

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Proces certyfikacji
---------------------------------	---	--

ROZDZIAŁ 5.6 – ZATWIERDZANIE LISTY MINIMALNEGO WYPOSAŻENIA MEL

1. CEL PROCEDURY

- 1.1 Celem niniejszej procedury jest ustalenie, opisanie i podanie do stosowania zasad prowadzenia przez Nadzór Lotniczy ULC – zwanego dalej Nadzorem Krajowym, procesu zatwierdzania Wykazu Minimalnego Wyposażenia (MEL), monitorowania stosowania MEL oraz procedury RIE, jak również określenia odpowiedzialności za działania realizujące ten cel.
- 1.2 Niniejszą procedurę należy również stosować do oceny MEL-i składanych przez operatorów NCO (nie podlegających zatwierdzeniu).

2. ZASTOSOWANIE

Pewne rodzaje operacji, takie jak loty nocne, loty wg zasad lotów na przyrządy /IFR/ lub użytkowania w warunkach oblodzenia, wymagają określonego wyposażenia, które nie jest niezbędne we wszystkich warunkach użytkowania. Inne wyposażenie takie jak wyposażenie kuchenne - może być instalowane dla wygody i w przypadku zaistnienia niesprawności tego rodzaju wyposażenia /o ile wyposażenie to jest objęte Świadectwem typu/- statek powietrzny nie mógłby być użytkowany. Większość statków powietrznych posiada pewien nadmiar układów i wyposażenia dla zapewnienia niezawodności i niezbędnego poziomu bezpieczeństwa.

Dopuszcza się istnienie pewnych kontrolowanych warunków dla skompensowania skutków nie działania określonych urządzeń lub wyposażenia. Te kontrolowane warunki obejmują, co następuje:

- ograniczenie dla pewnych operacji lotniczych;
- zmiany do procedur użytkowania w locie;
- czasowe unieruchomienie zespołów.

Wykaz Minimalnego Wyposażenia /MEL/ pozwala użytkownikowi samolotu na kontynuowanie lotu lub serii lotów z pewnymi urządzeniami lub wyposażeniem niedziałającym - do miejsca właściwego dla wykonania naprawy. W celu umożliwienia realizacji powyższego powinny zostać spełnione odpowiednie wymagania proceduralne.

Przewodnikiem dla opracowania dla danego użytkownika statku powietrznego Wykazu Minimalnego Wyposażenia jest opracowany przez EASA- Główny Wykaz Minimalnego Wyposażenia

/MMEL/. Informację o tym jaki MMEL jest właściwy dla danego statku powietrznego należy sprawdzić w TCDS (arkuszu danych certyfikatu typu) w sekcji: Operational Suitability Data, np.

V. Operational Suitability Data (OSD)

The Operational Suitability Data elements listed below are approved by the European Aviation Safety Agency under the EASA Type Certificate EASA.IM.A.001 as per Commission Regulation (EU) 748/2012 as amended by Commission Regulation (EU) No 69/2014.

1. Master Minimum Equipment List

- The Master Minimum Equipment List has been approved as per the defined Operational Suitability Data Certification Basis recorded in CRI A-MMEL and as documented in Embraer 170/175/190/195 EASA Master Minimum Equipment List MMEL-5814, Revision Original, December 2015, or later approved revisions.
- Required for entry into service by EU operator.

Główny Wykaz Minimalnego Wyposażenia /MMEL/ wymienia określone układy statków powietrznych przy zapewnieniu, że nie została obniżona zdolność do lotu statku powietrznego w przypadku zastosowania danych uwarunkowań. Wykaz musi zawierać ścisłe definicje uwarunkowań dla personelu obsługowego i użytkującego statek powietrzny, dotyczące nie działania, zespołów/urządzeń w poszczególnych operacjach. Wykaz Minimalnego Wyposażenia /MEL/ użytkownika może być bardziej restrykcyjny niż Główny Wykaz /MMEL/ W żadnym przypadku Wykaz użytkownika nie może być mniej restrykcyjny niż Wykaz MMEL.

Wykaz Minimalnego Wyposażenia /MEL/ powinien być opracowany tak, aby odpowiadał aktualnie użytkowanemu statkowi powietrznemu. Użytkownik przy opracowywaniu Wykazu /MEL/ może zaniechać niektórych pozycji Wykazu Głównego /MMEL/ w zależności od konfiguracji statku lub innych uwarunkowań. Użytkownik nie może dodać pozycji, których nie zawiera Główny Wykaz Minimalnego Wyposażenia /MMEL/.

Mające zastosowanie procedury użytkowania, instrukcje dla izolowania niesprawnych urządzeń, tabliczki informacyjne itp. muszą być widoczne, poprawne i jednoznaczne.

Użytkownicy statków powietrznych chcąc stosować Wykaz /MEL/ powinni zapewnić by zostały wprowadzone jednocześnie instrukcje/procedury itp., określające sposób stosowania Wykazu; należy zapewnić by te instrukcje lub procedury zawierały sposób rejestracji i opisu niedziałających urządzeń.

Wstęp, uwagi i definicje zawarte w Głównym Wykazie /MMEL/ powinny zostać zawarte w Wykazie Minimalnego Wyposażenia /MEL/ użytkownika.

Zarówno zmiany do Wykazu Minimalnego Wyposażenia /MEL/ jak i procedury wynikające z tych zmian muszą być zatwierdzane przez ULC

Wydanie z: 31.08.2016 Zmiana Nr: 6	ZATWIERDZANIE LISTY MINIMALNEGO WYPOSAŻENIA MEL	PNO-2-05-06 Strona 1/10
---------------------------------------	---	----------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Proces certyfikacji
---------------------------------	---	--

przed ich wprowadzeniem jako obowiązujące.

3. PRZEPISY I WYMAGANIA.

Podstawowe przepisy zawarte są w następujących dokumentach:

1) ICAO:

- Aneks 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944r., „Eksplotacja statków powietrznych” Załącznik G „Wykaz Minimalnego Wyposażenia /MEL /”
- Podręcznik Zdatości do Użytkowania (Doc. 9760), Tom II, Załącznik C do Rozdziału 2 „Wykaz Minimalnego Wyposażenia /MEL/”

2) EASA:

- ORO.MLR.105 – załącznik III do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 z późniejszymi zmianami.
- AMC/GM
- CS-MMEL
- CS-GEN-MMEL.

4. WYKORZYSTYWANE SKRÓTY

MMEL - Główny Wykaz Minimalnego Wyposażenia
DDPG (DDM) - Podręcznik procedur operacyjnych i obsługowych
PDT - system Pokładowego Dziennika Technicznego
CAME - Podręcznik Zarządzania Ciągłą Zdatością do Lotu
OM - Instrukcja Operacyjna
AFM - Instrukcja Użytkowania w Locie
HIL - lista odroczonej napraw

5. KOLEJNOŚĆ POSTĘPOWANIA.

Przewoźnik zgodnie z wymaganiem przepisu ORO.MLR.105, biorąc za podstawę:

- Zatwierdzony MMEL EASA (w szczególnym przypadku za zgodą ULC może stosować inny MMEL, gdy nie ma MMEL EASA),
- flotę statków powietrznych danego typu użytkowanych przez siebie, w tym ich wyposażenie, wersje itp., - wyniki analizy niezawodności poszczególnych zespołów i całego statku powietrznego,
- system obsługi technicznej obowiązujący u siebie / w tym m.in. system obsługi technicznej zespołów napędowych /,
- wyposażenie statków powietrznych floty itp.
- rodzaj operacji przewidywanych do wykonywania itp.
- Wymagania operacyjne

opracowuje projekt własnego Wykazu Minimalnego Wyposażenia (MEL), który po uzyskaniu pozytywnej oceny zainteresowanych Służb (zgodnie z własnym CAME/OM) przesyła (jako załącznik do pisma przewodniego) - do uzgodnienia do ULC/LOL.

W razie potrzeby - przedstawia do wglądu - materiały źródłowe i inne niezbędne dla dokonania analizy przedstawionego dokumentu.

Inspektor ULC/LOL, który otrzyma zadanie oceny projektu MEL:

- Sprawdza kompletność wniosku, co obejmuje:
 - analizę przedstawionego projektu MEL pod względem kompletności projektu (wszystkie wymagane strony, podpisy na stronach zatwierdzenia, itp.);
 - w przypadku przedstawienia zmiany do MEL pismo przewodnie powinno krótko charakteryzować wprowadzane zmiany oraz ich zasadność;
 - zasadność i wysokość pobrania opłaty lotniczej (w przypadku jej braku powiadamia Wnioskującego o konieczności wniesienia opłaty lotniczej);
 - w przypadku wprowadzania pierwszego egzemplarza tego typu samolotu do RCSP sprawdza i egzekwuje dostarczenie do ULC kopii MMEL, DDPG (DDM) oraz AFM, jak również obowiązek objęcia ULC w rozdzielniku zmian do MMEL i DDPG (DDM);
- Szczegółowo sprawdza projekt MEL, projekt procedur operacyjnych (O) oraz obsługowych (M), Instrukcję prowadzenia PDT (ze szczególnym uwzględnieniem obecności arkusza HIL i opisu procedury stosowania MEL) oraz zapisy w OM Operatora zgodnie z Listą Kontrolną nr **LK-MEL-CERT-01** i wymaganiami zawartymi w Wytycznych Prezesa ULC;
- Wypełnia kartę uzgodnień i kieruje projekt do uzgodnienia (konieczne jest uzgodnienie z Departamentem Techniki Lotniczej);
- W przypadku uwag do projektu MEL, poprzez LOL-5 przekazuje je do osoby odpowiedzialnej za nadzór nad systemem MEL (zgodnie z zapisami w OM lub CAME) i wstrzymuje proces zatwierdzania do czasu przedłożenia zmienionego projektu.

Po otrzymaniu pozytywnych opinii od wszystkich komórek organizacyjnych ULC, które uzgadniały projekt MEL zatwierdza go:

- w formie decyzji administracyjnej,

Wydanie z: 31.08.2016 Zmiana Nr: 6	ZATWIERDZANIE LISTY MINIMALNEGO WYPOSAŻENIA MEL	PNO-2-05-06 Strona 2/10
---------------------------------------	---	-----------------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Proces certyfikacji
---------------------------------	---	--

- podpis Dyrektora Departamentu Operacyjno-Lotniczego na Stronie Zatwierdzeń (załącznik 1) oraz Wykazie Obowiązujących Stron.

Powyższe dotyczy MEL konkretnego Operatora i nie ma zastosowania do żadnego innego Operatora użytkującego ten sam typ statku powietrznego.

5.1 Przedłużanie okresu odroczenia naprawy RIE

W przypadku braku części zamiennych lub innych nieprzewidzianych sytuacji (GM1 ORO.MLR.105(f)), za zgodą ULC, poprzez zatwierdzenie odpowiedniej procedury, Operator może dopuścić jednorazowe wydłużenie mającego zastosowanie Okresu Odroczenia Naprawy Uszkodzeń, **B, C** lub **D** o taki sam czas trwania jak ten wymieniony w MEL, pod warunkiem, że (ORO.MLR.105(f)):

- Jest ustalony przez użytkownika opis konkretnych obowiązków i odpowiedzialności za kontrolowanie przedłużeń, oraz
- Nadzór lotniczy jest powiadamiany w ciągu miesiąca o każdym dopuszczonym przedłużeniu.
- Preambuła do MMEL przewiduje stosowanie procedury RIE.

Należy zauważyć, że nie przewiduje się przedłużeń dla kategorii 'A'.

Sednem procesu przedłużania Okresu Odroczenia Naprawy (**RIE – Rectification Interval Extension**) jest upewnienie się, że Operator nie będzie wykorzystywał tego procesu do częstego przesuwania terminu naprawy poza ustalony limit czasowy. Przewoźnicy nie mogą wykorzystywać tego procesu przedłużenia jako „normalnego” środka przesuwania terminu przeprowadzania napraw. Proces ten będzie uznany za słuszny i usprawiedliwiony, gdy spowodowały go czynniki obiektywne, na które Operator nie miał wpływu.

Do tych czynników należą:

1. Brak części zamiennych u producenta/dostawcy, co w identyczny sposób dotyczy wszystkich Operatorów; brak części może być wynikiem problemów materiałowych, pracowniczych lub dostawczych, lecz wyraźnie musi zależeć od czynników nie będących w gestii Operatora;
2. Niemożliwość pozyskania wyposażenia niezbędnego do właściwego zdiagnozowania problemu i naprawy; Operator musi posiadać maksimum niezbędnego wyposażenia do wykrywania i usuwania niesprawności; niedobór

wyposażenia diagnostycznego lub jego niezdatność do użytku może być uznane za czynnik, na który Operator nie ma wpływu.

W każdym przypadku konieczności zastosowania RIE, operator musi opracować realny plan usunięcia usterki tak aby uwzględniał nieprzekraczalne okresy stosowania przedłużenia. i musi gromadzić dowody jego realizowania np. przedstawić dokumenty potwierdzające fakt odpowiednio wczesnego zamówienia części niezbędnych do wykonania naprawy. Zapisy te będą podlegać kontroli podczas audytów planowych organizacji.

Brak gotowości Operatora do pozyskiwania części zamiennych i narzędzi niezbędnych do przeprowadzenia naprawy w najszybszym możliwym terminie może skutkować odmową stosowania lub zawieszeniem procedury Przedłużania Okresu Odroczenia Naprawy (RIE).

Operator musi opracować i przedstawić do zatwierdzenia odpowiednią Procedurę RIE, która powinna określać:

1. nazwisko i stanowisko osoby nominowanej, odpowiedzialnej za nadzór nad tą procedurą;
2. szczegóły dotyczące charakterystycznych obowiązków i odpowiedzialności ustanowione przez Operatora do nadzorowania stosowania przedłużeń; Upoważniony Kierownik musi być kierownikiem na odpowiednio wysokim stanowisku, z odpowiednim doświadczeniem technicznym i operacyjnym i musi być wymieniony z nazwiska i stanowiska; Nadzór Lotniczy dokona oceny kompetencji Operatora i akceptowalności Upoważnionego Kierownika.
3. wyznaczenie dodatkowego personelu upoważnionego do stosowania RIE wraz z podaniem stanowisk i nazwisk. W takim przypadku upoważniony personel musi oprócz posiadania wiedzy z zakresu operacyjnego stosowania MEL i kompetencji technicznych odbyć odpowiednie szkolenie z obszarów operacyjnego i technicznego dot. stosowania MEL.
4. że Operator może stosować procedurę tylko jednorazowo;
5. że naprawa będzie wykonana w najbliższym możliwym terminie.

Operator musi raportować do Nadzoru Lotniczego, w terminie zatwierdzonym w

Wydanie z: 31.08.2016 Zmiana Nr: 6	ZATWIERDZANIE LISTY MINIMALNEGO WYPOSAŻENIA MEL	PNO-2-05-06 Strona 3/10
---------------------------------------	---	-----------------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Proces certyfikacji
---------------------------------	---	--

Procedurze (nie dłużej niż 1 miesiąc), wszystkie przypadki stosowania przedłużeń z uzasadnieniem ich przyczyn. Raportowanie odbywa się na Formularzu Raportu o Zastosowaniu Procedury RIE (załącznik 2) do LTT. LTT wprowadza dane do systemu ACAM.

Nadzór Lotniczy jest ostatecznie odpowiedzialny za analizę stosowania RIE przez Operatora i w skrajnym przypadku może zawiesić lub odmówić zgody na stosowanie tej procedury. W przypadku stwierdzenia niezgodności postępowania Operatora z zatwierdzoną procedurą RIE Nadzór Lotniczy w pierwszym kroku wysła list z ostrzeżeniem, a po stwierdzeniu dalszego łamania zapisu procedury, zawiesza procedurę RIE czasowo lub całkowicie.

Procedura RIE

Procedura RIE opracowana przez Operatora i zatwierdzona przez Nadzór powinna składać się z faz:

1. KONSULTACJI – pomiędzy personelem operacyjnym i technicznym Przewoźnika, o konieczności zastosowania RIE i podaniem propozycji;
2. Metodologii wypracowania DECYZJI Upoważnionego Kierownika akceptującego lub odrzucającego propozycje o konieczności zastosowania RIE wraz z określeniem jednoznacznych przyczyn – podjętej decyzji
3. AUTORYZACJI – formalna autoryzacja w celu poinformowania Dowódcy SP o zastosowaniu RIE
4. RAPORTOWANIA – do Nadzoru Lotniczego na odpowiednim druku, z podaniem przyczyn, w terminie zatwierdzonym w procedurze.

Procedura RIE musi w sposób przejrzysty przedstawiać łańcuch decyzyjno wykonawczy.

Formularz Raportu jest jednocześnie Formularzem AUTORYZACJI i RAPORTOWANIA. Musi mieć wypełnione wszystkie rubryki i zawierać podpis Kierownika Upoważnionego.

UWAGA:

W pełni wypełniony formularz musi być załączony do PDT z odpowiednim wpisem.

Należy wypełnić stosowny arkusz HIL (załącznik 3).

Dokument musi być wypełniony przed lotem i być przechowywany z archiwach Operatora przez okres 36 miesięcy.

Kopie formularza należy przekazać wg następującego rozdzielnika:

1. Kierownik Zapewnienia zgodności

2. Nadzór Lotniczy (ULC)
3. PDT statku powietrznego.

5.2. Operacje wykraczające poza zakres MEL

Operatorzy mogą wystąpić do Nadzoru Lotniczego o zatwierdzenie tzw. Procedury Specjalnej zgodnie z ORO.MLR.105(j) „Operacje wykraczające poza zakres MEL”, jednakże takie zatwierdzenie nie jest obligatoryjne i będzie zależało od zawartości merytorycznej zaproponowanej procedury oraz od doświadczenia i kompetencji Operatora. Szczegóły dotyczące zawartości tej procedury zawarte są w AMC1 ORO.MLR.105(j). Wnioskowanie odbywa się na druku zaproponowanym przez Operatora i zawartym w jego zatwierdzonym CAME/OM.

5.3 Wyposażenie nie związane z bezpieczeństwem lotu

Wyposażenie nie związane z bezpieczeństwem lotu jest to wyposażenie związane z wygodą, komfortem lub rozrywką pasażerów (niekiedy określane jako NEF – *Nonessential Equipment and Furnishings*). Może to obejmować takie wyposażenie jak: wyposażenie kuchni, projektory video i sprzęt audio, oświetlenie indywidualne dla pasażerów. Wyposażenie nie związane z bezpieczeństwem nie może mieć wpływu na zdatność do lotu lub możliwości operacyjne statku powietrznego. Wyposażenie takie nie wymaga określenia okresu odroczenia naprawy i nie musi być wyszczególnione w MEL o ile nie jest wyszczególnione w MMEL. Jeżeli Przewoźnik zdecydował się na umieszczenie tego typu wyposażenia w MEL to powinien nadać mu kategorię „D”. Wyjątkiem od tego są przypadki:

1. gdy wyposażenie NEF posiada drugą funkcję (np. projektory/monitory video wykorzystywane są podczas szkoleń bezpieczeństwa /ewakuacji prowadzonych przez personel kabinowy) to operator musi opracować i zawrzeć w MEL procedurę operacyjną na przypadek awarii tego wyposażenia;
2. gdy wyposażenie NEF jest częścią innego systemu pokładowego (np. systemu elektrycznego) to w MEL musi być zawarta procedura deaktywacji i zabezpieczenia tego wyposażenia w przypadku jego usterki.

W powyższych przypadkach wyposażenie to musi być wyszczególnione w MEL wraz ze szczegółową procedurą deaktywacji i alternatywnymi sposobami postępowania. Okres odroczenia naprawy będzie uzależniony od drugiej funkcji tego wyposażenia lub jego wpływu na inny system pokładowy.

Operator, który chce wykonywać loty z niesprawnym wyposażeniem NEF, musi

Wydanie z: 31.08.2016 Zmiana Nr: 6	ZATWIERDZANIE LISTY MINIMALNEGO WYPOSAŻENIA MEL	PNO-2-05-06 Strona 4/10
---------------------------------------	---	-----------------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Proces certyfikacji
---------------------------------	---	--------------------------------------

opracować procedurę/program postępowania po wystąpieniu usterki tego typu wyposażenia. Kryteria oceny wpływu na bezpieczeństwo lotu zawarte są w ACJ do MMEL.MEL.010(c). **Program NEF, jako część MEL, podlega uzgodnieniu i zatwierdzeniu Prezesa ULC.**

6. ZMIANY DO MEL

Każdorazowo, zwłaszcza w przypadku (AMC1 ORO.MLR.105(c):

- wydania zmiany do MMEL,
- zaistnienia zmiany wyposażenia statku powietrznego,
- zmiany warunków użytkowania statku powietrznego,
- istotnych zmian w osiąganiu przez Operatora obniżeniu współczynnika niezawodności statku powietrznego/floty,
- zmiany systemu obsługi technicznej statku powietrznego
- zmiany przepisów dotyczących zdolności do lotu

Operator opracowuje projekt zmiany do istniejącego MEL. Projekt zmiany - zgodnie z procedurą określoną w zatwierdzonym CAME/OM - przedstawia do uzgodnienia LOL w wyżej opisanym trybie (nie później niż w ciągu 90 dni od obowiązywania nowej zmiany).

Po otrzymaniu pozytywnych opinii od wszystkich komórek organizacyjnych ULC, które uzgadniały projekt zmiany MEL zatwierdza ten projekt:

- w formie pisma skierowanego do upoważnionej, zgodnie z CAME/OM Operatora - komórki organizacyjnej danego Operatora,
- podpis Dyrektora Departamentu Operacyjno-Lotniczego na Stronie Zatwierdzeń Zmiany oraz Wykazie Obowiązujących Stron.

Wprowadzenie do stosowania uaktualnionego Wykazu (MEL) następuje zgodnie z CAME/OM Operatora poprzez podpis osoby odpowiedzialnej (np. Kierownika Odpowiedzialnego).

Każdy Operator jest zobowiązany do dostarczenia do ULC trzech rejestrowanych egzemplarzy MEL:

- wzorzec do komórki LTT-5 (na CD);
- egzemplarz użytkowy do komórki nadzorującej ten egzemplarz SP (np.LTT-1);
- egzemplarz użytkowy do LOL-1 oraz zapewnić ich aktualizację.

7. NADZÓR NAD SYSTEMEM MEL I STOSOWANIEM PROCEDURY RIE

Komórka organizacyjna ULC sprawująca bieżący nadzór nad danym Operatorem /Użytkownikiem jest zobowiązana ustanowić system nadzoru nad stosowaniem MEL oraz stosowaniem procedury przedłużenia okresu odroczenia naprawy – RIE, o ile taka procedura została zatwierdzona dla danego Operatora (*patrz*: ORO.MLR.100(f) Rectification Interval Extension RIE).

W ramach nadzoru nad stosowaniem MEL należy:

- W ramach audytów nadzoru bieżącego dokonać wrywkowej kontroli zapisów w systemie PDT pod kątem poprawności stosowania MEL oraz terminowości usuwania usterek;
- W ramach audytów obszaru jakości sprawdzać, czy obszar MEL jest ujęty w dorocznych planach audytów pionu jakości oraz, czy audyty są przeprowadzane planowo;
- W ramach dorocznych przeglądów zdolności do lotu SP oraz inspekcji doraźnych sprawdzać aktualność MEL względem najnowszych wydań MMEL oraz obecność dokumentu na pokładzie samolotu.

System nadzoru nad stosowaniem procedury RIE powinien obejmować:

- Bieżącą analizę i archiwizację „Raportów o zastosowaniu RIE”;
- Doroczną analizę Raportów z podziałem na Operatorów (w I kwartale kolejnego roku kalendarzowego);
- Audyt planowy Operatora ze szczególnym uwzględnieniem systemu zamówień części zamiennych oraz zasobów ludzkich (w zależności od najczęściej stosowanego uzasadnienia dla zastosowania Procedury RIE).

W ramach audytów nadzoru bieżącego można wykorzystywać listę kontrolną LK-MEL-CNO-01

7.1 Program nadzoru i monitorowania stosowania MEL oraz przedłużeń (RIE)

Operator jest odpowiedzialny za ustanowienie efektywnego programu dokonywania napraw, który obejmuje śledzenie niedziałających pozycji oraz koordynowanie części, personelu, urządzeń i procedur koniecznych do zapewnienia terminowego dokonywania napraw.

Program powinien występować w CAME Operatora i zawierać:

1. Metodę śledzenia (data i czas) niedziałających pozycji i napraw (Metoda powinna zawierać przegląd ilości elementów odroczonej w celu określenia

Wydanie z: 31.08.2016 Zmiana Nr: 6	ZATWIERDZANIE LISTY MINIMALNEGO WYPOSAŻENIA MEL	PNO-2-05-06 Strona 5/10
---------------------------------------	---	----------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Proces certyfikacji
---------------------------------	---	--

- przyczyn opóźnienia napraw, długości opóźnienia i przewidywanej daty naprawy)
2. Procedurę monitorowania stosowania przedłużeń Okresu Odroczenia Naprawy (z podaniem przyczyn i czasu stosowania odroczenia oraz obowiązkiem terminowego powiadamiania Nadzoru Lotniczego)
3. Plan koordynowania części, personelu, urządzeń i samolotu w określonym miejscu i czasie w celu przeprowadzenia naprawy
4. Analizę odroczonej naprawy wynikających z braku części zamiennych (aby się upewnić, że w firmie istnieje odpowiedni system dostaw części)
5. Opis obowiązków i odpowiedzialności personelu zarządzającego programem
6. Procedurę monitorowania odstępstw od MEL (stosowania Procedury specjalnej)

Operator musi ująć Program stosowania przedłużeń okresu odroczenia naprawy w systemie audytów wewnętrznych z częstotliwością nie mniejszą niż raz na 12 miesięcy.

W skrajnym przypadku, po stwierdzeniu łamania zasad i zatwierdzonych warunków stosowania procedury RIE Nadzór Lotniczy, w pierwszym kroku wysyła list z ostrzeżeniem, a po stwierdzeniu dalszego łamania zapisów procedury, zawieszają procedurę RIE czasowo lub całkowicie.

Należy pamiętać, że Procedura RIE **może, ale nie musi** być zatwierdzona przez Nadzór Lotniczy i to po stronie Operatora leży obowiązek udowodnienia posiadania odpowiedniego doświadczenia, systemu pozyskiwania części zamiennych i organizowania napraw oraz ustanowienia systemu nadzoru nad stosowaniem MEL i procedury RIE – w tym i imienne wskazanie kompetentnej osoby odpowiedzialnej za sprawowany nadzór.

8. ODWOŁANIE WNIOSKUJĄCEGO OD DECYZJI NADZORU LOTNICZEGO

W każdym przypadku kiedy Wnioskujący nie zgadza się z decyzją Prezesa Urzędu przysługuje mu prawo złożenia do Prezesa Urzędu wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy zgodnie z art. 127 § 3 k.p.a.

9. ARCHIWIZACJA DOKUMENTÓW PROCESU ZATWIERDZANIA MEL

- (1) Cała korespondencja i wszystkie materiały związane z dokumentowaniem spełnienia wymagań dostarczone przez Wnioskującego

jak Karty uzgodnień, wypełnione Listy kontrolne oraz Uwagi do projektu MEL muszą być archiwizowane w komórce organizacyjnej prowadzącej daną sprawę.

- (2) Wszystkie dokumenty i informacje, które zostały otrzymane w trakcie procesu zatwierdzania, które stanowią własność Wnioskującego, powinny być chronione przed ujawnieniem wobec stron i osób trzecich zgodnie z obowiązującym prawem i przepisami.
- (3) Wydane zatwierdzenia MEL są ewidencjonowane i archiwizowane w LOL-5.
- (4) Wszystkie dokumenty i informacje, które pozyskano podczas audytów bieżących organizacji przechowywane są w Teczce Organizacji SKPC.

10. ODPOWIEDZIALNOŚĆ

- (1) Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) jest odpowiedzialny za całość działań w zakresie prawidłowego realizowania postanowień niniejszej Procedury.
- (2) Naczelnik LOL-1 jest odpowiedzialny za merytoryczną treść podanych w procedurze wymagań, zasad i nadzorowanie przestrzegania ich realizacji oraz określanie i wdrażanie skutecznych działań korekcyjnych.
- (3) Każdy Pracownik ULC zobowiązany jest do przestrzegania postanowień niniejszej Procedury w zakresie swojej funkcji i stanowiska służbowego.

11. ZAŁĄCZNIKI

- Załącznik 1 - Wzór strony zatwierdzeń
Załącznik 2 - Formularz Raportu o zastosowaniu procedury RIE
Załącznik 3 - Wzór sugerowanego formularza HIL

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

Wydanie z: 31.08.2016 Zmiana Nr: 6	ZATWIERDZANIE LISTY MINIMALNEGO WYPOSAŻENIA MEL	PNO-2-05-06 Strona 6/10
---------------------------------------	---	----------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Proces certyfikacji
---------------------------------	---	--

ZAŁĄCZNIK 1
WZÓR STRONY ZATWIERDZENIA

AIR XXXX INC.	MINIMUM EQUIPMENT LIST	De HAVILLAND DHC-8 Series 100/300
KARTA ZATWIERDZENIA (APPROVAL SHEET) A. Oświadczenie: Niniejszy dokument opracowany został na podstawie: 1. zatwierdzonej przez EASA MMEL wersjaz dnia..... 2. EASA MMEL Suplement wersja.....z dnia..... 3. CS-MMEL/MEL lub CS-GEN- MMEL 4. Dispatch Deviation Guide wyd. z dnia..... 5. i przedstawiony do zatwierdzenia Prezesa ULC jako wydanie Inicjacyjne + wersja angielska Data (Date) Pieczęć i podpis (Stamp and signature)		
B. Zatwierdzenie Prezesa ULC: (CAA President approval) Data (Date) Pieczęć i podpis (Stamp and signature)		
B1. Zatwierdzona pismem ULC nr..... Z dnia..... (Approved by CAA Letter N°)		
C. Zatwierdził do użytku służbowego: (Approved for official use) Data (Date) signature) Pieczęć i podpis (Stamp and signature)		
Rev. 4	DATE: 01 Apr 95	0-3

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Proces certyfikacji
---------------------------------	---	--

ZAŁĄCZNIK 2
FORMULARZ RAPORTU O ZASTOSOWANIU PROCEDURY RIE

Część 1 – Usterka MEL

1. Przewoźnik	2. Data wystąpienia usterki	3. Znaki rejestracyjne samolotu SP-	4. Typ samolotu	5. Numer Raportu
6. Szczegóły usterki		7. Przyczyny niewykonania naprawy		
8. Kategoria Okresu Odroczenia Naprawy (B, C, D)		9. Data upływu Okresu Odroczenia Naprawy	10. Numer usterki wg MEL	

Część 2 – Wniosek o RIE

11. Nazwisko składającego wniosek	12. Stanowisko
13. Uzasadnienie zastosowania przedłużenia RIE	

Część 3 – Autoryzacja

14. Okres trwania autoryzacji RIE	15. Ostateczny termin usunięcia usterki	
16. Uwagi Kierownika Upoważnionego (Zamieścić historię poprzedniego RIE zastosowaną dla tego samego elementu)		
17. Nazwisko / Podpis Kierownika Upoważnionego	18. Stanowisko	19. Data

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Proces certyfikacji
---------------------------------	---	--

ZAŁĄCZNIK 3
MEL HOLD ITEM LIST, No _ _ _ _

Company Name AIR xxxx Inc.	Aircraft Make & Model AN-26B	Aircraft Serial No. xxx	Aircraft Registry SP-XXX
DEFERRED AIRCRAFT DISCREPANCY			
Technical Log Book Reference	Date To This Form	Printed Name of Person Entering This Discrepancy	
Discrepancy			
MEL ATA _ _ - _ _	Category A B C D	Required Repair Date	A = As Specified in the MEL B = Within 3 days C = Within 10 days D = Within 120 days
Signature of Person Deferring This Discrepancy		License Number	Location

(O) & (M) PROCEDURE COMPLIANCE

☐	Check here if there is an (O) Operations procedure to comply with. If this box is checked the PIC must consult the MEL to determine what procedures to comply with.		
☐	Check here if there is a (M) Maintenance procedure to comply with.		
(M) Procedure Certification: After complying with the (M) procedure specified in the MEL, sign the following certifying that you have complied with the MEL requirements.			
Date:	Mechanic's Printed Name	Mechanic's Signature	License Number

MEL RECTIFICATION INTERVAL EXTENSION

Extension (P.O. No – Reason – Notification Date – Other Info)	Extension Limit Date
By:	License Number

MEL CLEARING

Corrective Action				
Mechanic's Printed Name	Mechanic's Signature	License Number	Date	Location

CAT II STATUS			
☐	GO	☐	NO GO
☐	N/A TO THIS AIRCRAFT		

RVSM STATUS			
☐	GO	☐	NO GO
☐	N/A TO THIS AIRCRAFT		

ETOPS STATUS			
☐	120	☐	NO ETOPS
☐	N/A TO THIS AIRCRAFT		

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Proces certyfikacji
---------------------------------	---	--

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

Wydanie z: 31.08.2016 Zmiana Nr: 6	ZATWIERDZANIE LISTY MINIMALNEGO WYPOSAŻENIA MEL	PNO-2-05-06 Strona 10/10
---------------------------------------	---	------------------------------------