



Załącznik I (Part-M)
do rozporządzenia wykonawczego (UE)
nr 1321/2014 (zmiany)



W niniejszej prezentacji wykorzystano wybrane zagadnienia ze zmianami do Part-M wprowadzonymi przez:

- Rozporządzenie (EU) nr 2019/1383
- Rozporządzenie (EU) nr 2019/1393 (sprostowanie)
- Rozporządzenie (EU) nr 2020/270
- Rozporządzenie (EU) nr 2020/1159
- Rozporządzenie (EU) nr 2021/700
- Decyzja 2020/002/R



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

»Artykuł 3

Wymagania dotyczące ciągłej zdatności do lotu

1. Ciągłą zdatność do lotu statków powietrznych, o których mowa w art. 1 lit. a), oraz instalowanych w nich podzespołów zapewnia się zgodnie z wymaganiami załącznika I (część M), z wyjątkiem statków powietrznych wymienionych w ust. 2 akapit pierwszy, do których zastosowanie mają wymagania załącznika Vb (część ML).

2. Wymagania załącznika Vb (część ML) stosuje się do następujących statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym:

- a) samoloty o maksymalnej masie startowej nie większej niż 2 730 kg;
- b) wiropląty o maksymalnej masie startowej nie większej niż 1 200 kg, certyfikowane dla maksymalnie 4 osób;
- c) inne statki powietrzne ELA2.

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



Part-M (zmiany)

GM do art. 3 i 4 rozp. 1321/2014

		Non-licenced air carrier					Licenced air carrier ¹		
		Non-commercial			Commercial ²			Non-CMPA	CMPA ³
		Non-CMPA		CMPA	Non-CMPA		CMPA		
		'Light' ⁴	Non-'Light'		'Light'	Non-'Light'			
Part-M (Annex I)		N/A	Part-M mandatory		N/A	Part-M mandatory			
Part-ML (Annex Vb)		Part-ML mandatory		N/A	Part-ML mandatory		N/A		
Part-CAMO (Annex Vc)		Individual CAM ⁵ or CAO-CAM or CAMO		Part-CAMO mandatory		CAO-CAM ⁶ or CAMO		Part-CAMO mandatory	
Part-CAO (Annex Vd)	for CA management (CAO-CAM)			N/A				N/A	
	for maintenance (CAO-M)			N/A		CAO-M or Part-145		N/A	
Part-145 (Annex II)		Individual maintenance ⁷ or CAO-M ⁸ or Part-145		Part-145 mandatory		Part-145 mandatory			

¹ Air carrier licensed in accordance with Regulation (EC) No 1008/2008.

² Commercial = balloon operated under Subpart-ADD of Part-BOP or sailplane operated under Subpart-DEC of Part-SAO or other aircraft, not operated under Part-NCO; includes commercial ATO and commercial DTO.

³ CMPA = Complex motor-powered aircraft, ref. Article 3(j) of Regulation (EC) No 216/2008.

⁴ 'Light' a/c (not formal denomination) = Aeroplanes up to 2 730 kg MTOM, rotorcraft up to 1 200 kg MTOM / max 4 occupants, and other ELA2 aircraft.

⁵ Individual CAM (not formal denomination) = continuing airworthiness of the a/c managed by the owner under its own responsibility.

⁶ CAO-CAM (not formal denomination) = Part-CAO organisation with continuing airworthiness management privilege.

⁷ Individual maintenance (not formal denomination) = maintenance released by pilot-owner or independent certifying staff.

⁸ CAO-M (not formal denomination) = Part-CAO organisation with maintenance privilege.



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

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

** - nieskomplikowane SP o MTOM<2730kg



Dodano:

Poświadczenie obsługi technicznej zgodnie z podsekcją H.

oraz

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



Usunięto:

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

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



GM M.A.301(i) LOTY KONTROLNE PO OBSŁUDZE (MAINTENANCE CHECK FLIGHTS - MCF)

1. Jeśli wymóg wykonania MCF wynika z danych obsługowych to organizacja przed takim lotem wydaje CRS po niepełnej obsłudze. Następnie wykonywany jest MCF (w ramach ważnego ARC), wykonuje się pozostałe obsługi i wydaje ostateczny CRS.
Dla SP wykorzystywanych w zarobkowym transporcie lotniczym zaleca się otwarcie nowego wpisu w PDT, gdzie przy potrzebie wykonania MCF przywoła się do odpowiednich dane mające wpływ na ograniczenia SP.
2. Jeśli wymóg wykonania MCF wynika z wewnętrznych wymogów organizacji, a nie danych obsługowych, to CRS wydawany jest przed lotem. Lot wykonywany w ramach ważnego ARC.



GM M.A.301(i) LOTY KONTROLNE PO OBSŁUDZE (MAINTENANCE CHECK FLIGHTS - MCF)

3. Jeśli wymóg wykonania MCF wynika z konieczności potwierdzenia usunięcia niesprawności to CRS wydawany jest przed lotem, gdyż proces usunięcia usterki opisany jest w danych obsługowych. Lot wykonywany w ramach ważnego ARC.
4. Jeśli wymóg wykonania MCF wynika z niemożliwości ustalenia przyczyny usterki na ziemi, a proces usunięcia usterki nie został opisany w danych obsługowych to przed lotem wymagane jest uzyskanie PtF (niezależnie od tego czy ARC jest ważne). CRS wydawany jest po zakończeniu odpowiedniej obsługi.

W przypadku braku ważności ARC we wszystkich przypadkach wymagane jest uzyskanie PtF



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

POT deklарowany jest w Part-ML



Dodano:

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

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



Dodano:

Wymóg zgodności POT z odpowiednimi przepisami Part-26
(dotyczy dużych samolotów i śmigłowców)



Dołożono:

przepis o przechowywaniu PDT lub innych danych o równoważnym zakresie i szczegółowości (książki płatowca/silnika/śmigła oraz karty podzespołów o ograniczonej żywotności) w okresie 36 miesięcy przed ostatnim wpisem.



Wg. pkt. (b) AMC M.A.305(e) karty podzespołów o ograniczonej żywotności powinny zawierać m.in:

- identyfikację podzespołu,
- typ, P/N, S/N, znaki rejestracyjne SP;
- datę i odpowiadający jej całkowity okres użytkowania
- wszelkie obowiązujące AD, modyfikacje, naprawy, obsługi lub odroczone zadania obsługowe



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



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

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

PDT może być prowadzony także w wersji elektronicznej.

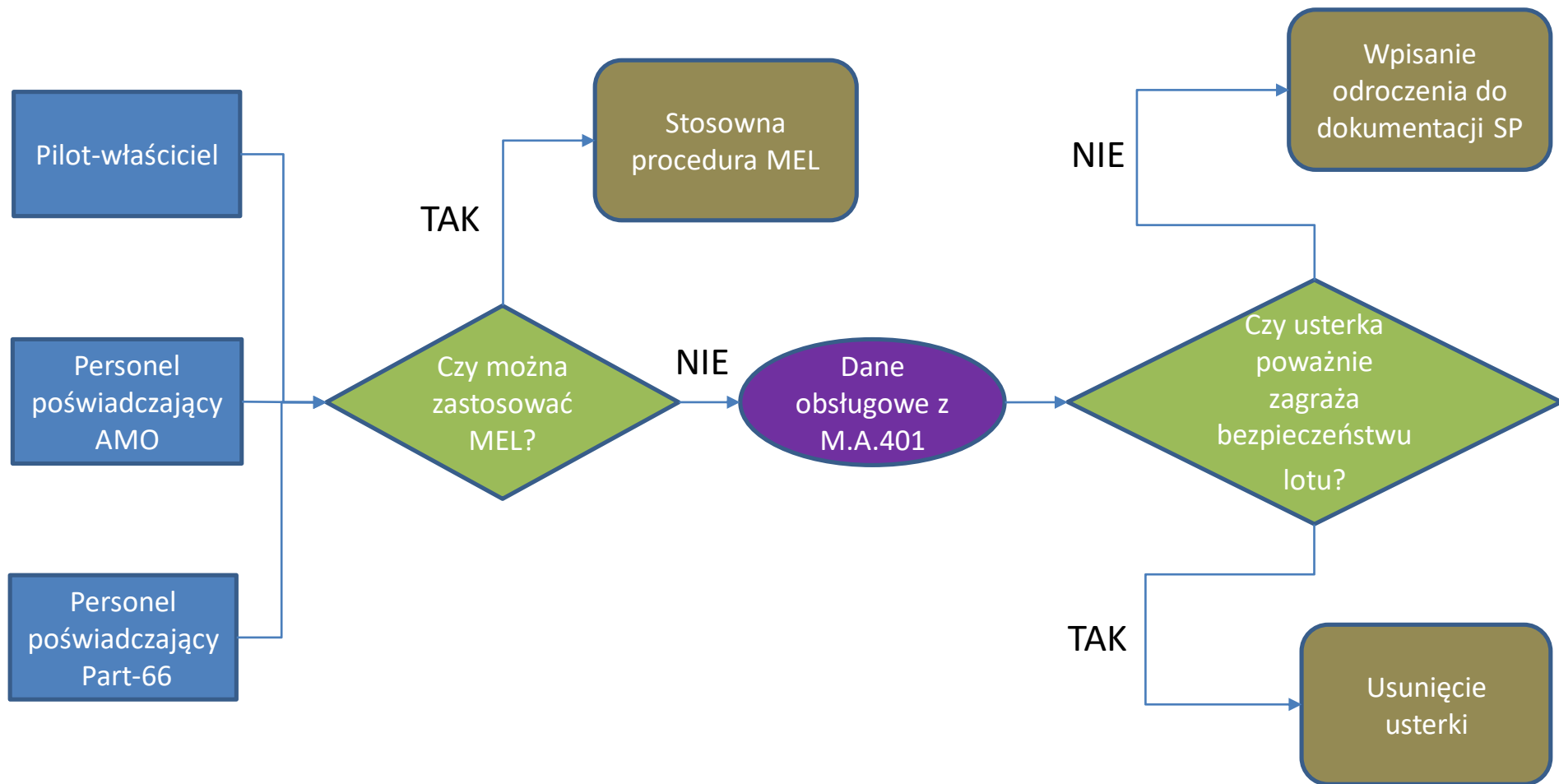


Każda usterka statku powietrznego, która ma poważny wpływ na bezpieczeństwo lotu musi być usunięta przed dalszym lotem.

Każdą usterkę nieusuniętą przed lotem odnotowuje się w systemie statusie odroczonej obsługi technicznej i odroczonej likwidacji usterek lub, w stosownych przypadkach, w pokładowym dzienniku technicznym



Decyzja o odroczeniu/usunięciu usterki





Usunięto:

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

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



W zależności od tego czy ciągła zdatność do lotu danego statku powietrznego jest wg Part-M czy Part-ML poświadczanie obsługi (CRS) ma być zgodne odpowiednio z M.A.801 lub ML.A.801 – różnica w oświadczeniach

To samo dotyczy organizacji Part-CAO zatwierdzonych do obsługi statków powietrznych.



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

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



Usunięto:

przywilej przygotowywania i opracowywania
Programu Obsługi Technicznej (POT) .

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



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



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

Przed 24.03.2020 szczegółowa dokumentacja dotyczyła tylko napraw i modyfikacji



Zatwierdzenie zachowuje ważność
do dnia 24 marca 2022 r.

Do tego czasu należy uzyskać ostateczny certyfikat Part-CAO



Przegląd zdatności do lotu trzeba wykonać zgodnie z M.A.901 (zakończone wydaniem Form 15b) lub ML.903 (zakończone wydaniem Form 15c) – stosownie do przypadku.



Zatwierdzenie zachowuje ważność
do dnia 24 marca 2022 r.

*Do tego czasu należy uzyskać ostateczny certyfikat
Part-CAO lub Part-CAMO*



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

Wcześniej było to możliwe dla statków powietrznych ELA1 niewykorzystywanych zarobkowo.

Wg Part-ML nie ma takiego ograniczenia.



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

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

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



Usunięto:

Balony z przepisu M.A.901(c) i (d), a także „starego” (i)

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



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

*Dotyczył statków powietrznych ELA1 nieużytkowanych
zarobkowo.*



Usunięto:

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

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



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

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




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

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

Airworthiness review

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

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

Was this helpful?  118  25





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

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



Usunięto:

przywilej przygotowywania i opracowywania
Programu Obsługi Technicznej (POT) .

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



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

Przed 24.03.2020 szczegółowa dokumentacja dotyczyła tylko napraw i modyfikacji



Dodano:

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



Zmieniono wzorce druków EASA:

Form 1

Form 15a i 15b (ARC)

Form 3-MF (certyfikat AMO)

Form 3-145 (certyfikat AMO)

Form 14 (certyfikat CAMO)



Dziękuję za uwagę

Mariusz Dominiak