technicznej ultralekkich statków powietrznych przez mechanika posiadającego licencję Part-66. Jednak dany ultralekki statek powietrzny może być obsługiwany przez mechanika w zakresie uprawnień wynikających z posiadanej licencji. Oznacza to, że np. mechanik posiadający licencję Part-66 w podkategorii B1.2 może obsługiwać jedynie ultralekkie samoloty, amfibie czy szybowce a nie może obsługiwać ultralekkich śmigłowców czy wiatrakowców.

Jednocześnie posiadacz licencji Part-66, zgodnie z rozporządzeniem MTBiGM z dnia 3 czerwca 2013 r. w sprawie świadectw kwalifikacji, ma ułatwioną drogę do uzyskania świadectwa kwalifikacji na statki powietrzne zgodne co do rodzaju z kategorią licencji Part-66.

Należy jednak pamiętać, że zgodnie z pkt. 10.6 *rozporządza w sprawie wyłączenia zastosowania* niektórych przepisów ustawy naprawa i obsługa techniczna ultralekkich statków powietrznych i ich podzespołów w pełnym zakresie oraz jej poświadczenie wykonywana przez mechaników obsługi (posiadających świadectwa kwalifikacji lub licencje Part-66) wymaga uzyskania zatwierdzenia, o którym mowa w pkt. 9.1 *rozporządzenia w sprawie wyłączenia zastosowania* niektórych przepisów ustawy. Natomiast zgodnie z pkt. 10.7 *rozporządzenia w sprawie wyłączenia zastosowania* niektórych przepisów ustawy, obsługa techniczna w zakresie kompletacji, wymiany lub naprawy uszkodzonych części ultralekkich statków powietrznych niepowodującej poważnej zmiany w strukturze podzespołów wymaga zgłoszenia Prezesowi Urzędu na piśmie nie później niż na 14 dni przed jej rozpoczęciem oraz dokonania uzgodnień, o których mowa w pkt 10.11 ppkt 4 *rozporządzenia w sprawie wyłączenia zastosowania* niektórych przepisów ustawy. Zgłoszenie zawiera dane wymienione w pkt 9.4 *rozporządzenia w sprawie wyłączenia* zastosowania niektórych przepisów ustawy, odpowiednio do planowanej działalności.

**41. Firmy niemieckie nie prowadzą szkoleń obsługowych na swoich typach szybowców - jak w tej sytuacji zdobyć przeszkolenie na niemieckie typy szybowców, żeby uzyskać uprawnienia do ich obsługi?**

Szkolenia na typy statków powietrznych mogą być przeprowadzone nie tylko przez producenta, ale również przez inne podmioty – zgodnie z §26 ust. 2 *rozporządzenia MTBiGM z dnia 2 września 2013r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego*.

**42. Mechanik z uprawnieniem B.1.2 może wykonywać proste testy w zakresie uprawnienia B.2. Czy określono katalog tych czynności?**

Nie ma jednolitego katalogu takich czynności. Przepis 66.A.20 (b) i GM 66.A.20(a) definiują proste testy (np. nie więcej niż 10 czynności w ramach jednego testu).

**43. Do jakiej licencji zostanie zakwalifikowany Mi-2?**

Obecnie podlega on pod licencję krajową mechanika lotniczego obsługi technicznej. Może być obsługiwany przy wykorzystaniu licencji Part-66 kat. B1.3 i B2, po spełnieniu warunków zapisanych w *rozporządzeniu MTBiGM z dnia 2 września 2013r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego*.

**44. Jak traktowane będą szybowce LS a/b/c/d.... – jako oddzielne typy statków powietrznych, na które trzeba będzie uzyskać przeszkolenie, czy jako jeden typ/ grupa producenta?**

Na razie ULC nie posiada informacji o sposobie wpisywania uprawnień na szybowce. Należy poczekać na oficjalny tekst zmiany do *rozporządzenia (UE) 1321/2014* oraz na nową listę statków powietrznych wydawaną przez EASA.

**45. Czy praktyczne przeszkolenie na typ w przypadku szybowców jest wystarczające?**

Nie, musi być teoria i praktyka.

**46. Kiedy wejdą w życie przepisy dotyczące licencji Part-66 zamiast licencji krajowej MML?**

Na obecną chwilę ULC nie posiada informacji o planowanym terminie opublikowania zmiany do *rozporządzenia (UE) 1321/2014*.

**47. Czy lepiej będzie odbyć szkolenie na kilkanaście/ kilkadziesiąt typów szybowców, czy czekać na wejście przepisów?**

Niestety na to pytanie nie ma prostej odpowiedzi. Poza tym proszę nie oczekiwać od ULC doradztwa w tym zakresie. Takie decyzje musi niestety podjąć sam zainteresowany.

**48. Czy po wejściu w życie nowych przepisów zostanie utrzymana licencja krajowa na szybowce nie-EASA'owskie?**

Jeśli pozostaną jakieś statki powietrzne nie objęte przepisami europejskimi, to licencja krajowa musi być utrzymana.

**49. EASA wydała opinię mówiącą, że posiadacz licencji obsługowej dla Grupy 3 nie musi posiadać uprawnień na typ. Tymczasem w licencjach krajowych wymaga się, aby posiadacz licencji miał uprawnienie na typ.**

Na podstawie pkt 66.A.45 posiadacz licencji kategorii B1.2 z uprawnieniem na typ SP „Pełna grupa 3” oraz posiadacz licencji kategorii B3 (dotyczy samolotów z kabiną nieciśnieniową, wyposażonych w silnik tłokowy, o maksymalnej masie startowej 2 000 kg i poniżej) posiadają prawo do korzystania z przywilejów do poświadczania obsługi technicznej samolotów, które zgodnie z pkt 66.A.5 kwalifikują do grupy 3 - dla licencji kat. B1.2, a w przypadku licencji kategorii B3 - samolotów o maksymalnej masie startowej 2 000 kg i poniżej, które posiadają kabinę nieciśnieniową, oraz wyposażone są w silnik tłokowy. Przepisy Part-66 nie wymagają dodatkowych szkoleń na typ SP, o których mowa w pkt. 66.A.45.

Należy jednak pamiętać, że zgodnie z pkt. 66.A.20 lit. b ppkt. 3 Part-66, posiadacz licencji na obsługę techniczną statku powietrznego może korzystać z przywilejów, jeżeli, m.in., posiada odpowiednie kompetencje, aby poświadczać obsługę techniczną odpowiednich statków powietrznych. Zgodnie z AMC 66.A.20 lit. b ppkt. 3 Part-66, stwierdzenie „posiada odpowiednie kompetencje dla poświadczania obsługi na odpowiadającym statku powietrznym” oznacza, że właściciel licencji i, jeżeli dotyczy, organizacja, która taką osobę zatrudniła/zakontraktowała, musi zapewnić, że osoba ta zdobyła odpowiednią wiedzę, umiejętności, postawę i doświadczenie dla poświadczania obsługiwanego statku powietrznego (dodatkowe, szczegółowe informacje w tym zakresie zawarte są ww. AMC).

W przypadku, gdy obsługa techniczna nie jest wykonywana przez zatwierdzoną organizację, a przez personel poświadczający, o którym mowa w pkt M.A.801 lit. b ppkt 2 Part-M (tzw. niezależny personel poświadczający), sam powinien zapewnić, że posiada odpowiednie kompetencje dla poświadczania obsługi na odpowiadającym statku powietrznym, a w przypadku ich braku podjąć odpowiednie działania w celu ich uzupełnienia (szkolenia na typ w organizacji Par-147, samokształcenie, praca pod nadzorem inne personelu poświadczającego, itd.).

W przypadku organizacji Part-145, zgodnie z pkt 145.A.35 lit. f Part-145, organizacja dokonuje oceny wszystkich potencjalnych członków personelu poświadczającego w odniesieniu do ich kompetencji, kwalifikacji oraz zdolności wykonywania potencjalnych obowiązków związanych z poświadczaniem obsługi, zgodnie z procedurą określoną w charakterystyce, przed wydaniem lub ponownym wydaniem upoważnienia do poświadczania obsługi na mocy niniejszej części. Upoważnienie może być wydane, jeśli warunki określone w pkt 145.A.35 lit. a), b), d), f), oraz, w stosownych przypadkach, lit. c) zostały spełnione przez personel poświadczający.

Zgodnie z pkt 145.A.35 lit. a Part-145, organizacja zapewnia m.in., aby członkowie personelu poświadczającego i personelu wspomagającego **posiadali właściwą znajomość odpowiednich typów obsługiwanych statków powietrznych**. Zgodnie z AMC 145.A.35 lit. a Part-145, zdanie "organizacja zapewni, żeby personel poświadczający i personel wspomagający miał odpowiednią znajomość odnośnych statków powietrznych i/lub podzespołów, które mają być poddane obsłudze technicznej oraz związanych z nimi procedur organizacji" oznacza, że dana osoba przeszła przeszkolenie i została pozytywnie oceniona w zakresie:

- typu obsługiwanych statków powietrznych lub podzespołów;
- różnic dotyczących konkretnego modelu / wariantu, konkretnej konfiguracji.

Wobec powyższego, organizacja obsługowa powinna dokonać udokumentowanej oceny wszystkich potencjalnych członków personelu poświadczającego (dot. również personelu wpomagającego) w celu



upewnienia się, m.in., czy personel ten posiada właściwą znajomość odpowiednich typów obsługiwanych statków powietrznych. W przypadku, gdy ww. udokumentowana ocena wykaże, że posiadacz ważnej licencji kategorii B1.2 z wpisem „Pełna grupa 3” nie posiada znajomości odnośnych statków powietrznych, to organizacja powinna podjąć odpowiednie działania, aby tę wiedzę/kompetencje uzupełnić. Działania mogą mieć formę szkolenia na typ w organizacji Par-147, szkolenia wewnętrznego, szkolenia w miejscu pracy pod nadzorem innego personelu poświadczającego, itp.

W zakresie licencji krajowych, zgodnie z § 38 ust. 4 rozporządzenia MTBiGM z dnia 16 września 2013 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego, posiadacz MML\*\*\* może poświadczać wykonanie obsługi technicznej statku powietrznego, jeżeli, m.in., **ukończył z wynikiem pozytywnym szkolenie specjalistyczne w zakresie tego typu statku powietrznego w jednym z podmiotów, o których mowa w § 26 ust. 2, a także posiada wpis typu statku powietrznego oraz praktyki do osobistego dokumentu praktyki lotniczej;**

\*\*\* Skrót „MML” oznacza licencję mechanika lotniczego obsługi technicznej statków powietrznych innych niż samoloty i śmigłowce oraz obsługi statków powietrznych wymienionych w załączniku II do rozporządzenia nr 216/2008;

Zgodnie z § 38 ust. 5 ww. rozporządzenia, mechanik lotniczy posiadający licencję na obsługę techniczną statku powietrznego Part-66 w kategorii lub podkategorii B1, B2 lub B3, wydaną zgodnie z wymaganiami rozporządzenia (WE) nr 2042/2003 (zastąpionym przez 1321/2014), może na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej poświadczać obsługę samolotów i śmigłowców objętych tym rozporządzeniem, właściwych dla kategorii lub podkategorii licencji, **z uwzględnieniem ograniczeń wpisanych do licencji, po spełnieniu warunków, o których mowa w ust. 4** (szkolenie specjalistyczne z typu SP oraz wpis praktyki w książce mechanika).

Wpisy grupowe w licencjach krajowych nie mają zastosowania.

**50. Dlaczego mając licencję Part-66 dla Grupy 3 można obsługiwać krajowe statki powietrzne, a nie można ich obsługiwać z licencją krajową?**

Przepisy europejskie nie pozwalają na poświadczanie obsługi statków powietrznych podlegających pod rozporządzenie (WE) 216/2008 przy wykorzystaniu licencji krajowych. Jedynie prawo krajowe dopuszcza możliwość zastąpienia licencji krajowej odpowiednią licencją Part-66.

**51. Czy posiadacz licencji Part-66 na szybowce będzie mógł obsługiwać szybowce z Aneksu II?**

Przy obecnym stanie przepisów nie ma takiej możliwości. Po zmianie przepisów rozporządzenia (UE) 1321/2014 i wprowadzeniu nowych kategorii licencji, zostanie rozważona możliwość dokonania zmiany zapisów w rozporządzeniu MTBiGM z dnia 2 września 2013r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego.

TEMAT: UŁATWIENIA DLA GA – FAZA I – ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) 2015/1088 Z DNIA 3 LIPCA 2015 ZMIENIAJĄCE ROZPORZĄDZENIE (UE) 1321/2014 W ODNIESIENIU DO ZŁAGODZENIA WYMAGAŃ DOTYCZĄCYCH PROCEDUR OBSŁUGI TECHNICZNEJ STATKÓW POWIETRZNYCH LOTNICTWA OGÓLNEGO.

**52. Czy użytkownik opracowujący POT musi uwzględnić wszystkie prace zawarte w IOT producenta?**

Zgodnie z pkt M.A.302 lit. h) ppkt 4, w przypadku statków powietrznych ELA1 niewykonujących operacji zarobkowych, jeżeli program obsługi technicznej nie został zatwierdzony przez właściwy organ (bezpośrednio - przez Prezesa ULC, lub przez CAMO - za pomocą procedury pośredniego zatwierdzania), program obsługi technicznej statku powietrznego zawiera podpisane oświadczenie, w którym właściciel deklaruje, że jest to program obsługi technicznej statku powietrznego o konkretnej rejestracji, oraz deklaruje pełną odpowiedzialność za jego treść, a w szczególności za wszelkie odstępstwa od zaleceń posiadacza zatwierdzenia projektu (np. zadania określone w rozdziale 5 IOT, okresy międzynaprawcze zalecane w biuletynach eksploatacyjnych, listach serwisowych).

Należy jednak pamiętać, że zgodnie z M.A.302 lit. h) ppkt 2, program obsługi technicznej nie może być mniej restrykcyjny niż „minimalny program przeglądu” (patrz pkt M.A.302 lit. i) wraz z AMC).

**53. Czy informacja o przeprowadzonym przeglądzie/analizie POT w świetle nowych przepisów będzie musiała być przekazana do ULC?**

ULC odstąpił od wymogu przesyłania do LTT raportów z analizy skuteczności oraz przeglądu programu.

W przypadku programów opracowanych zgodnie z załącznikiem I do AMC M.A.302, obowiązki wynikające z oświadczenia, o którym mowa w pkt 1.1.4, że program jest analizowany i aktualizowany, są weryfikowane podczas prowadzonych inspekcji ACAM oraz podczas przeglądów zdatności do lotu. Podobnie w przypadku programów opartych na wzorcu ULC lub zgodnych z AMC M.A.302 lit. e), gdzie został wprowadzony punkt, w którym należy odnotować i potwierdzić przeprowadzenie analizy.

Jeżeli zatwierdzone procedury organizacji nakładają na organizację obowiązek przesyłania do ULC takich analiz, to do czasu zatwierdzenia zmiany procedur w tym zakresie, analizy należy przysyłać zgodnie z tymi procedurami.

**54. Jeżeli właściciel SP podpisuje umowę z CAMO, czy nadal pozostaje odpowiedzialny za zdatność do lotu statku powietrznego?**

Zgodnie z pkt M.A.201 lit. a), właściciel odpowiada za ciągłą zdatność do lotu statku powietrznego oraz zapewnia, że żaden lot się nie odbędzie, o ile:

1. samolot nie jest utrzymywany w stanie zdatności do lotu; oraz
2. całe wyposażenie eksploatacyjne i awaryjne nie jest prawidłowo zamontowane i zdadne do użytku, lub wyraźnie zidentyfikowane jako niezdatne do użytku; oraz
3. świadectwo zdatności do lotu nie jest ważne; oraz
4. obsługa techniczna statku nie jest prowadzona zgodnie z zatwierdzonym programem obsługi technicznej, określonym w pkt M.A.302.

Zgodnie z pkt M.A.201 lit. i), w przypadku statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym, lub użytkowanych w „ograniczonych operacjach”, właściciel odpowiada za zapewnienie, aby nie wykonywano żadnych lotów, jeżeli warunki określone w pkt M.A.201 lit. a) nie są spełnione.

W tym celu właściciel może zlecić zadania związane z zapewnieniem ciągłej zdatności do lotu zatwierdzonej CAMO w drodze zawarcia pisemnej umowy, zgodnie z dodatkiem I do Part-M, która **przenosi odpowiedzialność za wykonanie tych zadań na CAMO będącą stroną umowy.**

Umowa o zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu zgodna z dodatkiem I do Part-M określa sposób podziału obowiązków sygnatariuszy (właściciela/operatora oraz CAMO) w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego (pkt. 5.1 - obowiązki CAMO, pkt. 5.2 obowiązki właściciela/operatora). W przypadku nieprzestrzegania postanowień niniejszej umowy przez którąkolwiek ze stron traci ona ważność. W takim przypadku właściciel/operator zachowuje pełną odpowiedzialność za wszystkie **zadania** związane z ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego, a właściciel zobowiązuje się do poinformowania o tym właściwych organów państwa członkowskiego rejestracji w ciągu dwóch tygodni. Przez cały okres obowiązywania umowy odpowiedzialność za ciągłą zdatność do lotu ponosi CAMO w zakresie, który opisany jest w pkt 5.1 umowy.

**55. Czy jeśli właściciel statku powietrznego podpisał umowę z CAMO, może on „zadeklarować” POT? Kto w takiej sytuacji odpowiada za ten program obsługi? Dla przykładu, właściciel nie chce wykonywać przeglądów strukturalnych, a Kierownik CAMO nie chce wziąć odpowiedzialności za taki program.**

Właściciel statku powietrznego ELA1 niewykonującego operacji zarobkowych, który zlecił zadania związane z zapewnianiem ciągłej zdatności do lotu zatwierdzonej CAMO w drodze zawarcia pisemnej umowy, zgodnie z dodatkiem I do Part-M, może złożyć w POT oświadczenie, w którym deklaruje zgodnie z pkt M.A.302 lit h) pełną odpowiedzialność za jego treść, a w szczególności za wszelkie odstępstwa od zaleceń posiadacza zatwierdzenia projektu (np. specjalne programy obsługi strukturalnych - Cessna SID / CPCP).

ULC zaleca, aby umowa o zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu - zgodnie z pkt M.A.201 lit. i) ppkt 1 - została uzupełniona o zagadnienia, o których mowa w AMC do pkt M.A.201 lit. i) ppkt 3, tj.:

- Czy program obsługi będzie oparty na „Minimalnym Programie Obsługi”, opisanym w M.A.302(i);
- Obowiązek opracowania przez CAMO, i przedstawienia właścicielowi, programu obsługi, który:
  - identyfikuje właściciela i konkretny statek powietrzny, silnik i śmigło (co będzie dotyczyło);
  - zawiera obowiązkową informację obsługową i wszelkie dodatkowe zadania pozyskane z **oceny rekomendacji** wydanych przez posiadacza zatwierdzenia projektu;
  - uzasadnia wprowadzone do programu odstępstwa od zaleceń posiadacza zatwierdzenia projektu;
  - nie schodzi poniżej wymagań dla Minimalnego Programu Obsługi; oraz
  - jest dostosowany do konkretnego typu statku powietrznego, konfiguracji i operacji, zgodnie z pkt M.A.302 h) ppkt 3.
- Czy program obsługi będzie zatwierdzony przez kompetentną władzę, czy właściciel wystawi deklarację dla programu obsługi:
  - W przypadku zatwierdzenia przez właściwy organ, czy dopuszcza się zatwierdzenie pośrednie przez CAMO.
  - W przypadku deklaracji właściciela, oświadczenie w umowie wyraźnie stwierdzające, że właściciel przejmuje pełną odpowiedzialność za wszelkie odstępstwa wprowadzone do **proponowanego przez CAMO** programu obsługi.

CAMO jest odpowiedzialna za opracowanie (w tym dokonanie oceny rekomendacji wydanych przez posiadacza zatwierdzenia projektu) i przedstawienie właścicielowi POT, który, m.in., **uzasadnia (właścicielowi) każde odstępstwo od rekomendacji wydanych przez posiadacza zatwierdzenia projektu. Właściciel powinien być świadomy podejmowanej decyzji oraz wynikających z niej konsekwencji.**

Dokonując oceny oraz uzasadnienia odstępstw od rekomendacji wydanych przez posiadacza zatwierdzenia projektu, ULC zaleca podejście oparte na analizie ryzyka. Więcej informacji w tym zakresie można znaleźć w projekcie AMC do pkt ML.A.302 lit c) Part-M Light.

W przypadku, gdy właściciel SP domaga się wprowadzenia do POT odstępstw od rekomendacji wydanych przez posiadacza zatwierdzenia projektu, pomimo negatywnego uzasadnienia, ULC zaleca, aby w takim przypadku CAMO zadbała o to, aby właściciel statku powietrznego wyraził swoją wolę w ww. zakresie w formie pisemnego oświadczenia. Po złożeniu oświadczenia przez właściciela, CAMO wprowadza do POT „odstępstwa” zgodnie z jego wolą, a właściciel - składając deklarację - przejmuje, zgodnie z pkt M.A.302 lit. h) ppkt 4, całą odpowiedzialność za każde „odstępstwo” wprowadzone do POT. CAMO, która opracowała program obsługi, nie jest odpowiedzialna za takie odstępstwa. Te odstępstwa nie muszą być uzasadnione przez właściciela.

Należy pamiętać, że przegląd takiego POT przeprowadzany jest co najmniej raz w roku. Przeglądu POT dokonuje osoba przeprowadzająca przegląd zdatności do lotu statku powietrznego, zgodnie z pkt M.A.710 lit. ga), albo CAMO - w przypadkach, gdy przeglądu programu obsługi technicznej nie przeprowadza się w powiązaniu z przeglądem zdatności do lotu. Jeśli w wyniku przeglądu POT zostanie stwierdzone, że POT nie zapewnia bezpiecznej eksploatacji SP, powinien on zostać zmieniony/uzupełniony o niezbędne czynności obsługowe, które pierwotnie zostały pominięte przez właściciela.

#### **56. Czy odejście od niektórych zadań obsługowych musi być uzasadnione, jeśli POT jest zgodny z MIP?**

Zgodnie z pkt M.A.302 lit. h) ppkt 2, program obsługi technicznej nie może być mniej restrykcyjny niż „minimalny program przeglądu” (MIP).

Zgodnie z pkt M.A.302 lit. h) ppkt 3, niezależnie od ppkt 2, POT obejmuje wszystkie obowiązkowe wymagania dotyczące ciągłej zdatności do lotu, takie jak powtarzające się dyrektywy zdatności do lotu, sekcja dotycząca ograniczeń zdatności do lotu w instrukcji zapewnienia ciągłej zdatności do lotu, lub określone wymagania dotyczące obsługi technicznej zawarte w arkuszu danych certyfikatu typu. Ponadto, POT określa wszelkie dodatkowe zadania obsługi technicznej, wykonywane ze względu na konkretny typ oraz konfigurację statku powietrznego, typ oraz specyfikę wykonywanych operacji.

Odejście - na zasadzie odstępstwa - od zadań obsługowych będących częścią rekomendacji posiadacza zatwierdzenia projektu, o których mowa w pkt M.A.302 lit. h) ppkt 3, nie musi być uzasadniane przez właściciela statku powietrznego.

W przypadku, gdy właściciel statku powietrznego zlecił zadania związane z zapewnianiem ciągłej zdatności do lotu zatwierdzonej CAMO w drodze zawarcia pisemnej umowy, zgodnie z dodatkiem I do Part-M, lub podpisał ograniczoną umowę w odniesieniu do opracowania programu obsługi technicznej i przygotowania jego zatwierdzenia, zgodnie z pkt M.A.302, to CAMO lub organizacja obsługowa uzasadnia (właścicielowi) każde odstępstwo od rekomendacji wydanych przez posiadacza zatwierdzenia projektu. Właściciel powinien być świadomy podejmowanej decyzji oraz wynikających konsekwencji. Właściciel nie musi dodatkowo uzasadniać ww. odstępstw. Dodatkowe informacje w nn. zakresie zawarte są w odpowiedzi na pytanie nr 55.

#### **57. Czy POT musi być „zadeklarowany” przez pilota-właściciela? Co w sytuacji, kiedy właściciel nie posiada licencji pilota?**

Zgodnie z pkt M.A.302 lit h), POT może zawierać oświadczenie, w którym właściciel statku powietrznego deklaruje pełną odpowiedzialność za jego treść, w tym za wszelkie odstępstwa od zaleceń posiadacza zatwierdzenia projektu. Posiadanie licencji pilota nie jest wymagane w przypadku składania deklaracji w odniesieniu do POT. Posiadanie licencji pilota jest wymagane do poświadczania ograniczonej obsługi technicznej pilota-właściciela, określonej w dodatku VIII do Part-M.

**58. Co w sytuacji, kiedy nadzór nie zgadza się z odejściem od zadań obsługowych?**

Zgodnie z GM M.A.302 lit. h), zawartość „deklarowanego” zgodnie z pkt M.A.302 lit. h) ppkt 4 POT nie może być początkowo kwestionowana. Właściwy organ (np. ULC) zakwestionuje zawarte w programie odstępstwa od zaleceń posiadacza zatwierdzenia projektu w przypadku, gdy wyniki przeglądu zdatności do lotu lub inspekcji prowadzonych w ramach programu monitorowania ciągłej zdatności do lotu SP ujawnią, że aktualny POT jest nieodpowiedni, tj. analiza ww. wyników wykaże, że można było uniknąć stwierdzonych wad (usterek, niesprawności), wprowadzając do POT rekomendacje posiadacza zatwierdzenia projektu, które pierwotnie zostały pominięte przez właściciela.

**59. Czy w przypadku zastosowania odstępstw od Instrukcji Obsługi Technicznej właściciel certyfikatu typu jest o tym informowany? W takiej sytuacji właściciel TC nie może brać odpowiedzialności za typ [stanowisko wyrażone przez pytającego].**

Wymagania przepisów Part-M nie nakładają na właściciela statku powietrznego obowiązku informowania posiadacza certyfikatu typu o decyzji uwzględnienia odstępstwa od zaleceń posiadacza certyfikatu typu, wyrażonej w „deklarowanym” POT. Pomimo tego, posiadacz certyfikatu typu w dalszym ciągu powinien się wywiązywać z obowiązków, o których mowa w pkt 21.A.44. Posiadacz certyfikatu typu nie ponosi żadnej odpowiedzialności w związku ww. decyzją właściciela.

**60. Czy zmiany w przepisach dotyczące ułatwień dla lotnictwa ogólnego były konsultowane na etapie ich wprowadzania z producentami wyrobów lotniczych?**

Tak. Informacje dot. konsultacji zawarte są w NPA nr 2012-17 oraz CRD do tego dokumentu – są one dostępne na stronie internetowej EASA.

**61. Odstąpienie od niektórych zadań obsługowych może skutkować odmową wykonania naprawy gwarancyjnej przez producenta.**

Kwestie związane z umowami gwarancyjnymi są poza zakresem przepisów lotniczych. Odstąpienie od rekomendacji posiadacza zatwierdzenia projektu jest decyzją właściciela.

**62. Personel ARC, analizując zapisy z obsługa oraz POT, może dojść do wniosku, że odejście od wykonywania niektórych zadań obsługowych (np. wymiana oleju) może zagrażać bezpieczeństwu eksploatacji statku powietrznego. Co należy zrobić w takiej sytuacji? W praktyce odmowa wydania/ przedłużenia ARC skutkuje tym, że właściciel szuka innego personelu, który nie będzie zgłaszał zastrzeżeń. W przypadku odmowy wydania ARC przez personel – jak w wyżej opisanej sytuacji – czy takie sytuacje będą gdzieś rejestrowane?**

Zgodnie z pkt M.A.302 lit. h) ppkt 5, jeżeli przegląd POT wykaże rozbieżności dotyczące statku powietrznego związane z brakami w treści programu obsługi technicznej, osoba przeprowadzająca przegląd informuje właściwy organ państwa członkowskiego rejestracji, a właściciel musi dokonać w programie obsługi technicznej zmian uzgodnionych z tym organem.

Gdy właściwy organ zostanie poinformowany o sytuacji wystąpienia rozbieżności powiązanych z brakami w zawartości „deklarowanego” programu obsługi, skontaktuje się on z właścicielem, zażąda kopii programu obsługi i wykorzysta otrzymaną informację dla prawidłowego zaplanowania inspekcji ACAM. W oparciu o zgłoszone braki i zidentyfikowane ryzyko, właściwy organ odpowiednio dostosuje program ACAM. Notyfikacja pozwoli również właściwemu organowi na uzgodnienie koniecznych zmian do programu obsługi, zgodnie z wymaganiami pkt M.A.302 lit. h) ppkt 5.

W projekcie Part-M Light (pkt M.L.A.302 lit. c) ppkt 9) tego typu informacje będą musiały być przekazywane do właściwego organu w przypadku, gdy osoba przeprowadzająca przegląd POT nie zgodzi się z działaniami lub brakiem działań, w celu wprowadzenia odpowiednich zmian w POT.

Odnosząc się do przytoczonego przykładu, „wymiana oleju” powinna być wykonywana zgodnie z zaleceniami posiadacza zatwierdzenia projektu. Zgodnie z pkt. M.A.302 lit. h) ppkt 2, program obsługi

technicznej nie może być mniej restrykcyjny niż „minimalny program przeglądu” (MIP). MIP uwzględnia czynności serwisowe (servicing tasks), wykonywane zgodnie z rekomendacjami posiadacza zatwierdzenia projektu (AMC M.A.302 lit. I - SP ELA1 - Lubricate and replenish fluids in accordance with the manufacturer's recommendation), które w rozdziale „Replenishing – Maintenance Practices” uwzględniają również wymianę oleju, określając jej rekomendowaną częstotliwość.

Natomiast wydanie poświadczenia przeglądu zdatności do lotu, zgodnie z pkt M.A.710 lit. e) ppkt 2, może być wydane wyłącznie po stwierdzeniu, że przegląd zdatności do lotu został całkowicie wykonany, oraz, że nie ma nieprawidłowości, które mogłyby zagrażać bezpieczeństwu lotu. Zgodnie z pkt M.A.901 lit. k), pod pojęciem „nieprawidłowości, które mogłyby zagrażać bezpieczeństwu lotu” należy rozumieć, np., stwierdzone uszkodzenia i usterki, które stanowią dowód, że statek powietrzny jest niezdatny do lotu.

Ponadto, zgodnie z pkt M.A.901 lit. k), poświadczenie przeglądu zdatności do lotu nie może również zostać wydane lub przedłużone, jeżeli istnieją powody aby sądzić, że statek powietrzny jest niezdatny do lotu. W przywołanym przykładzie brak wymiany oleju zgodnie z rekomendacją posiadacza zatwierdzenia projektu może być uznany jako powód, aby sądzić, że obsługa statku powietrznego nie spełnia wymagań MIP.

### 63. W przypadku odejścia od rekomendacji producenta, jak należy to uzasadnić/ udokumentować?

Przepisy nie określają wzoru uzasadnienia odejścia od rekomendacji zawartych w instrukcjach wydanych przez posiadacza zatwierdzenia projektu. Uzasadnienie takie, zgodnie z AMC do pkt M.A.302 lit. d) i e), stanowią dodatkowe lub alternatywne instrukcje, zaproponowane przez właściciela lub CAMO, które mogą mieć formę określoną we wzorze programu obsługi, zawartym w AMC do pkt M.A.302 lit. e).

Ponadto, tak jak napisano w odpowiedzi na **pytanie nr 55**, dokonując oceny oraz uzasadnienia odstępstw od rekomendacji wydanych przez posiadacza zatwierdzenia projektu, ULC zaleca podejście oparte na analizie ryzyka. Więcej informacji w tym zakresie można znaleźć w projekcie AMC do pkt M.A.302 lit c Part-M Light, oraz w wytycznych Prezesa ULC nr 8 i 9 z 2016 roku.

Odstępstwa od rekomendacji wydanych przez posiadacza zatwierdzenia projektu wprowadzone do POT przez CAMO lub przez właściciela statku powietrznego (jeżeli właściciel nie bierze odpowiedzialności za POT na podstawie deklaracji, o której mowa w pkt M.A.302 lit. h) ppkt 4)) powinny być udokumentowane na podstawie wiedzy i doświadczenia eksploatacyjnego, np. w postaci dokumentu NTO (braku przeciwwskazań technicznych), w którym personel poświadczający poświadczy możliwość bezpiecznej eksploatacji statku powietrznego - zgodnie z zaproponowanym odstępstwem.

W przypadku złożenia deklaracji, o której mowa w pkt M.A.302 lit. h) ppkt 4), właściciel nie musi uzasadniać wprowadzonych odstępstw – patrz odpowiedź na pytania nr 52 - 62.

Analiza i ocena druku NTO, wykonana z upoważnienia Prezesa ULC celem zatwierdzenia POT, nie jest oceną stanu technicznego statku powietrznego, ale oceną spełnienia wymagań przez POT, w tym jego dostosowania dla statku powietrznego, którego dotyczy.

### 64. Czy odstępstwa od Instrukcji Obsługi Technicznej nie powinny być zgłaszane właścicielowi TC celem ich uwzględnienia w arkuszu danych do Certyfikatu Typu? W arkuszu danych TC są instrukcje, co należy zrobić aby SP spełniał wymagania typu.

Nie. Patrz odpowiedź na **pytanie nr 59**.

Harmonogram obsługi technicznej, zazwyczaj zawarty w rozdziale 5 instrukcji obsługi technicznej, biuletyny serwisowe (niezależnie od ich statusu - obowiązkowe, zalecane, resursowe, itd.), listy serwisowe, oraz inne tego typu dokumenty, nie są uważane za obowiązkowe wymagania obsługowe.

Obowiązkowe wymagania dotyczące ciągłej zdatności do lotu obejmują: powtarzalne dyrektywy zdatności do lotu, sekcję dotyczącą ograniczeń zdatności do lotu w instrukcji zapewnienia ciągłej zdatności do lotu

(zwykle zawartą w rozdziale 4 instrukcji obsługi technicznej) lub określone wymagania dotyczące obsługi technicznej zawarte w arkuszu danych certyfikatu typu.

**65. Czy nie należałoby rozdzielić tych dwóch sytuacji – albo decyzja właściciela albo odpowiedzialność właściciela certyfikatu typu?**

Patrz odpowiedź na **pytanie nr 59** oraz **pytanie nr 64**.

**66. Czy CAMO może zarządzać statkiem powietrznym w oparciu o POT dostarczony przez klienta? Obowiązkiem CAMO jest, m.in., opracowanie POT, ale może być tak, że klient przychodzi ze swoim programem – czy CAMO może zarządzać tym SP na podstawie tego programu? Czy program pozostaje własnością klienta?**

Tak. W przypadku gdy, organizacja CAMO posiada program bazowy / rodzajowy, to zatwierdzony bezpośrednio lub "deklarowany" przez właściciela program obsługi technicznej może stanowić załącznik do programu bazowego / rodzajowego (AMC do pkt M.A.709). W przypadku, gdy organizacja nie posiada programu bazowego / rodzajowego, wystarczające będzie zatwierdzenie / „zadeklarowanie” (jeśli dotyczy) kolejnej zmiany do dostarczonego przez właściciela POT, w celu aktualizacji lub złożenia oświadczenia, o którym mowa w pkt. 10 tabeli „POT dla SP innych niż CMPA”, zawartej w AMC do pkt M.A.302 lit. e), lub Sekcji 3 zalecanego wzoru programu obsługi technicznej, zgodnego z Part-M AMC M.A.302 e) dla statków powietrznych innych niż skomplikowane technicznie statki powietrzne z napędem silnikowym. Nie ma potrzeby zatwierdzania nowego POT.

Program obsługi technicznej powinien dotyczyć statku powietrznego lub statków powietrznych konkretnego operatora/ właściciela. CAMO nie powinna w jednym POT obejmować SP różnych właścicieli lub różnych operatorów.

Zgodnie z pkt M.A.708 lit. b), CAMO przedstawia POT i jego zmiany, opracowane na podstawie pkt M.A.708 lit. a) w związku z pkt M.A.201 lit. i), właściwemu organowi do zatwierdzenia, chyba, że dany statek jest objęty procedurą zatwierdzenia pośredniego, zgodnie z pkt M.A.302 lit. c). W odniesieniu do statków powietrznych nieużytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, dostarcza kopię programu odpowiedzialnemu właścicielowi lub operatorowi, zgodnie z pkt M.A.201.

W związku z powyższym właściciel / operator statku powietrznego ma prawo dysponować programem opracowanym i prowadzonym przez CAMO dla jego statku powietrznego oraz wykonywać lub zlecać obsługę wg tego programu, do czasu opracowania nowego POT. Natomiast sprawy związane z własnością POT nie są regulowane przez przepisy Part-M.

**67. Slajd 17 – który to punkt przepisu? Czy dotyczy to wyłącznie organizacji AMO czy również niezależnych mechaników?**

Pkt M.A. 901 lit. l) dotyczy wymagań dla personelu przeglądu zdatności do lotu, zatrudnionego w ramach organizacji obsługowych zatwierdzonych zgodnie z przepisami Part-145 lub Part-M podczęść F.

**68. Na zachodzie od lat praktykowany jest grupowy wpis ELA1 w zakresie zatwierdzenia organizacji – dlaczego w Polsce wprowadza się to dopiero teraz?**

Wpisu ELA 1 na formularzu nr 14 jest możliwy na mocy Decyzji 2015/024/R z 19.10.2015 punktu AMC M.B.703.

Na mocy tego samego punktu przepisu (AMC M.B.703) wcześniej była możliwość wpisu:

Grupa statków powietrznych, np samoloty Cessna z jednym silnikiem tłokowym.

Punkt AMC M.B. 703 c) został zastąpiony na mocy Decyzji 2015/02/R z 19.10. 2015 możliwością dokonania wpisu grupowego: grupa 3 lub statki powietrzne ELA 1 na warunkach określonych w tymże punkcie.

**69. Podczas seminarium zostało powiedziane, że organizacje AMO nie mogą zatwierdzać POT. Natomiast w najnowszych Part 145 pkt. 145.A.75 lit. g) wg nas daje taką możliwość. Proszę o odniesienie się do tego punktu.**

Zgodnie z oficjalną wersją tłumaczenia rozporządzenia (UE) nr 2015/1088, pkt 145.A.75 lit. g) stanowi: „Zgodnie z charakterystyką organizacja jest upoważniona do wykonywania następujących zadań: g) opracowanie programu obsługi technicznej i przygotowanie jego zatwierdzenia zgodnie z pkt M.A.302 dla statków powietrznych ELA2 niewykonywujących operacji zarobkowych, na warunkach określonych w pkt M.A.201 lit. e) ppkt (ii), przy ograniczeniu do uprawnień dotyczących statków powietrznych wymienionych w certyfikacie zatwierdzenia.”

Wyrażenie „przygotowanie jego zatwierdzenia zgodnie z pkt M.A.302” należy rozumieć jako zorganizowanie zatwierdzenia POT - nie jest to tożsame z uprawnieniem do zatwierdzenia pośredniego, o którym mowa w pkt M.A.302 lit. c). Zgodnie z pkt M.A.302 lit. b) oraz c), program obsługi technicznej może być zatwierdzony jedynie przez właściwy organ lub przez CAMO, z którą właściciel/ operator SP podpisał umowę zgodnie z dodatkiem I Part-M, lub ograniczoną umowę, o której mowa w pkt M.A.201 lit. i) ppkt 3. Part-M nie przewiduje możliwości zatwierdzania POT przez organizacje obsługowe. Wszystkie możliwe opcje w zakresie opracowywania oraz zatwierdzenia POT opisane są w materiałach doradczych, tj. GM do M.A.201 lit. i), M.A.302 lit. h) oraz M.A.901 lit. l).

**70. Czy jeśli pierwotnie POT zatwierdził ULC (zatwierdzenie bezpośrednie) np. dla samolotu ELA1, to czy teraz zmianę 1 może do tego POT zatwierdzić Właściciel/CAMO, czy musi być osobno opracowane nowe wydanie, które od początku będzie zatwierdzane w drodze zatwierdzenia pośredniego? Głównie pytam o POTy, które są opracowane wg dawnych wytycznych (te duże).**

CAMO, w ramach ustanowionej w CAME procedury pośredniego zatwierdzenia, może zatwierdzić zmianę do POT zatwierdzonego przez ULC. Nie musi być opracowane nowe wydanie. Zatwierdzenie pośrednie, zgodne z przepisami pkt M.A.302 lit. c), zastąpiło dotychczasową praktykę wprowadzania zmian tymczasowych. Wszystkie zmiany wprowadzane do POT, zarówno te zatwierdzane bezpośrednio jak i te zatwierdzane pośrednio, mają status zmian stałych ujętych w jednym wykazie zmian, którym nadaje się kolejne, następujące po sobie numery. ULC zwraca uwagę, że zatwierdzona procedura zatwierdzenia pośredniego, zgodnie z pkt M.A.302 lit. d) ppkt (iii), nie upoważnia CAMO do zatwierdzania wszystkich zmian do POT.

Przejścia z POT opracowanego wg dawnych wytycznych (duże – jak określono w pytaniu) na POT zgodny z AMC do pkt M.A.302 lit. e), lub opracowany wg wzoru ULC, można dokonać na zasadzie wprowadzenia kolejnej zmiany do tego POT, z zachowaniem nr dokumentu i nr wydania.

W przypadku wprowadzania zmiany do POT opracowanego zgodnie z AMC do pkt M.A.302 lit. e), lub wg wzoru ULC, kolejne zmiany są wprowadzane poprzez objęcie zmianą całego dokumentu, ponieważ program ten - ze względu na wprowadzone uproszczenia - nie zawiera, między innymi, wykazu obowiązujących stron. Takiej zmiany nie należy traktować również jako nowego wydania programu.

Odejście od zatwierdzenia pośredniego lub bezpośredniego i przejęcie odpowiedzialności za POT na podstawie deklaracji, również można wprowadzić zmianą do POT.

Uwaga:

Zgodnie z pkt M.A.302 lit. c) ppkt (ii), organizacja zarządzania ciągłą zdadnością do lotu nie stosuje procedury pośredniego zatwierdzania, gdy organizacja ta nie podlega nadzorowi państwa członkowskiego rejestracji, chyba, że zawarta została umowa zgodnie z pkt M.1 ust. 4 ppkt (ii), lub (iii) - w zależności od przypadku, przenosząca odpowiedzialność za zatwierdzenie programu obsługi technicznej na właściwy organ odpowiedzialny za organizację zarządzania ciągłą zdadnością do lotu. W dniu publikacji niniejszego materiału ULC nie zawarł ani nie prowadzi ustaleń w sprawie ww. umowy z żadnym właściwym organem innego państwa członkowskiego UE.



**71. Czy bazowy program obsługi technicznej musi zawierać odniesienie do aktualnych rewizji instrukcji obsługi technicznej (AMM, EMM, PMM) i czy trzeba go modyfikować po każdej zmianie do tych instrukcji?**

W przypadku statków powietrznych innych niż skomplikowane technicznie statki powietrzne z napędem silnikowym, program bazowy opracowany wg wzoru ULC, opartego na wzorze z AMC do pkt M.A.302 lit. e), nie musi zawierać odniesienia do aktualnych rewizji „danych obsługowych” (instrukcji obsługi technicznej). Z pola „Odniesienie do danych obsługowych (najnowsza zmiana)” Sekcji 2 wzoru bazowego programu obsługi technicznej, dla statków powietrznych innych niż skomplikowane technicznie statki powietrzne z napędem silnikowym, wpis „najnowsza zmiana” zostanie usunięty. Aneksy wprowadzające statki powietrzne do tak opracowanego programu bazowego, opracowywane są zgodnie z AMC do pkt M.A.302 lit. e), lub wg wzoru ULC. Tylko te programy - jako aneksy - podlegają aktualizacji do najnowszych rewizji danych obsługowych.

Zgodnie z AMC do pkt M.A.709, po zatwierdzeniu początkowym CAMO, po zawarciu umowy z właścicielem/ operatorem, bazowy lub rodzajowy program obsługi technicznej może zostać wykorzystany do opracowania programu obsługi technicznej statku powietrznego zgodnego z pkt M.A.302, z włączeniem dodatkowych czynności obsługi oraz ze wskazaniem czynności, które nie dotyczą konkretnych znaków rejestracyjnych statków powietrznych. Może to mieć formę Aneksu do bazowego/ rodzajowego programu obsługi technicznej dla każdego znaku rejestracyjnego, z podaniem czynności dodanych oraz czynności, które nie mają zastosowania. W takim przypadku, program bazowy lub rodzajowy musi zawierać harmonogram obsług i być aktualizowany po wprowadzeniu do niego pierwszego aneksu dla konkretnych znaków rejestracyjnych.

**72. Czy POT bazowy musi zawierać harmonogram obsług?**

Program bazowy dla statków powietrznych innych niż skomplikowane technicznie statki powietrzne z napędem silnikowym nie musi zawierać harmonogramu obsług. Wzór takiego programu opublikowany jest na stronie internetowej ULC.

Zgodnie z AMC do pkt M.A.709, po zatwierdzeniu początkowym CAMO, po zawarciu umowy z właścicielem/ operatorem, bazowy lub rodzajowy program obsługi technicznej, może zostać wykorzystany do opracowania programu obsługi technicznej statku powietrznego zgodnego z pkt M.A.302, z włączeniem dodatkowych czynności obsługi oraz ze wskazaniem czynności, które nie dotyczą konkretnych znaków rejestracyjnych statków powietrznych. Może to mieć formę Aneksu do bazowego/ rodzajowego programu obsługi technicznej dla każdego znaku rejestracyjnego, z podaniem czynności dodanych i czynności, które nie mają zastosowania. W takim przypadku program bazowy lub rodzajowy musi zawierać harmonogram obsług.

**73. Czy bazowy program obsługi technicznej musi podlegać corocznej analizie efektywności?**

Zgodnie z pkt M.A.302 lit. g), wszystkie POT zatwierdzone zgodnie z pkt M.A.302 (POT na konkretne znaki rejestracyjne) podlegają okresowym analizom i, jeśli to konieczne, są w nich wprowadzane zmiany. Nie należy mylić okresowej analizy POT z analizą skuteczności (efektywności), prowadzoną zgodnie z pkt M.A.301 ppkt 4, która dotyczy POT zatwierdzonych zgodnie z pkt M.A.302, oraz wszystkich skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym lub statków powietrznych użytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008.

Okresowe analizy POT, o których mowa w M.A.302 lit. g), gwarantują, że program jest stale aktualny, jeśli chodzi o doświadczenie eksploatacyjne i instrukcje właściwego organu, równocześnie uwzględniając nowe lub zmienione instrukcje obsługi technicznej, ogłaszane przez posiadaczy certyfikatu typu i uzupełniającego certyfikatu typu, oraz wszelkie pozostałe organizacje, które publikują takie dane zgodnie z załącznikiem I (Part 21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012.

Program bazowy / rodzajowy, który nie został przekształcony na program obsługi technicznej statku powietrznego zgodny z pkt M.A.302, nie musi podlegać okresowym analizom. Natomiast jeżeli, zgodnie z AMC do pkt M.A.709, po zatwierdzeniu początkowym CAMO, po zawarciu umowy z właścicielem/operatorem bazowy lub rodzajowy program obsługi technicznej zostanie wykorzystany do opracowania programu obsługi technicznej statku powietrznego zgodnego z pkt M.A.302, z włączeniem dodatkowych czynności obsługi, oraz ze wskazaniem czynności, które nie dotyczą konkretnych znaków rejestracyjnych statków powietrznych, który będzie miał formę Aneksu do bazowego/ rodzajowego programu obsługi technicznej dla każdego z znaków rejestracyjnych, z podaniem czynności dodanych i czynności, które nie mają zastosowania, to w takim przypadku, program bazowy lub rodzajowy musi zawierać harmonogram obsług i być okresowo analizowany i aktualizowany.

**74. Czy, w przypadku korzystania z procedury zatwierdzeń pośrednich POT, należy przesłać papierową wersję zatwierdzonego dokumentu do ULC, czy wystarczy wersja elektroniczna wysyłana na [acam@ulc.gov.pl](mailto:acam@ulc.gov.pl)?**

W ULC akceptowalną formą dokumentacji jest wersja papierowa, razem z którą pozyskiwana jest wersja elektroniczna dla potrzeb archiwizacji. W celu zarejestrowania dokumentów, należy je złożyć w POK. Adres [acam@ulc.gov.pl](mailto:acam@ulc.gov.pl) nie jest elektroniczną skrzynką podawczą Urzędu, w związku z tym wersję elektroniczną należy dołączyć do wersji papierowej, składanej do POK.

**75. Czy organizacja PART-M/G może zatwierdzić pośrednio POT zgodnie z M.A.302(c) na dowolny SP „non-complex”, do którego posiada dokumentację techniczną i na tej podstawie ubiegać się o ewentualne rozszerzenie zakresu zatwierdzenia? Czy jest wymagany wówczas wewnętrzny audyt jakości i ewentualnie w jakim zakresie powinien być taki audyt przeprowadzony?**

Nie może, ponieważ zgodnie z pkt M.A.708 lit. b) ppkt 2, CAMO może skorzystać z procedury zatwierdzenia zgodnie z pkt M.A.302 lit. c), w odniesieniu statków powietrznych, które są zarządzane przez zatwierdzoną organizację zarządzania ciągłą zdatnością do lotu.

Zgodnie z pkt M.A.709 lit. b), w przypadku statków powietrznych nieużytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, aby umożliwić początkowe zatwierdzenie i/lub rozszerzenie zakresu zatwierdzenia bez zawartych umów, o których mowa w dodatku I do Part-M, zatwierdzona organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu może opracować »bazowe« i/lub »rodzajowe« programy obsługi technicznej. Te »bazowe« i/lub »rodzajowe« programy obsługi technicznej nie wykluczają jednak konieczności ustanowienia stosownego programu obsługi technicznej statku powietrznego zgodnie z pkt M.A.302, w odpowiednim czasie, przed skorzystaniem z praw, o których mowa w pkt M.A.711.

Zgodnie z AMC do pkt M.A.709, po zatwierdzeniu początkowym, po zawarciu umowy z właścicielem/operatorem, bazowy lub rodzajowy program obsługi technicznej:

- Może zostać wykorzystany do opracowania programu obsługi technicznej statku powietrznego zgodnego z M.A.302, z włączeniem dodatkowych czynności obsługi oraz ze wskazaniem czynności, które nie dotyczą konkretnych znaków rejestracyjnych statków powietrznych - opcja zwykle stosowana w przypadku statków powietrznych CMPA;
- Może posłużyć jako dokument, który będzie zawierał zbiór zatwierdzonych programów obsługi technicznej. Klient może mieć zatwierdzony program obsługi technicznej, który, w takim przypadku, powinien być wykorzystany przez organizację zarządzania ciągłą zdatnością do lotu do zarządzania ciągłą zdatnością do lotu takiego statku powietrznego.

Niniejsze rozwiązanie jest zaproponowane we wzorze bazowego programu, który jest dostępny na stronie internetowej ULC.

Zgodnie z pkt M.A.704 lit. a) ppkt 9, charakterystyka organizacji zarządzania ciągłą zdadnością do lotu musi zawierać odwołania do »bazowego« i/lub »rodzajowego« programu obsługi technicznej. Realizacja ww. opcji może odbywać się w drodze procedury zatwierdzenia pośredniego, zgodnie z pkt M.A.302 lit. c), w przypadku, gdy:

- CAMO posiada uprawnienia na dany typ SP;
- CAMO ustanowiła procedurę pośredniego zatwierdzenia jako część charakterystyki zarządzania ciągłą zdadnością do lotu, a właściwy organ odpowiedzialny za CAMO zatwierdził tę procedurę;

Uwaga:

Procedura zatwierdzenia pośredniego powinna obejmować postanowienia dotyczące informowania właściwego organu o opracowaniu programu obsługi technicznej statku powietrznego dla konkretnego klienta. Wynika to z faktu, że zgodnie z pkt M.A.704 lit. a) ppkt 9, dla statków powietrznych niewykonujących zarobkowego transportu lotniczego, nieużytkowanych przez licencjonowanych przewoźników zgodnie z Rozporządzeniem (WE) 1008/2008, Charakterystyka Zarządzania Ciągłą Zdadnością do Lotu (CAME) może zawierać tylko odwołanie do bazowego/rodzajowego programu obsługi.

- CAMO zawarła z właścicielem umowę na zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu statków powietrznych lub ograniczoną umowę, zgodnie z pkt M.A.201 lit. i) ppkt 3.

CAMO posiadająca w certyfikacji zatwierdzającym (Formularz Nr 14 EASA) wpis, np. „Grupa 3”, oraz procedurę pośredniego zatwierdzenia, o której mowa w pkt M.A.704 lit. c), zezwalającą na zmianę szczegółowego zakresu prac wyszczególnionych w CAME, tj. dodawanie nowych typów statków powietrznych (wchodzących do Grupy 3), może posłużyć się programem bazowym do zmiany szczegółowego zakresu prac wyszczególnionych w CAME.

Procedura pośredniego zatwierdzenia, o której mowa w pkt M.A.704 lit. c), zezwalająca na zmianę szczegółowego zakresu prac wyszczególnionych w CAME, w zakresie dodawania nowych typów statków powietrznych (wchodzących do Grupy 3) powinna zawierać, m.in., następujące elementy:

- Osoby odpowiedzialne za opracowanie oraz zatwierdzenie zmiany (zwykle kierownik jakości);
  - Forma zatwierdzenia oraz sposób rejestrowania zmian drobnych w CAME;
- Obowiązek informowania Prezesa ULC o zatwierdzonych zmianach drobnych (wysyłamy wyłącznie zmienione strony CAME);
- Rodzaje zmian drobnych w CAME dotyczących zakresu prac do wykonywania których CAMO jest zatwierdzona dla statków powietrznych objętych zarządzaniem, o których mowa w pkt. 0.2 lit. c Załącznika V do AMC do pkt M.A.704 – „CAME Zakres prac - statki powietrzne objęte zarządzaniem”:
    - Dodawanie nowego typu SP w ramach np. Grupy 3 (nie dotyczy przypadku statków powietrznych ELA1, gdzie zakres zatwierdzenia CAME oraz Form 14 są zgodne i obejmują np. samoloty ELA1),
    - Dodawanie nowych oraz usuwanie SP w ramach zakresu zatwierdzenia określonego w CAME, (w tym data wprowadzenia do zakresu zatwierdzenia, program obsługi technicznej, znaki rozpoznawcze, właściciel/operator, odniesienie do umowy);
  - Procedura dot. weryfikacji oraz upewnienia się, czy organizacja pozostaje w zgodności z wymaganiami przepisów Part-M, w tym, m.in.:
    - Aktualne dane obsługowe, o których mowa w pkt M.A.401 lit. a),
    - Program obsługi technicznej bazy i/lub program obsługi technicznej zgodny z pkt M.A.302,
    - Dostępność personelu oraz zaplecza.

W przypadku dodawania typu SP innego niż ELA1, ww. działania powinny być zrealizowane w ramach systemu jakości - audytu wewnętrznego. Dla zakresu zatwierdzenia CAME np. „ELA1 samoloty”, dodanie nowego SP nie wymaga podejmowania działań audytowych. Jednak organizacja powinna być pewna, że dla nowego SP ELA1 posiada dane obsługowe, program obsługi technicznej, odpowiedni personel oraz zaplecze.

**76. Czy w dalszym ciągu należy przesyłać do ULC raporty zastosowanych tolerancji?**

Zgodnie z obowiązującymi przepisami nie ma wymogu przysyłania takich raportów do ULC. LTT odstąpił od obowiązku ich przysyłania. Stosowanie tolerancji jest weryfikowane podczas inspekcji ACAM oraz podczas przeglądów zdatności do lotu. Prezes ULC zaleca monitorowanie wykorzystania tolerancji (w formie raportów), ponieważ - zgodnie z założeniami - wprowadzenie tolerancji wykonania zadań obsługi planowej nie powinno być wykorzystywane jako narzędzie do planowego odkładania obsługi planowej.

**77. Czy organizacja PART-M/G może zarządzać samolotem ELA1, którego POT został „zadeklarowany” przez właściciela zgodnie z M.A.302(h), i który posiada odstępstwa od rekomendacji DAH?**

Tak. Szczegółowe informacje w tym zakresie znajdują się w odpowiedzi na pytanie nr 55.

**78. Czy organizacja PART-M/G może zatwierdzić pośrednio - zgodnie z M.A.302(c) - POT dla SP ELA1, który posiada odstępstwa od rekomendacji DAH?**

Tak. W takim przypadku CAMO jest odpowiedzialna również za opracowanie dodatkowych/ alternatywnych instrukcji, o których mowa w pkt M.A.302 lit. d ppkt. (iii), gdzie zostanie udokumentowana ocena uzasadnień dotyczących odstępstw od rekomendacji wydanych przez posiadacza zatwierdzenia projektu oraz będzie w pełni odpowiedzialna za zatwierdzony POT.

## TEMAT: UŁATWIENIA DLA GENERAL AVIATION - FAZA II – PART-M LIGHT, PART-CAO

### 79. Planowane są duże zmiany w Part-M. Czy w Part-145 również planowane są zmiany?

Opinie EASA nr 06/2016 oraz 05/2016, zawierające projekt zmian, m.in Part-M, Part-CAMO, Part-145, Part-M Light oraz Part-CAO, dostępne są na stronie internetowej EASA w zakładce „document library” --> „Rulemaking Process” --> „Opinions”.

### 80. Czy w Part-CAO przewidziana jest obsługa liniowa?

Nie. Part-CAO został opracowany na bazie podczęści F Part-M, która również nie przewiduje obsługi liniowej. Pojęcie obsługi liniowej jest adekwatne dla skomplikowanych statków powietrznych oraz statków powietrznych zaangażowanych w komercyjny przewóz lotniczy, w szczególności tych „skomplikowanych”.

### 81. Czy ważność uprawnień ARC będzie uznawana tylko w państwach członkowskich UE czy również w krajach stowarzyszonych z EASA?

Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu (ARC), wydane zgodnie z wymaganiami przepisów Part-M, jest ważne również na terenie europejskich państw trzecich, które zawarły porozumienia ze Wspólnotą Europejską, na mocy których przyjęły i stosują przepisy Wspólnoty w dziedzinach określonych rozporządzeniem podstawowym (rozporządzenie (WE) nr 216/2008) i przepisami wykonawczymi do niego (m.in. (UE) 1321/2014 oraz (UE) 748/2012). Lista państw dostępna jest na stronie EASA, w zakładce „the agency” --> „EASA Member states”.

### 82. Czy ATO będą mogły być obsługiwane według Part-CAO?

Tak. Part-CAO ma obejmować wszystkie rodzaje operacji, oprócz koncesjonowanego przewozu lotniczego.

### 83. Pod który załącznik M podlegają statki powietrzne poniżej 2730 kg użytkowane w CAT? Pod który użytkowane w ATO?

Jeżeli Komisja Europejska przyjmie opinię EASA nr 05/2016, to Part-M Light będzie dotyczył wyłącznie statków powietrznych nieużytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008, oraz statków powietrznych niesklasyfikowanych jako skomplikowane technicznie statki powietrzne z napędem silnikowym, wymienionych poniżej:

- samoloty o MTOM  $\leq$  2730 kg;
- śmigłowce o MTOM  $\leq$  1200 kg oraz certyfikowane maksymalnie do 4 miejsc włącznie;
- inne statki powietrzne ELA (np. szybowce, balony, sterowce).

Zgodnie z art. 3 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008, następujące kategorie przewozów lotniczych nie podlegają wymogowi posiadania ważnej koncesji:

- a) przewozy lotnicze wykonywane statkiem powietrznym bez napędu silnikowego lub ultralekkim statkiem powietrznym o napędzie silnikowym; oraz
- b) loty lokalne (A - A).

Wobec powyższego będzie możliwość zastosowania Part-M Light dla ww. SP zaangażowanych w przewozy lotnicze nie podlegające wymogowi posiadania ważnej koncesji.

TEMAT: ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) 1536/2015 Z DNIA 16 WRZEŚNIA 2015 ZMIENIAJĄCE ROZPORZĄDZENIE (UE) NR 1321/2014 W ODNIESIENIU DO DOSTOSOWANIA PRZEPISÓW DOTYCZĄCYCH CIĄGŁEJ ZDATNOŚCI DO LOTU DO ROZPORZĄDZENIA (WE) NR 216/2008, KRYTYCZNYCH ZADAŃ OBSŁUGI TECHNICZNEJ I MONITOROWANIA CIĄGŁEJ ZDATNOŚCI DO LOTU STATKU POWIETRZNEGO.

**84. Czy w przypadku obsługi układów sterowania podwójna kontrola może mieć formę re-inspekcji?**

Tak, ale tylko w nieprzewidzianych, szczególnych przypadkach.

**AMC 2 M.A.402(h)**

*(2) Dla krytycznych zadań obsługowych ponowną inspekcję należy zastosować tylko w nieprzewidzianych sytuacjach, gdy do wykonania tych zadań i wykonania niezależnej inspekcji dostępna jest tylko jedna osoba. Nie wyznaczenie odpowiedniej 'niezależnej, kwalifikowanej osoby' do wykonania zadania nie można uznać za przewidzianą sytuację.*

**85. Czy zasady dotyczące prowadzenia niezależnych inspekcji/ re-inspekcji mają zastosowanie do niezależnego personelu obsługowego?**

Tak, przepis nie wyklucza personelu poświadczającego, o którym mowa w pkt M.A.801 lit. b ppkt 2, (tzw. niezależny personel poświadczający).

**M.A. 402 Wykonywanie obsługi technicznej:** „), każda **osoba** (uwaga: nie dotyczy pilota właściciela, który zgodnie z lit. b, pkt 1 Załącznika VIII Part-M nie może wykonywać krytycznych zadań obsługi technicznej) lub organizacja wykonująca obsługę techniczną, musi:(...)

*g) zapewnić, aby ryzyko popełnienia licznych błędów podczas obsługi technicznej oraz ryzyko powtórzenia błędów w wykonywaniu identycznych czynności obsługi technicznej było jak najmniejsze;*

*h) zapewnić wprowadzenie metody wykrywania błędów po wykonaniu każdego krytycznego zadania obsługi technicznej;”*

**86. Jakie warunki należy spełnić, by w certyfikacie organizacji PART-M, w zakresie zatwierdzenia, otrzymać ogólny wpis np. „Group 3 aircraft” lub „Aircraft below 2730 kg” zgodnie z 66.A.5 lub jak podaje AMC M.B.703?**

CAMO może uzyskać wpis „Statki powietrzne Grupa 3” w Formularzu Nr 14 EASA po wykazaniu odpowiednich możliwości/zdolności dla realizacji zamierzonego zakresu prac obejmujących kilka typów statków powietrznych lub serii o różnej złożoności i które są reprezentatywne dla pełnej Grupy 3 (zasady analogiczne jak w pkt 66.A.45 lit. f ). Uzyskanie wpisu „Statki powietrzne Grupa 3” nie będzie możliwe wyłącznie na podstawie wykazania możliwości/zdolności zarządzania tylko jednym typem statku powietrznego np. Cessna 172 (nie dotyczy wpisów w zakresie statków powietrznych ELA1 np. samolotów ELA1).

Zgodnie z pkt M.A.703 lit. c Part-M, zakres prac objętych zatwierdzeniem jest finalnie zdefiniowany w charakterystyce zarządzania ciągłą zdatnością do lotu. Należy jednak pamiętać, że właściwy organ może zatwierdzić zakres prac dla statków powietrznych Grupy 3 na Formularzu nr 14 EASA (zakres zatwierdzenia), podczas, gdy w CAME nie będzie wpisu „Grupa 3”, natomiast wpisane będą konkretne typy statków powietrznych właściwe dla Grupy 3.

Ponieważ czynności związane z zarządzaniem ciągłą zdatnością do lotu są głównie zorientowane

na proces, a nie na zaplecze / narzędzia, zmiany do szczegółowego zakresu prac, wyszczególnione w CAME, mieszczące się w zakresie już zawartym w Formularzu Nr 14 EASA – w tym dopisanie nowego typu w ramach np. Grupy 3 - mogą być uznane za niewpływające na zatwierdzenie i niepodlegające zmianom

opisanym w pkt M.A.713. W konsekwencji właściwy organ może zezwolić organizacji M.A. Podczęść G na zastosowanie dla takich zmian procedury pośredniego zatwierdzenia, omówionej w pkt M.A.704 lit c.

Szczegółowe informacje ww. zakresie znajdują się w odpowiedzi na pytanie nr 75.

**TEMAT: ZASADY KODOWANIA I REJESTRACJI NADAJNIKÓW SYGNAŁU NIEBEZPIECZEŃSTWA (ELT)**

**87. Jeżeli statek powietrzny zmienia kraj – czy jest obowiązek informowania o tym? Na kim spoczywa taki obowiązek?**

Nowy właściciel powinien zgłosić do ULC: kraj pochodzenia, stare znaki rejestracyjne statku powietrznego, stary 15 HEX ID i numer seryjny nadajnika sygnału niebezpieczeństwa – LOŻ przekazuje te informacje do kraju importu.

**88. Co powinien zrobić nowy właściciel indywidualnego nadajnika ELT – w sytuacji, kiedy nadajnik zmienia właściciela?**

W przypadku zmiany właściciela statku powietrznego, stary właściciel powinien wyrejestrować nadajnik z ewidencji, a nowy właściciel, zgodnie z art. 140e ust. 2 ustawy Prawo lotnicze, jest zobowiązany do ponownego zarejestrowania nadajnika ELT w ewidencji.

**89. Co w sytuacji pożyczania nadajników?**

Jest to nielegalne, gdyż pozwolenie radiowe jest wydawane przez UAE na konkretną osobę lub firmę.

**90. Czy za rejestrację/ zmiany/ wyrejestrowanie ELT obowiązują opłaty?**

Nie.

**91. Czy ULC wystawia zaświadczenie o rejestracji?**

Tak, właściciel otrzymuje pismo informujące, tak samo przy wyrejestrowaniu i aktualizacji danych. Jeżeli kopia podpisanego formularza rejestracyjnego, lub informacje o aktualizacji danych zostały przesłane na adres [asar@ulc.gov.pl](mailto:asar@ulc.gov.pl), to kopia pisma potwierdzającego przesyłana jest mailem a oryginał pocztą. Przy aktualizacji danych informacja może być przesłana tylko mailem.



**TEMAT: WDROŻENIE SEPARACJI MIĘDZYKANAŁOWEJ 8,33 KHZ W FIR WARSZAWA**

Urząd Lotnictwa Cywilnego informuje, że na podstawie art. 14 ust. 2 rozporządzenia Komisji (UE) nr 1079/2012 z dnia 16 listopada 2012r. ustanawiającego wymogi dotyczące separacji międzykanałowej w łączności głosowej dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz. U. 2012 L 320 z 17.11.2012, s. 14) przyznawane będą tymczasowe odstępstwa od obowiązków wynikających z niniejszego rozporządzenia dla posiadaczy radiostacji pokładowych i naziemnych, wykorzystywanych w przestrzeni powietrznej klasy G w FIR Warszawa.

Dana radiostacja lotnicza będzie zwolniona z obowiązku, o którym mowa powyżej, do czasu utraty ważności Pozwolenia Radiowego wydanego przez Prezesa Urzędu Komunikacji, jednak nie dłużej niż do dnia 30 czerwca 2025r.

W celu uzyskania odstępstwa od obowiązku korzystania wyłącznie z radiostacji lotniczej z separacją międzykanałową 8,33 kHz należy złożyć, w terminie do 30.06.2017r., do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, stosowny wniosek wraz z kopią Pozwolenia radiowego. Wniosek powinien zawierać następujące informacje:

- imię, nazwisko i adres wnioskodawcy,
- typ i znaki rejestracyjne statku powietrznego na, którym zainstalowana jest radiostacja,
- producent i typ radiostacji,
- częstotliwość pracy radiostacji (tylko w przypadku radiostacji naziemnych),
- wnioskowana data odstępstwa (nie późniejsza niż data ważności pozwolenia radiowego),
- uzasadnienie wniosku o odstępstwo.

**92. Czy uzyskane odstępstwo od UKE w zakresie zastosowania separacji musi znajdować się na pokładzie statku powietrznego?**

Tak. Oryginał odstępstwa od obowiązków użytkowania radiostacji lotniczej z separacją międzykanałową 8,33 kHz, wydanego przez ULC, będzie musiał znajdować się na pokładzie statku powietrznego podczas każdego lotu. Wymóg ten będzie określony w treści odstępstwa.

**93. Czy świadectwa radiowe, w przypadku uzyskania odstępstwa przez Polskę, będą automatycznie przedłużane na okres udzielenia odstępstwa czy należy indywidualnie o to wnioskować?**

Nie. Odstępstwa będą wydawane wyłącznie dla użytkowników posiadających ważne pozwolenia radiowe oraz na okres ważności tych pozwoleń.

**TEMAT: DZIAŁANIA ORGANIZACJI W ZAKRESIE POSTĘPOWANIA Z NIEZGODNOŚCIAMI STWIERDZONYMI PODCZAS AUDYTÓW ZEWNĘTRZNYCH PROWADZONYCH PRZEZ INSPEKTORÓW ULC**

**94. Czy stwierdzenie niezgodności poziomu 2 w trakcie audytu organizacji blokuje możliwość wprowadzenia bieżących zmian w charakterystyce do momentu zamknięcia tych niezgodności?**

Jeżeli niezgodności poziomu 2 dotyczyły nieprawidłowości w procedurach charakterystyki, nie ma możliwości wprowadzania bieżących zmian w charakterystyce i przedstawienia dokumentu do zatwierdzenia, do czasu usunięcia niezgodności. Jeżeli natomiast niezgodności dotyczą innych niż charakterystyka obszarów organizacji, można wprowadzić bieżące zmiany w charakterystyce.

**95. Czy jest możliwość poprawy funkcjonalności łącza ACAM/ zwiększenia pojemności skrzynki ACAM. Przy przesyłaniu dużych plików pojawiają się problemy.**

Problem jest znany i dotyczy spraw technicznych w obszarze IT. Jeżeli zostaną przydzielone odpowiednie nakłady finansowe to zostanie on rozwiązany.

**96. Punkt 15 raportu z audytu przywołuje rozporządzenie o certyfikacji z 2013 roku – w rozporządzeniu nie ma mowy o działaniach korygujących.**

W raporcie z audytu, Druk G-03 pkt 15, ppkt 1 „Zalecenia zespołu kontrolującego/osoby kontrolującej”. jest mowa o działaniach naprawczych, co jest zgodne z Rozporządzeniem MTBiGM z 25.03.2013r w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie.

**97. Czy w każdym przypadku warunkiem usunięcia niezgodności jest złożenie i zatwierdzenie programu naprawczego przez ULC? Wydłuża to znacznie proces usuwania niezgodności powodując czasem przekroczenie wyznaczonych terminów.**

Właściwe postępowanie z niezgodnościami wymaga opracowania (patrz Normy ISO) do każdej niezgodności, wykrytej podczas audytu zewnętrznego jak i wewnętrznego, programu działań naprawczych. Zgodnie z §43 ust.3 rozporządzenia MTBiGM z 25.03.2013r., zespół kontrolujący może zażądać przedstawienia programu działań naprawczych. Jest to stosowane w odniesieniu do organizacji, w których były stwierdzone poważne naruszenia przepisów, skutkujące uruchomieniem procedur związanych z zawieszeniem, ograniczeniem lub cofnięciem certyfikatu. W stosunku do organizacji, wobec których nie były podejmowane takie działania, nie jest wymagane, aby przedstawiały one program działań naprawczych do zatwierdzenia. Niemniej jednak, w przypadku, gdy organizacja planuje ubiegać się o przesunięcie (wydłużenie) terminu usunięcia niezgodności, musi przedstawić zadowalający plan działań naprawczych (patrz np. pkt M.B. 705ppkt (a)2 lub 145.B.50 (a)2).

## TEMAT: KWALIFIKOWANIE PERSONELU POŚWIADCZAJĄCEGO OBSŁUGĘ KOMPONENTÓW

**98. Czy istnieje możliwość uzyskania zatwierdzenia organizacji PART145/M/F na remonty np. śmigieł lub silników lotniczych bez posiadania personelu licencjonowanego, a jedynie personelu, który posiadają wystarczające doświadczenie z zakresu wnioskowanych czynności? W przypadku posiadania tylko i wyłącznie stacji remontów silników mechanicznych posiadających licencję nie będzie w stanie udokumentować odpowiedniej praktyki niezbędnej do utrzymania licencji...**

Na podstawie artykułu. 5 pkt 6 rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 oraz biorąc pod uwagę wymagania rozporządzenia MTBiGM z dnia 16 września 2013 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego organizacja, która ubiega się o zatwierdzenie wyłącznie w kategorii B lub kategorii C16 „śmigła” nie musi zatrudniać personelu posiadającego licencje na obsługę techniczną statku powietrznego Part-66 lub licencji mechanika lotniczego obsługi statków powietrzny „MML”.

Niezależnie od powyższego w celu wydania upoważnienia do poświadczania obsługi technicznej podzespołów organizacja zapewnia, aby członkowie personelu poświadczającego spełniali wymagania o których mowa w pkt 145.A.30 oraz 145.A.35 Part-145 lub pkt M.A.606 oraz M.A.607 Part-M podsekcja F.

W odróżnieniu od wymagań określonych w Part-M podsekcja F, organizacje Part-145, zgodnie z pkt. 145.A.35 lit. c), powinny zapewnić, aby wszyscy członkowie personelu poświadczającego podzespoły rzeczywiście wykonywali czynności związane z odpowiednią obsługą techniczną przez co najmniej sześć miesięcy w ciągu każdych dwóch kolejnych lat - wymaganie to dotyczy niezależnie każdej kategorii.

Wobec powyższego jeśli organizacja posiada jednocześnie zatwierdzenie w kategoriach B2 oraz C16 to organizacja powinna zapewnić aby personel poświadczający:

- rzeczywiście wykonywał czynności związane z obsługą techniczną silników tłokowych przez co najmniej sześć miesięcy w ciągu każdych dwóch kolejnych lat, oraz
- rzeczywiście wykonywał czynności związane z obsługą techniczną śmigieł przez co najmniej sześć miesięcy w ciągu każdych dwóch kolejnych lat.

Informacje zawarte w prezentacji „Personel poświadczający komponenty” z seminarium Ułatwienia dla Lotnictwa Ogólnego, która jest dostępna na stronie, należy traktować jako zalecenia w uzupełnieniu do wymagań określonych w 145.A.30 oraz 145.A.35 Part-145 lub pkt M.A.606 oraz M.A.607 Part-M podsekcja F.

**TEMAT: DRUKI POT****99. Czy we wzorach druków opracowywanych przez ULC można byłoby umieścić informację: „zmieniono dnia...”?**

Wszystkie wzory druków dotyczące ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych, opracowane przez LTT-1, w stopce dokumentu, tam, gdzie ich nie umieszczono, przy kolejnej ich zmianie będą miały umieszczony nr wydania i datę wydania.

Ponadto, w odpowiedzi na zgłoszony wniosek, nazwy dokumentów do pobrania, zamieszczone na stronie internetowej ULC również zostaną uzupełnione o nr i datę wydania, tak, aby dokumenty były identyfikowalne przed ich pobraniem.

**100. Czy przeglądy POT muszą być przesyłane do ULC?**

ULC/ LTT odstąpiło od wymogu przesyłania raportów z analizy skuteczności oraz przeglądu programu.

W przypadku programów opracowanych zgodnie z załącznikiem I do AMC M.A.302, obowiązki wynikające z oświadczenia, o którym mowa w pkt 1.1.4, że program jest analizowany i aktualizowany, są weryfikowane podczas prowadzonych inspekcji ACAM oraz podczas przeglądów zdatności do lotu. Podobnie, w przypadku programów opartych na wzorcu ULC lub zgodnych z AMC M.A.302 lit. e), gdzie został wprowadzony punkt, w którym należy odnotować i potwierdzić przeprowadzenie analizy.

Jeżeli zatwierdzone procedury organizacji nakładają na organizację obowiązek przesyłania do ULC takich analiz, to do czasu zatwierdzenia zmiany procedur w tym zakresie, analizy należy przysyłać zgodnie z tymi procedurami.

**101. Czy możliwe jest zastosowanie tolerancji w przypadku zadań obsługowych zalecanych przez producenta w IOT rozdział 5?**

Obecnie obowiązujące przepisy M.A.302 lit. i) określają zasady stosowania tolerancji wyłącznie w przypadku statków powietrznych ELA1 niewykonujących operacji zarobkowych, które są obsługiwane zgodnie z minimalnym programem przeglądu, o którym mowa w M.A.302 lit. h).

LTT, przy zatwierdzaniu programów obsługi, akceptuje zasady i zakresy tolerancji eksploatacyjnej określone w instrukcjach ciągłej zdatności do lotu posiadacza certyfikatu typu lub producenta wyposażenia. W przypadku braku takich zasad, można je wprowadzić do programu, zgodnie z M.A.302 lit. d) pkt (iii), poprzez dodatkowe lub alternatywne instrukcje zaproponowane przez właściciela lub organizację CAMO, po ich zatwierdzeniu zgodnie z M.A.302.

## PANEL DYSKUSYJNY

**102. Czy byłaby możliwość utworzenia szybszej ścieżki postępowania dla uzyskania PtF?**

Zatwierdzona organizacja, upoważniona - zgodnie z M.A.711 lit. b) - do przeprowadzania przeglądów zdatowności do lotu określonych w M.A.710, oraz wystawiania związanego z tym poświadczenia przeglądu zdatowności do lotu (ARC) i przedłużania w odpowiednim czasie jego ważności - zgodnie z warunkami M.A.901 lit. c) pkt 2 lub M.A.901 lit. e) pkt 2 - może być - na podstawie M.A.711 lit. c) - dodatkowo zatwierdzona do wydawania zezwoleń na lot - zgodnie z 21.A.711 lit. d) Załącznika (Part-21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 - dla konkretnego statku powietrznego, dla którego ta organizacja jest zatwierdzona do wydawania poświadczenia przeglądu zdatowności do lotu, o ile organizacja zarządzania ciągłą zdatownością do lotu potwierdza zgodność z zatwierdzonymi warunkami lotu - zgodnie z odpowiednią zatwierdzoną procedurą w charakterystyce, opisaną w punkcie M.A.704.

Uzyskanie takiego zatwierdzenia stanowi dla organizacji szybką ścieżkę postępowania dla uzyskania PtF, co ma istotne znaczenie tam, gdzie warunki lotu do wydania zezwolenia zatwierdza EASA.

W przypadku, gdy zatwierdzenie warunków dla wykonania lotu nie jest związane z bezpieczeństwem projektu i warunki lotu może zatwierdzać ULC, wydanie zezwolenia jest związane z procesami, które nie wymagają szybkiej ścieżki postępowania. Ponadto, zgodnie z 21.A.710 lit. c), przed zatwierdzeniem warunków lotu Agencja, właściwy organ lub upoważniona organizacja muszą stwierdzić, że statek powietrzny jest w stanie wykonać bezpieczny lot w określonych warunkach, lub w związku z ustalonymi ograniczeniami.

**103. Czy można przedłużyć ARC dla statku powietrznego (mowa tu o nowym SP), który po raz pierwszy miał wydane ARC na kilka - kilkanaście dni przed wpisaniem SP do wykazu SP w CAME organizacji (przy założeniu, że organizacja zarządza już SP danego typu oraz umowa na ZCZdL została podpisana wcześniej)? Wówczas do „pełnego roku” w zarządzaniu przez jedną organizację brakuje tych kilku - kilkunastu dni.**

Można, ponieważ zgodnie z AMC M.A.901 lit. c) ppkt 2, lit. e) ppkt. 2, lit. f), zarówno w przypadku nowych, jak i używanych statków powietrznych, gdy została podpisana umowa na zarządzanie ciągłą zdatownością do lotu przed wydaniem ARC, a CAMO posiada uprawnienia do zarządzania ciągłą zdatownością do lotu statków powietrznych danego typu, to CAMO może przedłużyć ARC, jeżeli statek powietrzny był w sposób ciągły zarządzany przez 12 miesięcy przez jedną organizację CAMO i obsługiwany przez odpowiednio zatwierdzone organizacje od daty wydania ARC do daty wykonania przedłużenia ARC.

Uprawnienie organizacji CAMO do zarządzania statkami powietrznymi wynikające z certyfikatu zatwierdzającego dla organizacji zarządzania ciągłą zdatownością do lotu, o którym mowa w załączniku I (Part-M) podsekcja G (Formularz nr 14 EASA), zakres prac określony w CAME (dotyczy uprawnień na typ statku powietrznego, a nie wpisów pojedynczych egzemplarzy statków powietrznych) oraz to, kiedy została zawarta umowa o zarządzanie ciągłą zdatownością do lotu (lub umowa kupa-sprzedaży - w przypadku, gdy CAMO oraz operator są jedną organizacją) określają, czy spełnione są warunki środowiska kontrolowanego, o którym mowa w M.A.901 lit. b), a nie fakt wpisania statku powietrznego do CAME.

**104. Pytanie powiązane z pytaniem wcześniejszym. Czy można skorzystać z możliwości wykonania przeglądu i przedłużenia ARC na 30 dni przed upływem jego ważności w przypadku, gdy „rok w zarządzaniu jednej organizacji” upływa w dacie ważności obecnego ARC?**

Można, ponieważ zgodnie z AMC M.A.901 lit. c) ppkt 2, lit. e) ppkt. 2, lit. f), wykonanie przedłużenia z wyprzedzeniem do 30 dni stosuje się również do 12-to miesięcznego wymogu, określonego w M.A.901 lit. b), co oznacza, że statek powietrzny w dalszym ciągu przebywa w środowisku kontrolowanym, jeżeli był w sposób ciągły zarządzany przez jedną organizację CAMO i obsługiwany przez odpowiednio zatwierdzone organizacje, od daty wydania ARC do daty wykonania przedłużenia ARC (to może być do 30 dni mniej niż 12 miesięcy, tj. 11 miesięcy).

Jednocześnie zwracam uwagę, że dotyczy to tylko sytuacji, gdy „rok w zarządzaniu jednej organizacji” upływa w dacie ważności wydanego ARC, które nie było przedłużane. Nie można przedłużyć ARC (drugie przedłużenie), które było już raz przedłużone przez inną organizację, która wcześniej zarządzała statkiem powietrznym, ponieważ zgodnie z M.A.901 lit. f) w drodze odstępstwa od przepisów pkt M.A.901 lit. c ppkt 2 oraz lit. e) ppkt. 2, w przypadku statków powietrznych pozostających w kontrolowanym środowisku, organizacja CAMO statków powietrznych, o której mowa w M.A.901 lit. b), pod warunkiem spełnienia wymagań M.A.901 lit. k), może przedłużyć dwukrotnie każdorazowo na okres jednego roku, ważność poświadczenia przeglądu zdatności do lotu, wydanego przez kompetentne władze lub przez inną organizację CAMO zatwierdzoną zgodnie z podczęścią G. W takim przypadku (drugie przedłużenie, gdy pierwsze przedłużenie ARC zostało zrobione przez inną organizację, która wcześniej zarządzała statkiem powietrznym) mimo, że organizacja zarządzała zdatnością do lotu statku powietrznego w sposób ciągły przez ostatnie 12 miesięcy, to nie ma możliwości przedłużenia ARC i nie ma zastosowania możliwości wykonania przedłużenia z wyprzedzeniem do 30 dni.

**105. Czy pilot SP innego niż CMPA, nieużytkowanego komercyjnie, może skorzystać z procedur zawartych w MEL/CDL by odroczyć usterki niewpływające na bezpieczeństwo lotu? Czy taki pilot musi spełniać jakieś szczególne wymogi?**

Pilot statku powietrznego (również skomplikowanego statku powietrznego oraz statku powietrznego wykorzystywanego komercyjnie), zgodnie z M.A.403 lit. b), może odłożyć wykonanie naprawy lub usunięcie usterki wykorzystując wykaz wyposażenia minimalnego MEL.

Wpis do pokładowego dziennika technicznego lub książki statku powietrznego o odłożeniu usunięcia usterki, zgodnie z zatwierdzonym MEL, nie stanowi poświadczenia wykonania obsługi CRS. Odpowiedni personel poświadczający jest niezbędny w przypadku, gdy odłożenie usterki wiąże się z wykonaniem procedury obsługowej i wydaniem poświadczenia obsługi technicznej.

W przypadku, gdy statek powietrzny jest użytkowany w zarobkowych operacjach specjalistycznych, operacjach CAT lub zarobkowym ATO, możliwość odłożenia wykonania naprawy lub usunięcia usterki przy wykorzystaniu wykazu wyposażenia minimalnego MEL jest uzależnione od polityki przyjętej przez operatora, wyrażonej w instrukcji operacyjnej lub procedurach zawartych w wykazie wyposażenia minimalnego MEL.

**106. W przypadku, gdy odłożenie usunięcia usterki zgodnie z MEL wymaga wykonania procedury obsługowej, to wykonanie takiej procedury musi być poświadczane wydaniem poświadczenia CRS przez personel poświadczający, o którym mowa - w zależności od przypadku - w M.A.801 lub 145.A.35, lub pilota, w imieniu organizacji obsługowej w zakresie wydanego imiennego upoważnienia, zgodnie z 145.A.30 lit. j) ppkt 4 lub M.A.606 lit. h). Czy ARC może zostać wydane dla SP, na którym występują odpowiednio udokumentowane usterki odroczone zgodnie z MEL/CDL?**

Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu (ARC) może zostać wydane dla statku powietrznego, na którym występują odpowiednio udokumentowane usterki, których usunięcie zostało odłożone zgodnie z zatwierdzonym MEL/CDL, lub w oparciu o dane obsługowe.

Zgodnie z M.A.901 lit. k), poświadczenie przeglądu zdatności do lotu ARC nie może być wydane lub przedłużone, jeżeli istnieją dowody lub powody, aby sądzić, że statek powietrzny jest niezdatny do lotu, co oznacza, że ARC (jak również zalecenie wydania ARC) nie może być wydane lub przedłużone, jeżeli są niezamknięte niezgodności z przeprowadzonego przeglądu. Każda niezgodność, przed wydaniem lub przedłużeniem ARC (dotyczy to również zalecenia do wydania ARC), wymaga podjęcia działań korygujących, które powinny być adekwatne do stwierdzonej niezgodności i powinny być przeprowadzane i weryfikowane przez personel przeglądu zdatności do lotu. Takim adekwatnym działaniem - w przypadku stwierdzenia usterki statku powietrznego - jest jej usunięcie, lub odłożenie jej usunięcia zgodnie z zatwierdzonym MEL/CDL lub danymi obsługowymi.

**107. Spółka ABC jest w posiadaniu dwóch samolotów (Piper Pawnee, Jak 12M), które są wynajmowane do aeroklubów, aby te mogły prowadzić działalność statutową, holowanie szybowców, skoki spadochronowe. Czy ta działalność jest działalnością zarobkową?**

Zgodnie z art. 3 lit. i) rozporządzenia (WE) 216/2008, „użytkowanie komercyjne” oznacza użytkowanie statku powietrznego za wynagrodzeniem lub na zasadzie innego świadczenia wzajemnego, które jest dostępne publicznie, lub, w przypadku gdy nie jest dostępne publicznie, następuje na mocy umowy między operatorem a klientem, gdy klient nie ma kontroli nad operatorem”.

Transakcja w postaci umowy dzierżawy nie wchodzi w zakres definicji „użytkowanie komercyjne” w rozumieniu Rozp. (WE) 216/2008 i powinna być traktowana na zasadach ogólnych. W związku z powyższym, wynajmowanie samolotów przez spółkę ABC dla aeroklubów nie zawiera się w definicji „użytkowanie komercyjne” według Rozp.(WE) 216/2008.

**108. Czy samolot Jak-12M, którego jesteśmy właścicielami, aby mógł holować i wywozić skoczków musi być w CAMO i obsługiwany w organizacji obsługowej, czy może być obsługiwany przez mechanika wolnego strzelca?**

W przypadku statków powietrznych kategorii specjalnej (Jak-12M), wymagania dotyczące zarządzania i obsługi określa rozporządzenie w sprawie przepisów technicznych i eksploatacyjnych dotyczących statków powietrznych kategorii specjalnej, nieobjętych nadzorem EASA (D.U. 2013 r., poz. 524) zwane dalej „rozporządzeniem w sprawie kat. spec.”.

Sposób wykonania obsługi (standardy obsługi technicznej), zgodnie z par. 39 ust. 5 rozporządzeniem w sprawie kat. spec., określają przepisy załącznika nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych (Dz. U. Nr 2004 r., poz. 2609) (tzw. „PL-6”).

Uwzględniając powyższe przepisy, w przypadku, gdy opisane w pytaniu operacje są operacjami:

- a. zarobkowymi, wówczas:
  - za zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu statku powietrznego odpowiedzialny jest właściciel lub użytkownik
  - obsługa techniczna statku powietrznego powinna być wykonywana przez podmioty posiadające certyfikat dotyczący obsługi statków powietrznych,
- b. niezarobkowymi, wówczas:
  - za zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu statku powietrznego odpowiedzialny jest właściciel lub użytkownik,
  - obsługa techniczna statku powietrznego może być wykonywana przez osobę posiadającą licencję mechanika poświadczenia obsługi technicznej statku powietrznego, w zakresie posiadanych uprawnień.