| **Wymagania Part-M / G, o ile dotyczą** | **Wymagania Part-CAMO** | **Komentarz - dotyczy przypadku Part-CAMO z uznanymi prawami nabytymi** |
| --- | --- | --- |
| M.A.702 - Stosowanie | CAMO.A.115 – Wniosek o certyfikat organizacji | CAMO.A.115 lit. b) (1) jest nowym wymaganiem dla organizacji w zakresie przedstawiania wyników audytu wstępnego w odniesieniu do mających zastosowanie wymagań wraz z jego stosowaniem. Gdy organizacja ma uznane prawa nabyte do postanowień Part- CAMO, dostarczenie wyniku takiego audytu wstępnego nie jest obowiązkowe w momencie wydawania certyfikatu Part CAMO.  Jeżeli jeszcze nie wdrożona, organizacja powinna przedstawić właściwemu organowi procedurę opisującą sposób zarządzania zmianami niewymagającymi uprzedniej zgody i ich zgłaszania właściwemu organowi przed 24 września 2021 r. (patrz CAMO.A.130). |
| Nie dotyczy – Nowe wymagania wprowadzone przez Part-CAMO | CAMO.A.120 – Sposoby spełnienia |  |
| M.A.703 – Rozszerzenie zatwierdzenia | CAMO.A.125(a)/(b)/(c) – Warunki zatwierdzenia I uprawnienia organizacji | CAMO.A.125 zawiera zarówno wymagania M.A.703 iM.A.711 (patrz linijka dedykowana M.A.711), M.A.711 ‘Włączono uprawnienia organizacji’ (nowe punkty od d) do (f)) i zaktualizowano odpowiednie odniesienia. Jedynie niewielkie zmiany wprowadzono do tekstu pochodzącego z M.A.711, aby zaktualizować odniesienia i zastąpić „system jakości” „systemem zarządzania”. W dalszej części tekst jest zmieniony aby uwzględnić odniesienia Part-M/Part-ML dla rozszerzenia ARC (cf. punkt (d)(4)) i dla wydania rekomendacji dla przeglądu zdatności do lotu przez właściwy organ (cf. punkt (e)(2)). |
| M.A.711 – Uprawnienia organizacji | CAMO.A.125(d)/(e)/(f) – Warunki zatwierdzenia I uprawnienia organizacji |  |
| M.A.713 – Zmiany w zatwierdzonej organizacji ciągłej zdatności | CAMO.A.130 – Zmiany w organizacji | CAMO.A.130 wprowadza termin „zmiany niewymagające uprzedniej zgody”, zastępując „zatwierdzenie pośrednie”. Zmiany niewymagające uprzedniej zgody będą zarządzane zgodnie z ustaleniami między organizacją a właściwym organem Organizacja przed 24 września 2021 r. powinna zmienić obecną charakterystykę w celu uwzględnienia CAMO.A.130. |
| M.A.715 – Ciągła ważność zatwierdzenia | CAMO.A.135 – Ciągła ważność | Wprowadzane są zmiany w celu aktualizacji przywołań i zapewnienia spójności w całym nowym Part-CAMO. |
| Nie dotyczy – Nowe wymagania wprowadzone przez Part-CAMO | CAMO.A.140 - Dostęp | Dodano nowy CAMO.A.140 Dostęp. Zawiera wymagania dotyczące przyznania dostępu właściwemu organowi w celu ustalenia ciągłej zgodności. |
| M.A.716 - Niezgodności | CAMO.A.150 – Niezgodności | CAMO.A.150 dodaje wymóg identyfikacji rzeczywistych przyczyn niezgodności i czynników przyczyniających się do powstania niezgodności. Organizacja, przed 24 września 2021r., powinna zmienić aktualną charakterystyką, aby uwzględnić CAMO.A.150(a)(1). |
| Nie dotyczy – nieprecyzyjne wymaganie w Part-MG | CAMO.A.155 – Natychmiastowa reakcja na problem bezpieczeństwa | W CAMO.A.155 dodany nowy wymóg w celu wdrożenia wszelkich środków bezpieczeństwa nakazanych przez właściwy organ oraz wszelkich odpowiednich obowiązkowych informacji dotyczących bezpieczeństwa wydanych przez Agencję. |
| Nie dotyczy – Dotychczasowy wymóg M.A.202 przeniesiony do Part‑CAMO | CAMO.A.160 – Zgłaszanie zdarzeń | Dodany nowy CAMO.A.160 Zgłaszanie zdarzeń aby wprowadzić wymóg zgłaszania zdarzeń dotyczących CAMO. |
| M.A.712 – System jakości | CAMO.A.200 – System zarządzania | Organizacja powinna zmienić aktualnie obowiązujące procedury dotyczące systemu jakości, aby uwzględnić CAMO.A.200 i CAMO.A.202. Porównując do M.A.712 główne nowości to:   * CAMO.A.200(a)(2): Polityka bezpieczeństwa. * CAMO.A.200(a)(3): Identyfikacja zagrożeń dla bezpieczeństwa lotnictwa i zarządzanie związanym z tym ryzykiem. * CAMO.A.200(a)(5): dokumentacja wszystkich kluczowych procesów systemu zarządzania. |
| CAMO.A.202 – Wewnętrzny system raportowania bezpieczeństwa | Dodany nowy CAMO.A.202 Wewnętrzny system raportowania bezpieczeństwa w celu stworzenie wewnętrznego systemu raportowania wspierającego identyfikację zagrożeń w organizacji i procesów zarządzania ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa oraz zwiększając kulturę bezpieczeństwa. Wewnętrzny system raportowania powinien być również dostępny dla organizacji pracujących w systemie zarządzania CAMO. Stanowi również podstawę do ustanowienia obowiązkowego i dobrowolnego zgłaszania zdarzeń zgodnie z wymogami rozporządzenia (EU) No 376/2014. |
| Nie dotyczy - Nowe wymagania wprowadzone przez Part-CAMO | CAMO.A.205 – Umowy i podwykonawstwo | Dodano nowy CAMO.A.205 Umowy i podwykonawstwo w celu doprecyzowania odpowiedzialności CAMO w celu zapewnienia, że wszelkie umowy (obsługa techniczna) lub podwykonawstwo (określone działania związane z zarządzaniem ciągłą zdatnością do lotu) są zgodne z obowiązującymi wymaganiami. W tym kontekście ważne jest wyjaśnienie, że termin „podwykonawstwo” obejmuje przypadki, w których organizacja będąca stroną umowy jest sama zatwierdzona jako Part-CAMO lub Part-CAO, oraz przypadki, w których taka organizacja nie jest zatwierdzona jako Part-CAMO lub Part- CAO. Wszelkie usługi związane z zarządzaniem ciągłą zdatnością do lotu świadczone przez strony trzecie należy uznać za „podwykonawstwo w ramach systemu zarządzania” do celów Part-CAMO. |
| M.A.705 - Obiekty | CAMO.A.215 - Obiekty |  |
| M.A.714(a)(1)/(a)(3)/(a)(4)/(a)(5)/(a)(6)/(f)/(e) – Przechowywanie dokumentacji | CAMO.A.220(a)(1)/(a)(3)/(a)(4)/(a)(6)/(d)/(f) – Przechowywanie dokumentacji | Czas przechowywania dokumentacji związanej ze statkiem powietrznym został zmieniony na 3 lata po trwałym przeniesieniu odpowiedzialności za statek powietrzny, aby dostosować go do ważności certyfikatu przeglądu zdatności do lotu (ARC) i 1 rok dla statku powietrznego trwale wycofanego z użytkowania.  Ponadto czas przechowywania dokumentacji dla personelu po opuszczeniu przez osobę organizacji wynosi 3 lata. Zapewni to, że dla każdego wydanego ARC, zapisy personelu pozostaną dostępne przez cały okres ważności ARC, w tym również w przypadku, gdy osoba opuściła CAMO wkrótce po wydaniu ARC. |
| Nie dotyczy – Nowe wymagania wprowadzone przez Part-CAMO | CAMO.A.220(a)(2)/(a)(5)/(b)/(e) – Przechowywanie dokumentacji | CAMO.A.220 Przechowywanie dokumentacji obejmuje system zarządzania-. Wprowadzono pięcioletni okres przechowywania dokumentacji związanej z systemem zarządzania (taki sam czas przechowywania dokumentacji dotyczy operacji lotniczych i załóg lotniczych). Ponadto organizacja rejestruje wszystkie szczegóły wykonanych prac, a format dokumentacji określa się w podręczniku organizacji. |
| M.A.706(h) – Personel  M.A.707(e) – Personel przeglądu zdatności do lotu | CAMO.A.220(c) – Przechowywanie dokumentacji | CAMO.A.220 Przechowywanie dokumentacji obejmuje przechowywanie dokumentacji związanej z personelem. Dokumentacja związana z personelem (kwalifikacje i doświadczenie) obejmuje personel zaangażowany w zarządzanie bezpieczeństwem i jest przechowywana do 3 lat po opuszczeniu organizacji przez osobę. |
| M.A.707(e) – Personel przeglądu zdatności do lotu | CAMO.A.220(c)(1)(ii)/(2)/(3) – Przechowywanie dokumentacji |  |
| M.A.704 – Charakterystyka zarządzania ciągłą zdatnością | CAMO.A.300 – Charakterystyka zarządzania ciągłą zdatnością | CAMO.A.300 obejmuje dodatkowe elementy związane z systemem zarządzania, takie jak:   * politykę bezpieczeństwa, * opis wewnętrznego systemu raportowania bezpieczeństwa (CAMO.A.202), * ogólny opis, w jaki sposób organizacja zapewnia dostępność personelu (CAMO.A.305(d)), * procedurę określającą zakres zmian niewymagających uprzedniej zgody oraz opisującą sposób zarządzania i powiadamiania o takich zmianach (CAMO.A.115(b) i CAMO.A.130(c)), procedury określające, w jaki sposób organizacja kontroluje wszelkie zadania zakontraktowane lub zlecone podwykonawcom, w tym zakontraktowaną obsługę (CAMO.A.315(c)), * wykaz obecnie zatwierdzonych alternatywnych sposobów spełnienia wymagań oraz, jeśli taka istnieje, procedurę wydania AltMOC. * Ulega zmianie oświadczenie o zgodności w pkt (a)(1) aby uwzględnić w całości wymagania Part-M, Part-ML, i Part-CAMO, co będzie miało zastosowanie. * W punkcie (a)(11) zamieszczono dodatkowe wyjaśnienia dotyczące wymaganych procedur określających, w jaki sposób organizacja zapewnia zgodność z Part-CAMO, Part-M i Part-ML. * W punkcie (a)(9), teraz (a)(12), wyjaśniono wymóg dotyczący wykazu zatwierdzonych programów obsługi technicznej, stwierdzając, że ma to zastosowanie wyłącznie do statków powietrznych, dla których istnieje umowa o zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu, nie wymagana dla pierwszego zatwierdzenia CAMO. Odpowiednio, podstawowe i rodzajowe programy obsługi nie są już wymagane (patrz również CAMO.A.325). * Punkt (b) został poddany przeglądowi w celu określenia, że początkowy CAME podlega zatwierdzeniu przez właściwy organ. * Dodano również wymóg utrzymania CAME w celu zachowania aktualnego opisu organizacji. * Punkt (c) dotyczący zmian w CAME odnosi się do zmian wymagających uprzedniej zgody (cf. CAMO.A.130 (a)) oraz do nowych przepisów dotyczących zarządzania zmianami bez uprzedniej zgody właściwego organu, w oparciu o uzgodnioną procedurę. |
| M.A.706(a)/(b)/(c)/(d)/(e)/(f)/(g)/(i)/(j)/(k) – Wymagania dotyczące personelu (także M.A.712(a)) | CAMO.A.305(a)(1)/(a)(3)/(a)(4)/(a)(6)/(a)(7)/(b)/(c)/(d)/(e)/(f)/(g) – Wymagania dotyczące personelu |  |
| Nie dotyczy - Nowe wymagania wprowadzone przez Part-CAMO | CAMO.A.305(a)(2)/(a)(5) – Wymagania dotyczące personelu | * CAMO.A.305 obejmuje wyznaczenie osoby lub grupy osób do funkcji monitorowania zgodności i obowiązków związanych z zarządzaniem bezpieczeństwem, w celu wyjaśnienia obowiązków kierownika odpowiedzialnego i stwierdzenia, że kompetencje muszą obejmować zrozumienie stosowania zasad zarządzania bezpieczeństwem i czynnikiem ludzkim oraz zagadnień dotyczących wydajności człowieka. * Wprowadzono dodatkowe zmiany w celu poprawy ogólnej struktury niniejszego IR i wyjaśnienia powiązania z Part-ORO. W szczególności punkt (b)(1) stanowi, że w przypadku organizacji również zatwierdzonych jako licencjonowani przewoźnicy lotniczy kierownikiem odpowiedzialnym jest osoba wyznaczona na kierownika odpowiedzialnego przewoźnika lotniczego zgodnie z wymaganiami Part ORO.GEN.210 (a) Part-ORO. Wymóg dotyczący wyznaczonej osoby funkcyjnych w zakresie obsługi, zawarty w (b)(2), jest zrównany z Part-ORO (odniesienie dotyczy „osoby odpowiedzialnej za zarządzanie i nadzór nad ciągłą zdatnością do lotu”). * Dodano wymóg planowania dostępności personelu przez system, aby zapewnić, że organizacja ma wystarczającą liczbę odpowiednio wykwalifikowanych pracowników do planowania, wykonywania, nadzorowania, inspekcji i monitorowania swoich działań zgodnie z warunkami zatwierdzenia (nowy punkt (d)). * Dodano nowy punkt (e) aby uwzględnić w CAMO.A.305 odniesienie do personelu przeglądu zdatności do lotu obecnie osadzonego w M.A.707 punkt (a). W ten sposób CAMO.A.305 obejmuje wymagania dla wszystkich kategorii personelu, a CAMO.A.310 może skoncentrować się na wymaganiach dotyczących kwalifikacji personelu dokonującego przegląd zdatności do lotu. |
| M.A.707 – Personel przeglądu zdatności do lotu | CAMO.A.310 – Kwalifikacje personelu przeglądu zdatności do lotu | * M.A.707 punkt (j) dotyczący aktualizacji stanowisk i nazwisk osób w CAME został usunięty; już wcześniej omówione w CAMO.A.300(a)(4). * M.A.707 punkt (k) zostaje zmieniony, tak aby wymagać, by kompetencje obejmowały zrozumienie zasad zarządzania bezpieczeństwem i związanych z czynnikiem ludzkim właściwych dla funkcji i obowiązków danej osoby w organizacji oraz by zawierały odniesienie do personelu zaangażowanego w przeglądy zdatności do lotu lub rekomendacje i, o ile dotyczy, wydawanie pozwoleń na lot, tak aby odzwierciedlać nowy punkt CAMO.A.305(e). * Usunięto szczególne wymagania kwalifikacyjne nie mające zastosowania do zakresu Part-CAMO. * Skreślono punkt (d) dotyczący wykazu personelu przeglądu zdatności do lotu w CAME, ponieważ zostało to już omówione w punkcie CAMO.A.300(a)(7). * Takie kwalifikacje personelu przeglądu zdatności do lotu obowiązują niezależnie od zarządzanego statku powietrznego, co oznacza na przykład, że organizacja zatwierdzona zgodnie z Part-CAMO wykonująca przeglądy zdatności do lotu statków powietrznych innych niż CMPA nie może korzystać z personelu przeglądu zdatności do lotu spełniającego „niższe” wymagania nowego Part-CAO. |
| M.A.708 – Zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu | CAMO.A.315 – Zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu | * CAMO.A.315 Zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu jest poddawane przeglądowi w celu wyeliminowania zazębiania się z M.A.301. Podstawową zasadą jest to, że czysto techniczne wymagania są zawarte w Part-M, a Part-CAMO koncentruje się na powiązanych obowiązkach organizacyjnych. Poprawi to spójność i ułatwi przyszłe zmiany. * Wprowadza się dodatkowe zmiany w celu zaktualizowania odpowiednich odniesień. W punkcie (c) wprowadza się zmiany w celu zaktualizowania przywołań do „CAT” przez „licencjonowanych przewoźników lotniczych zgodnie z rozporządzeniem (EC) No 1008/2008’, i w celu uwzględnienia konsultacji z operatorem. Ponieważ organizacja zatwierdzona zgodnie z Part-CAMO może również zarządzać ciągłą zdatnością do lotu innych statków powietrznych niż CMPA lub statków powietrznych nieużytkowanych przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych, dodano odniesienia do organizacji Part-CAO i zachowano odniesienia do organizacji obsługi Podczęść F (dla ułatwienia przekształcenia do Part-CAO, Podczęść F będzie utrzymana podczas procesu przekształcenia). * Dodano punkt (e) w celu uwzględnienia wymogu uwzględnienia zasad związanych z czynnikiem ludzkim i ograniczeń wydajności człowieka w przypadku zadań związanych z zarządzaniem ciągłą zdatnością do lotu. |
| M.A.710 – Przegląd zdatności do lotu | CAMO.A.320 – Przegląd zdatności do lotu | Tekst istniejącego M.A.710 zastępuje się wymogiem przestrzegania Part-M sekcja A punkt M.A.901 lub Part-ML sekcja A punkt ML.903, w zależności od zarządzanego SP. Konkretne elementy składające się na proces przeglądu zdatności do lotu są przenoszone do tych Part-M i Part-ML Podsekcji I. |
| M.A.709 – Dokumentacja | CAMO.A.325 – Dane dotyczące zarządzania ciągłą zdatnością do lotu | CAMO.A.325 Dane dotyczące zarządzania ciągłą zdatnością do lotu zostały zmienione w celu zapewnienia spójności, aby odzwierciedlić zakres nowej Part-CAMO i zaktualizować odpowiednie odniesienia. Skreśla się punkt (b), ponieważ wymóg opracowania podstawowych lub rodzajowych programów obsługi technicznej nie został utrzymany. |