



Urząd Lotnictwa Cywilnego

Spotkanie robocze z organizacjami lotniczymi



Warszawa, 3-5.02.2009

***Zdatność do lotu SP
– wyzwania przed lotnictwem GA***



Zegar już tyka



28 września 2009



Cel spotkania

- Celem niniejszej prezentacji jest zapoznanie przedstawicieli lotnictwa ogólnego z wymaganiami i wyzwaniem stojącymi przed lotnictwem GA w zakresie zdolności do lotu po 28.09.2009
- Zapoznanie przedstawicieli organizacji lotniczych z aktualnym stanem prawa europejskiego w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego
- Zmotywować do podjęcia działań certyfikacyjnych w zakresie zarządzania ciągłą zdolnością do lotu i wykonywania obsługi
- Ostrzec przed możliwymi konsekwencjami w przyszłości



Do kogo jest adresowane?

- Personel kierowniczy – Kierownicy odpowiedzialni organizacji lotniczych (certyfikowanych wg przepisów krajowych)
- Osoby nominowane do zarządzania ciągłą zdolnością do lotu
- Użytkownicy statków powietrznych



Zakres merytoryczny warsztatów

- ⦿ Prawodawstwo
- ⦿ Klasyfikacje statków powietrznych
- ⦿ Odpowiedzialność
- ⦿ Program obsługi technicznej (POT)
- ⦿ Uprawnienia organizacji AMO
- ⦿ Uprawnienia organizacji CAMO
- ⦿ Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu (ARC)



Obowiązujące prawo europejskie w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego:

- ⊙ Rozporządzenia PE i Rady 216/2008,
- ⊙ Rozporządzenia Komisji (WE) 1702/2003 wraz ze zmianami,
- ⊙ Rozporządzenia Komisji (WE) 2042/2003 wraz ze zmianami,
- ⊙ Decyzje Dyrektora wykonawczego EASA,



Podstawowe Rozporządzenia UE

Rozporządzenie Podstawowe Rozporządzenie (EC) 216/2008 z 20 lutego 2008

Aneksy

Opinia
Agencji

Regulation (EC) 1702/2003 on Airworthiness
and Environmental Certification

Annex (Part 21)

Section A: Application
Requirements

Section B: administrative
Procedures

Appendices: EASA forms

Regulation (EC) 488/2005
on EASA fees & charges

Guidance
Material

Part 21

Certification
Specifications

AMC 20	CS AWO	CS 22
AMC 21	CS ETSO	CS 23
CS 25	CS Definitions	CS 27
CS 34		CS 29
CS 36		CS VLA
CS E		CS VLR
CS P		
CS APU		

AMC &
Guidance
Material

Part M, 145,66,147

Regulation (EC) 2042/2003
on Continuing Airworthiness

Annex I (Part-M):
Continuing Airworthiness
Requirements

Annex II (Part-145):
Maintenance Organisation
Approvals

Annex III (Part-66):
Certifying Staff

Annex IV (Part-147):
Training Organisation
Requirements

Section A: Technical
Requirements

Section B: Administrative
Procedures

Appendices: EASA forms

Opinia
Agencji

Agencja
CS, AMC
& GM

Parliament and Council

European Commission

EASA

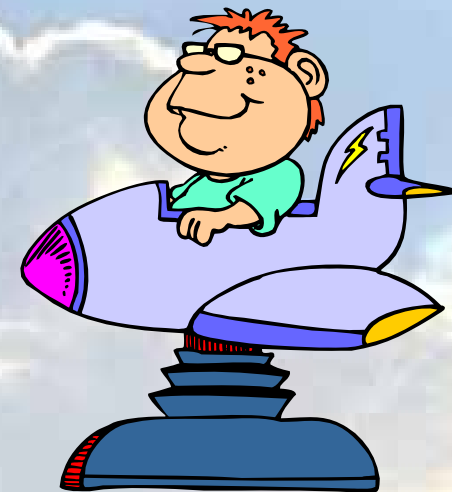
http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/rg_regulations.php



Nowe definicje z 216/2008

h) „użytkownik/operator”

oznacza każdą osobę prawną lub fizyczną użytkującą lub oferującą użytkowanie co najmniej jednego statku powietrznego;





Nowe definicje

i) „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 użytkownikiem a klientem, gdy klient nie ma kontroli nad użytkownikiem;





Gdzie w Part-M występuje „użytkowanie komercyjne”??

W Part-M określenie "użytkowanie komercyjne „ użyte jest tylko w:

- ⊙ M.A. 201(i): użytkowanie w celach innych niż zarobkowy przewóz lotniczy (CAT)
- ⊙ M.A.305(b): stosowanie dziennika technicznego użytkownika
- ⊙ M.A.606 (h): personel poświadczający

Zmiana przepisów w przyszłości wprowadzi prawdopodobnie większe wymagania dla statków powietrznych użytkowanych komercyjnie w innych celach niż zarobkowy przewóz lotniczy (CAT).



ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 2042/2003

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 2042/2003

z dnia 20 listopada 2003 r.

**w sprawie ciągłej zdadności do lotu statków powietrznych
oraz wyrobów lotniczych, części i urządzeń, a także w
sprawie zatwierdzania organizacji i personelu
wykonujących takie zadania**

Zmieniane Rozporządzeniami:

707/2006, z dnia 8 maja 2006 r.

707

376/2007 z dnia 30 marca 2007 r.

376

1056/2008 z dnia 27 października 2008 r.

1056

Part-M

Part-145

Part-66

Part-147



ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 1056/2008

z dnia 27 października 2008 r.

zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2042/2003 w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzania organizacji i personelu zaangażowanego w takie zadania

- ⊙ Wprowadzające tzw. Ułatwienia w Lotnictwie ogólnym, ale i
- ⊙ Ingerujące w dotychczasowe zapisy odnoszące się do Lotnictwa CAT.

Szczególnie widoczne to jest w zakresie uprawnień i przywilejów Organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu (CAMO) oraz wykonywaniu przeglądów zdatności do lotu ARC



Wejście w życie Rozp.2042/2003

Artykuł 7

Wejście w życie

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
2. W drodze odstępstwa od ust. 1 przepisy Aneksu I, z wyjątkiem pkt M. A. 201 lit. h) pkt 2 i pkt M.A.708 lit. c) stosuje się od **28 września 2005 r.**
3. W drodze odstępstwa od ust. 1 i 2, Państwa Członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu:
 - a) przepisów załącznika I (Part-M) w odniesieniu do statków powietrznych nieeksploatowanych lotniczym przewozie zarobkowym, do **28 września 2009 r.**;
 - b) przepisów pkt I (czyli ARC) załącznika I (Part-M) do statków powietrznych eksploatowanych w lotniczym przewozie zarobkowym, do **28 września 2008 r.**;



Kompetencje EASA/NAA

◉ Zdatność do lotu (IR 1702/2002)

Działanie		C.A.
Certyfikacja produktów	TC, STC, RTC, (Env)C	EASA
Zatwierdzanie organizacji projektowych	DOA	EASA
Zatwierdzanie organizacji produkcyjnych w UE	POA	NAA EASA
Zatwierdzanie organizacji produkcyjnych poza UE	POA – non UE	EASA
Wydawanie indywidualnych świadectw zdatności do lotu	CofA/RCofA	NAA
Pozwolenie na loty	PtF	NAA POA CAMO*

* W przyszłości



Kompetencje EASA/NAA

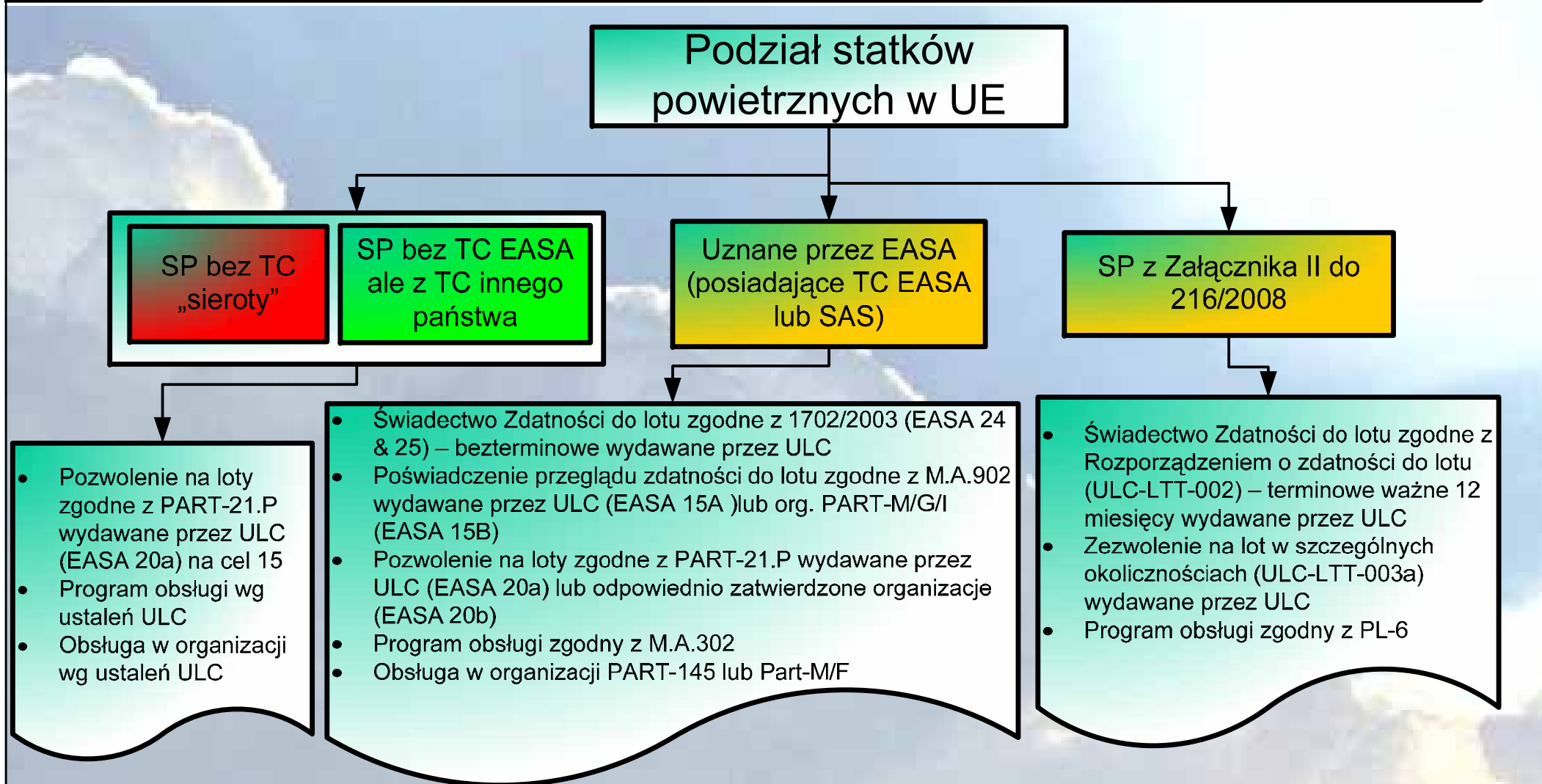
○ Ciągła Zdarność do lotu (IR 2042/2003)

Działanie		C.A.
Zatwierdzanie organizacji UE	AMO (M/F, 145), CAMO	NAA
Zatwierdzanie organizacji poza UE	AMO (M,/F 145), CAMO	EASA
Zatwierdzanie Programów Obsługi Technicznej	Part M	NAA CAMO *
Wydawanie poświadczeń przeglądu zdarności do lotu	ARC	NAA CAMO*
Wydawanie licencji indywidualnych	Part 66	NAA
Wydawanie zatwierdzeń organizacji szkoleniowych	Part 147	NAA

* W przyszłości

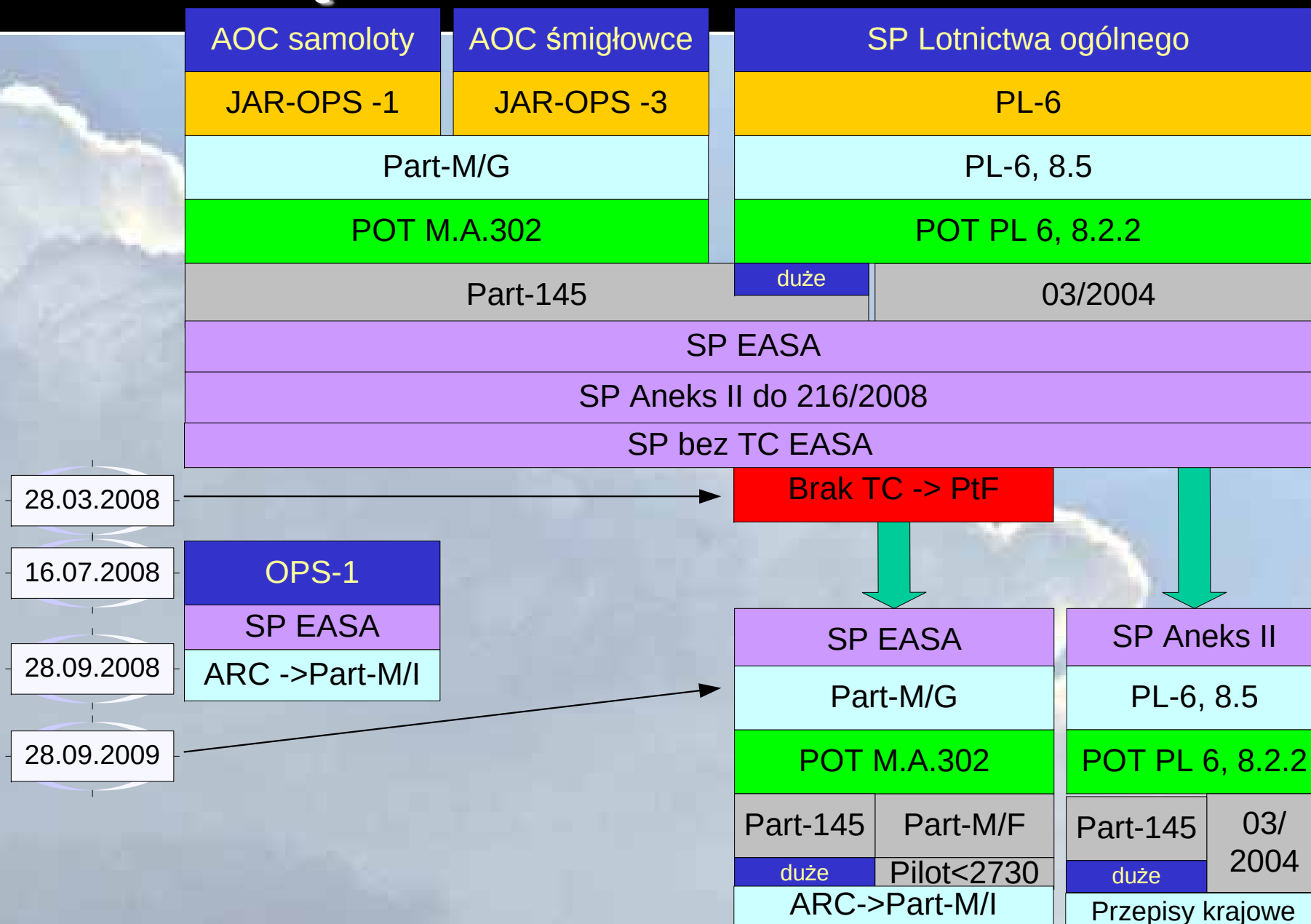


Podział SP w UE





Zasady użytkowania i zarządzania SP





Grupy SP wg zasad Poświadczania obsługi

Rodzaj statku powietrznego	Statek powietrzny wykorzystywany w CAT oraz „duży SP” (MTOM>5700kg i śmigłowce wielosilnikowe)	Statek powietrzny o 5700>MTOM >2730 kg Działalność komercyjna	SP o MTOM <2730 kg prostej konstrukcji, Szybowce, motoszybowce, balony
		PRYWATNY	PRYWATNY
			ELA 1 MTOM<1000 kg
Zakres prac obsługowych	Obsługa podzespołów	Obsługa podzespołów	Obsługa podzespołów M.A.502(d)
	Kompleksowa obsługa statku powietrznego	Kompleksowa obsługa statku powietrznego	Proste czynności obsługowe Z wyłączeniem podanych w załączniku VII
			Ograniczone czynności obsługowe wg załącznika VIII do Part-M
Wykonywanie obsługi	Organizacja Part-145	Organizacja Part-M/F	Pilot-właściciel
Poświadczanie obsługi	Upoważniony personel poświadczający organizacji obsługowej z licencją Part-66 (od września 2010)	Personel poświadczający M.A.801(b)(2)	Personel poświadczający M.A.801(b)(2)
Wymagania ogólne	Part-M/D-E		

Możliwe przeniesienie obsługi do organizacji obsługowej

Obowiązkowe przeniesienie obsługi wykraczającej poza dopuszczalny zakres do organizacji obsługowej



Statek powietrzny ELA1

- (k) **"statek powietrzny ELA1"** oznacza każdy z poniższych statków powietrznych (ELA oznacza "European Light Aircraft" :
- ⊙ samoloty, szybowce i motoszybowce o MTOM poniżej 1000 kg, które nie są klasyfikowane jako „skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym”.
 - ⊙ balony o maksymalnej projektowej objętości gazu nośnego lub ogrzanego powietrza nie przekraczającej:
 - 3400 m³ dla balonów na ogrzane powietrze
 - 1050 m³ dla balonów gazowych
 - 300 m³ dla balonów gazowych na uwięzi
 - ⊙ sterowce zaprojektowane dla nie więcej niż dwóch osób na pokładzie oraz o maksymalnej projektowej objętości gazu nośnego lub ogrzanego powietrza nie przekraczającej:
 - 2500 m³ dla sterowców na ogrzane powietrze
 - 1000 m³ dla sterowców gazowych



Grupy SP wg zasad zarządzania CZdL

Sposób wykorzystania statku powietrznego	SP wykorzystywane w CAT	SP o MTOM>2730 kg bez balonów		SP o MTOM<2730 kg oraz balony
		SP wykorzystywane w działalności komercyjnej innej niż CAT	„Duże” SP (MTOM >5700 kg i śmigłowce wielosilnikowe)	ELA 1
Zarządzanie ciągłą zdolnością do lotu - odpowiedzialność	Przewoźnik lotniczy (zatwierdzenie Part-M/G jest integralną częścią AOC)	„Użytkownik” zatwierdzony zgodnie z Part-M/G lub wynajęta organizacja Part-M/G	Wynajęta organizacja zatwierdzona zgodnie z Part-M/G	„Kompetentny” Właściciel (lub zakontraktowana organizacja M/G)
Wymagania dotyczące CZdL	Part M Podczęść C (Ciągła zdolność do lotu)			
Wymagania dla wystawiających ARC	Part M Podczęść I (Przegląd zdolności do lotu)			



Grupy SP wg zasad wykonywania przeglądów ARC

Środowisko Kontrolowane

Poza środowiskiem Kontrolowanym

Statek powietrzny wykorzystywany w CAT	Statek powietrzny o MTOM >2730 kg Bez balonów
PART -M/G/I zarządzająca –Wykonuje przegląd i -wydaje ARC - form 15B	PART -M/G/I wskazana –Wykonuje przegląd ARC i rekomenduje M.A.901(d)(ii)
PART -M/G/I 2 * przedłuża „swoje” ARC – Form 15B	
PART -M/G zarządzająca 2 * przedłuża ARC wydane przez NAA	
PART -M/G/I zarządzająca lub wskazana –Wykonuje przegląd i -rekomenduje	Nie można przedłużyć ARC - wymagane jest wykonanie pełnego przeglądu
NAA – wydaje Form 15A na podstawie rekomendacji Part-M/G/I	

Statek powietrzny o MTOM <2730 kg oraz balony		ELA 1 Poza działalnością komercyjną
PART -M/G/I wskazana –Wykonuje przegląd i -wydaje ARC - form 15B	PART -M/G/I 2 * przedłuża „swoje” ARC – Form 15B	PART -M/G/I 2 * przedłuża ARC wydane przez NAA lub M/G/I
NAA –Wykonuje przegląd i wydaje ARC form 15A		
Nie można przedłużyć ARC - wymagane jest wykonanie pełnego przeglądu	Mechanik Part-66 rekomenduje	NAA – wydaje (przedłuża) 2*



Odpowiedzialność



M.A.201

ODPOWIEDZIALNOŚĆ

- (a) Za ciągłą zdadność do lotu statku powietrznego odpowiedzialny jest właściciel, który powinien zapewnić, że lot nastąpi tylko wtedy, jeśli:
1. statek powietrzny jest zdadny do lotu, oraz
 2. całe zamontowane wyposażenie operacyjne i wyposażenie awaryjne jest zamontowane prawidłowo i jest sprawne, lub w wyraźny sposób oznakowane jako niesprawne, oraz
 3. świadectwo zdadności do lotu jest ważne, oraz
 4. obsługa techniczna statku powietrznego jest wykonywana zgodnie z zatwierdzonym programem obsługi opisanym w M.A.302.



M.A.201(e)

W celu spełnienia wymagań wymienionych w podpunkcie (a), właściciel statku powietrznego może zlecić wykonanie czynności dotyczącej ciągłej zdatności do lotu do CAMO zatwierdzonej zgodnie z Działem A, Podczęść G, niniejszego Załącznika (Część-M). W takim przypadku CAMO przejmuje odpowiedzialność za prawidłowe wykonanie tych czynności.

Właściciel, który postanowi sam zarządzać ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych za które jest odpowiedzialny, bez posiadania umowy zgodnie z Załącznikiem I, może zawrzeć ograniczoną umowę z CAMO zatwierdzoną zgodnie z Działem A, Podczęść G, niniejszego Załącznika (Część-M), dotyczącą opracowania programu obsługi oraz jego zatwierdzania zgodnie z punktem M.A.302. W takim przypadku ta ograniczona umowa przekazuje odpowiedzialność za opracowanie i zatwierdzenie programu obsługi do zakontraktowanej CAMO.



M.A.201(f)

(f) W przypadku **dużych statków powietrznych**,
właściciel statku powietrznego musi zapewnić, że
czynności dotyczące ciągłej zdatności do lotu są
wykonywane przez zatwierdzoną organizację
zarządzania ciągłą zdatnością do lotu. Musi zostać
sporządzona umowa na piśmie zgodnie z **Załącznikiem**
I. W takim przypadku organizacja zarządzania ciągłą
zdadnością do lotu przejmuje odpowiedzialność za
prawidłowe wykonanie tych czynności.



M.A.201(g)

(g) Obsługa techniczna **dużych statków powietrznych**, statków powietrznych użytkowanych do zarobkowego przewozu lotniczego i ich podzespołów, musi być wykonywana przez organizację obsługową zatwierdzoną zgodnie z **Part 145**.

UWAGA 1: „duży statek powietrzny” oznacza statek powietrzny zaklasyfikowany jako samolot o maksymalnej masie startowej powyżej 5 700 kg, lub śmigłowiec wielosilnikowy;



M.A.201 (i)

- (i) Jeśli, zgodnie z wymaganiami Państwa Członkowskiego, użytkownik musi posiadać świadectwo obejmujące *użytkowanie komercyjne* w celach innych niż zarobkowy przewóz lotniczy (CAT), musi on być:
1. odpowiednio zatwierdzony, zgodnie z M.A. Podczęść G, do zarządzania ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych, których jest użytkownikiem lub musi podpisać umowę z zatwierdzoną organizacją oraz;
 2. zatwierdzony zgodnie z M.A. Podczęść F lub Part 145, lub musi podpisać umowę z zatwierdzoną organizacją oraz;
 3. zapewnić spełnienie wymagań punktu (a).



Program Obsługi Technicznej





M.A.301-3

Ciągła zdolność do lotu statku powietrznego oraz sprawność wyposażenia operacyjnego i awaryjnego muszą być zapewnione przez:

3. wykonywanie całej obsługi technicznej zgodnie z **zatwierdzonym programem obsługi technicznej** statków powietrznych





M.A.302 Program obsługi technicznej

- (a) Obsługa każdego statku powietrznego jest organizowana zgodnie z programem obsługi statku powietrznego.
- (b) Program obsługi statku powietrznego i jego wszystkie zmiany są zatwierdzane przez kompetentne władze.



M.A.302 (c) – zatwierdzenie pośrednie

- (c) Jeżeli ciągłą zdatnością do lotu zarządza Organizacja Part-M/G POT i jego zmiany mogą być zatwierdzone za pośrednictwem procedury zatwierdzania (zwanej dalej "procedurą zatwierdzania pośredniego").
- (i) Taka procedura musi być opracowana przez organizację wg CAMO, włączona do CAME i zatwierdzona przez kompetentne władze odpowiedzialne za tę organizację CAMO.
- (II) Organizacja CAMO nie stosuje procedury zatwierdzania pośredniego jeśli organizacja nie podlega nadzorowi Państwa Członkowskiego rejestracji, chyba że istnieje umowa zgodnie z artykułem M.1, ustęp 4 ppkt (II) lub (iii) w zależności od przypadku przekazująca odpowiedzialność za zatwierdzanie POT do Nadzoru Państwa Członkowskiego Organizacji CAMO.



M.A.302 (g) Okresowe przeglądy

Program obsługi statku powietrznego musi podlegać okresowym przeglądom i zmianom kiedy są potrzebne. Przeglądy zapewniają, że w świetle danych z eksploatacji oraz instrukcji kompetentnych władz program nadal jest ważny oraz że uwzględnia on nowe i/lub zmienione instrukcje obsługi, publikowane przez posiadaczy certyfikatu typu i uzupełniającego certyfikatu typu oraz przez inne organizacje, które publikują takie dane zgodnie z Załącznikiem (Part-21) do Rozporządzenia (WE) nr 1702/2003.



M.A.708 Zarządzanie ciągłą zdolnością do lotu

(b) Zatwierdzona organizacja zarządzania ciągłą zdolnością do lotu musi, dla każdego statku powietrznego:

1. opracować i kontrolować program obsługi technicznej zarządzanych statków powietrznych oraz program niezawodności

2. *Przedstawić do zatwierdzenia przez kompetentne władze program obsługi statku powietrznego i jego zmiany zgodnie z punktem M.A.302(c), chyba że jest on objęty procedurą zatwierdzenia pośredniego, oraz przekazać kopię programu właścicielowi statku powietrznego, nie użytkowanego w celach zarobkowych,*



POT „podstawowy” i „ogólny”

Dla statków powietrznych nie wykonujących zarobkowego przewozu lotniczego, zatwierdzona organizacja CAMO może opracować "podstawowy" i/lub "ogólny" program obsługi, aby umożliwić zatwierdzenie początkowe i/ lub rozszerzenie zakresu istniejącego zatwierdzenia, bez posiadania umów o zarządzanie.

Ten "podstawowy" i/lub "ogólny" program obsługi nie wyklucza jednak potrzeby opracowania odpowiedniego Programu Obsługi Statków Powietrznych zgodnie z punktem M.A.302, w odpowiednim czasie, przed wykorzystaniem uprawnień określonych w punkcie M.A.711



AMC M.A. 709

Programy obsługi "podstawowy" i "ogólny" nie dotyczą znaków rejestracyjnych konkretnego statku powietrznego, ale typu lub grupy typów statków powietrznych i powinny być udostępnione kompetentnym władzom przed zatwierdzeniem początkowym i przed rozszerzeniem obecnego zakresu zatwierdzenia organizacji. Ma to na celu zapoznanie się kompetentnych władz z zakresem i stopniem złożoności czynności, które będą przedmiotem zarządzania, przed przyznaniem lub zmianą zatwierdzenia organizacji.



"Podstawowy - baseline" program obsługi technicznej

Jest to program obsługi opracowany dla konkretnego typu statku powietrznego na podstawie raportu MRB, tam gdzie ma on zastosowanie, oraz dokumentu planowania obsługi (MPD) posiadacza Certyfikatu Typu, odpowiednich rozdziałów instrukcji obsługi lub innych danych obsługowych zawierających informacje dotyczące harmonogramów.

Przywołanie programu obsługi "podstawowego" i ogólnego" musi być ujęte w CAME, zgodnie z M.A.703.



"Ogólny - generic" program obsługi technicznej

Jest to program obsługi, który może być opracowany w celu ujęcia podobnych typów statków powietrznych. Takie programy są oparte na tym samym typie instrukcji jak podstawowy program obsługi.

- Przykładem "ogólnego" programu obsługi może być program Cessna Seria 100 (obejmująca Cessna 150, 172, 177 itp....)



AMC M.A. 709

- Po zatwierdzeniu początkowym
- po zawarciu umowy z właścicielem/ użytkownikiem, podstawowy lub ogólny program obsługi może zostać zmieniony w celu:
- włączenia dodatkowych czynności obsługi oraz
- wskazania czynności, które nie dotyczą konkretnych znaków rejestracyjnych statków powietrznych.

Może to mieć formę Aneksu do podstawowego/ ogólnego programu obsługi dla każdego znaku rejestracyjnego, z podaniem czynności dodanych i czynności, które nie mają zastosowania. **Spowoduje to powstanie programu obsługi dla każdego klienta.**



Uprawnienia i obowiązki organizacji obsługowej



M.A.402 (a) Wykonywanie obsługi technicznej

- (a) Cała obsługa techniczna musi być wykonywana przez wykwalifikowany personel, z zastosowaniem metod, technik, standardów i instrukcji, wymienionych w danych obsługowych wg M.A.401. Ponadto, po każdej czynności obsługi związanej z bezpieczeństwem lotu, musi być przeprowadzona niezależna kontrola, chyba, że zostało inaczej określone w PART-145 lub zatwierdzone przez kompetentne władze.



AMC.606 (e) Wymagania dotyczące personelu

1. Personel wykonujący obsługę techniczną, przed uzyskaniem zezwolenia na wykonywanie pracy bez nadzoru, powinien być poddany ocenie kompetencji, na podstawie oceny dokonanej „na stanowisku pracy,” i/lub na podstawie egzaminu, odpowiednio do jego roli w organizacji.
2. W celu zapewnienia utrzymania ciągłości kompetencji, należy organizować odpowiednie szkolenia podstawowe i uzupełniające..



M.A.606(h) Wymagania dotyczące personelu

W drodze odstępstwa od lit. g) organizacja może wykorzystać personel poświadczający, który zdobył kwalifikacje zgodnie z poniższymi przepisami, gdy świadczy wsparcie w zakresie obsługi technicznej dla przewoźników prowadzących handlowe operacje zarobkowe, pod warunkiem zatwierdzenia odpowiednich procedur stanowiących część podręcznika organizacji:

1. W przypadku powtarzającej się przedlotowej dyrektywy zdatności, która wyraźnie stwierdza, że członkowie załogi statku powietrznego mogą wykonać taką dyrektywę zdatności do lotu, organizacja może wydać kapitanowi statku powietrznego ograniczone upoważnienie personelu poświadczającego na podstawie posiadanej licencji członka załogi, pod warunkiem że organizacja zapewni, że zostało przeprowadzone dostateczne szkolenie praktyczne gwarantujące, że osoba ta może wykonać dyrektywę zdatności zgodnie z wymaganymi normami;



M.A.606 (h) Wymagania dotyczące personelu

- h) W drodze odstępstwa od lit. g) organizacja może wykorzystać personel poświadczający, który zdobył kwalifikacje zgodnie z poniższymi przepisami, gdy świadczy wsparcie w zakresie obsługi technicznej dla przewoźników prowadzących handlowe operacje zarobkowe, pod warunkiem zatwierdzenia odpowiednich procedur stanowiących część podręcznika organizacji:
2. W przypadku statku powietrznego wykonującego operacje poza miejscem z dostępnym wsparciem obsługowym, organizacja może wydać kapitanowi statku powietrznego ograniczone upoważnienie personelu poświadczającego na podstawie posiadanej licencji członka załogi, pod warunkiem że organizacja zapewni, że zostało przeprowadzone dostateczne szkolenie praktyczne gwarantujące, że osoba ta może wykonać zadanie zgodnie z wymaganymi normami.”;



M.A.615 Uprawnienia organizacji

Organizacja obsługowa, zatwierdzona zgodnie z sekcją A podsekcja F niniejszego załącznika (PART M), może:

- b) dokonywać uzgodnień w sprawie wykonania usług specjalistycznych w innej organizacji posiadającej odpowiednie uprawnienia i pod kontrolą tej organizacji obsługowej, pod warunkiem opracowania odpowiednich procedur stanowiących część podręcznika organizacji obsługowej zatwierdzonego bezpośrednio przez właściwy organ;
- c) prowadzić obsługę każdego statku powietrznego i/lub podzespołu, na które posiada uprawnienia, w każdej lokalizacji, pod warunkiem że potrzeba takiej obsługi wynika z niezdatności do lotu statku powietrznego lub z konieczności wykonania doraźnej obsługi, zgodnie z warunkami określonymi w podręczniku organizacji obsługowej;



Obsługa wykonana przez pilota- właściciela





M.A. 803 Uprawnienia pilota-właściciela

- (a) Aby mieć uprawnienia pilota-właściciela należy:
1. posiadać ważną licencję pilota (lub jej odpowiednik), wydaną lub uznaną przez Państwo Członkowskie dla typu statku powietrznego lub kategorii, oraz;
 2. być właścicielem statku powietrznego, jako wyłączny właściciel lub współwłaściciel; taki właściciel musi być:
 - (i) jedną z osób fizycznych podanych na Świadectwie rejestracji, lub
 - (ii) członkiem niezarobkowej [non-profit], rekreacyjnej jednostki prawnej, jeśli ta jednostka prawna jest wymieniona w dokumencie rejestracji jako właściciel lub użytkownik, a dana osoba jest bezpośrednio zaangażowana w proces podejmowania decyzji w jednostce prawnej i wyznaczona przez tę jednostkę prawną do wykonywania obsługi przez pilota-właściciela.



M.A.803

- (b) Dla każdego użytkowanego prywatnie, nieskomplikowanego statku powietrznego, z napędem silnikowym, z MTOM 2730 kg i poniżej, dla szybowca, motoszybowca lub balonu, pilot-właściciel może wystawić poświadczenie obsługi **po ograniczonej obsłudze** wykonanej przez pilota-właściciela, wyspecyfikowanej w Załączniku VIII.
- (c) Zakres ograniczonej obsługi przez pilota-właściciela jest określony w programie obsługi statku powietrznego, przywołanym w punkcie M.A.302.
- (d) Poświadczenie obsługi jest wpisane do książek pokładowych i zawiera podstawowe szczegóły wykonanej obsługi, wykorzystane dane obsługowe, datę zakończenia obsługi oraz nazwisko, podpis i numer licencji pilota-właściciela wydającego takie poświadczenie. "



Uprawnienia i obowiązki organizacji CAMO



Organizacja CAMO – uprawnienia M.A.711 (a)

Organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, zatwierdzona zgodnie z Działem A, Podczęść G, niniejszego Załącznika (Part-M) może:

1. zarządzać ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych nie użytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym, wyspecyfikowanych w certyfikacie;
2.
3.
4. przedłużyć, na warunkach podanych w punkcie M.A.901(f), poświadczenie przeglądu zdatności do lotu, które zostało wydane przez kompetentne władze lub przez inną organizację zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, zatwierdzoną zgodnie z Działem A, Podczęść G, niniejszego Załącznika (Part-M);



Organizacja CAMO – przywileje M.A.711 (b)

- (b) Zatwierdzona organizacja CAMO, zarejestrowana w jednym z Państw Członkowskich, może być dodatkowo zatwierdzona do wykonywania przeglądów zdatności do lotu opisanych w punkcie M.A.710 oraz:
1. do wydawania związanych z nimi poświadczeń przeglądu zdatności do lotu oraz do ich przedłużania we właściwym czasie zgodnie z punktami M.A.901(c)2 lub M.A.901(e)2, oraz;
 2. wydawania zaleceń przeglądu zdatności do lotu dla kompetentnych władz Państwa Członkowskiego rejestracji.

AMC M.A. 711 (b) Uprawnienia organizacji

Organizacja może mieć uprawnienia tylko wg M.A.711(a), bez uprawnień do wykonywania przeglądów zdatności do lotu.



M.A.706(i)

W przypadku organizacji przedłużającej poświadczenia przeglądu zdatowności do lotu zgodnie z punktami M.A.711(a)4 oraz M.A.901(f), organizacja mianuje osoby uprawnione do wykonywania takich czynności, pod warunkiem ich zatwierdzenia przez kompetentne władze.



M.A.707(a)

Aby uzyskać zatwierdzenie do wykonywania przeglądów zdatności do lotu, zatwierdzona organizacja CAMO musi posiadać odpowiedni personel przeglądów zdatności do lotu, który będzie wydawał poświadczenia przeglądu zdatności do lotu lub zalecenia, zgodnie z Podczęścią I, Dział A.

(2) . . .-wymagania dla takiego personelu

AMC do przepisu – szczegółowa interpretacja



Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu ARC



M.A. 901 Przegląd zdatności do lotu statku powietrznego ***(Aircraft airworthiness review)***

W celu zapewnienia ważności świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego, okresowo wykonywany jest przegląd zdatności do lotu statku powietrznego i jego zapisów ciągłej zdatności do lotu.

(a) Po zakończeniu zadowalającego przeglądu zdatności do lotu, zostaje wydane poświadczenie przeglądu zdatności do lotu zgodnie z Załącznikiem III (Formularz nr 15a lub 15b EASA). Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu jest ważne jeden rok.

AMC M.A. 901 (a) Przegląd zdatności do lotu statku powietrznego

Formularz 15a EASA jest wydawany przez kompetentne władze, natomiast Formularz nr 15b EASA jest wydawany przez organizację wg M.A. Podczęść G.



Wniosek

Warunkiem uznania tzw. „EASA-owskiego” SP za zdalny jest posiadanie ważnego Świadczenia Zdatowności do Lotu na druku EASA form 25/24 oraz ważnego Poświadczenia Przeglądu Zdatowności do Lotu na druku EASA form 15A lub 15B

ŚWIADCZENIE ZDATNOŚCI DO LOTU Certificate of Airworthiness		
Proszek lotniczy Register number:	RZECZPOSPOLITA POLSKA REPUBLIC of POLAND Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego President of Civil Aviation Office	Klasa statku powietrznego Aircraft Class
1. Znaki przynależności państwowej i znaki rejestracyjne Nationality and registration marks	2. Wytwórca i oznaczenie fabryczne statku powietrznego Manufacturer and manufacturer's designation of aircraft	3. Seria i numer fabryczny Aircraft serial number
4. Kategoria Category		
5. Niniejsze Świadczenie Zdatowności wydane jest w oparciu o Konwencję o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym z dnia 7 grudnia 1944 r. i rozporządzenie (WE) nr 1592/2002, art. 5 ust. 2) lit. c) w odniesieniu do ww. statku powietrznego, który uznawany jest za zdalny do lotu, jeżeli jest obsługiwany i użytkowany zgodnie z powyższymi i odpowiednimi ograniczeniami użytkowania. This Certificate of Airworthiness is issued pursuant to the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and Regulation (EC) No 1592/2002, Article 5(2)(c) in respect of the aeronautical aircraft which is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations.		
Data wydania Date of issue:	Podpis Signature:	
Ograniczenia / Uwagi Limitations / Remarks:		
6. Niniejsze Świadczenie Zdatowności pozostaje ważne do czasu jego cofnięcia przez właściwy organ Państwa Członkowskiego Rejestru. Do niniejszego świadectwa musi być dołączone aktualne Poświadczenie Przeglądu Zdatowności do Lotu. This Certificate of Airworthiness is valid unless revoked by the competent authority of the Member State of registry. A current Airworthiness Review Certificate shall be attached to this Certificate.		

RZECZPOSPOLITA POLSKA REPUBLIC OF POLAND

Członek Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego
A Member of the European Aviation Safety Agency

POŚWIADCZENIE PRZEGŁĄDU ZDATNOŚCI DO LOTU Airworthiness Review Certificate

NUMER:
ARC Reference:

Na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, na okres jego obowiązywania, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego niniejszym zaświadcza, że niżej wymieniony statek powietrzny:

Producent statku powietrznego:

Aircraft manufacturer:

Znaki rejestracyjne statku powietrznego:

Aircraft registration:

Numer seryjny statku powietrznego:

Aircraft serial number:

Wzrost i masa ciała: 1,75 m, 75 kg

Data wydania:

Date of issue:

Data ważności:

Date of expiry:

Podpis:

Signed:

Numer upoważnienia:

Authorisation No:

enie: Przez ostatni rok statek powietrzny pozostawał w środowisku kontrolowanym zgodnie z M.A.901 Załącznika I do a Komisji (WE) 2042/2003. W momencie wydania przedłużenia statek powietrzny jest uznany jako zdalny do lotu.
aircraft has remained in a controlled environment in accordance with point M.A.901 of Annex I to Commission Regulation (EC) No 2042/2003 for the last 3 months considered to be airworthy at time of the issue.

ia:

Data ważności:

Date of expiry:

Numer upoważnienia:

Authorisation No:

nizacji

e:

Numer zatwierdzenia:

Approval reference:

enie: Przez ostatni rok statek powietrzny pozostawał w środowisku kontrolowanym zgodnie z M.A.901 Załącznika I do a Komisji (WE) 2042/2003. W momencie wydania przedłużenia statek powietrzny jest uznany jako zdalny do lotu.
aircraft has remained in a controlled environment in accordance with point M.A.901 of Annex I to Commission Regulation (EC) No 2042/2003 for the last 3 months considered to be airworthy at time of the issue.

ia:

Data ważności:

Date of expiry:

Numer upoważnienia:

Authorisation No:

nizacji

e:

Numer zatwierdzenia:

Approval reference:

Form 15a



„Środowisko kontrolowane” M.A.901(b)

- (b) Statek powietrzny w środowisku kontrolowanym, jest to statek powietrzny
- (i) zarządzany w sposób ciągły w okresie ostatnich 12 miesięcy przez jedną organizację CAMO zatwierdzoną zgodnie z Działem A, Podczęść G, niniejszego Załącznika (Część-M) oraz
 - (ii) który w okresie ostatnich 12 miesięcy był obsługiwany przez organizacje obsługowe zatwierdzone zgodnie z Działem A, Podczęść F, niniejszego Załącznika (Część-M) lub zgodnie z Załącznikiem II (Część-145).
Obejmuje to czynności obsługi przywołane w punkcie M.A.803(b),  wykonywane i poświadczane zgodnie z punktem M.A.801(b)2 oraz punktem M.A.801(b)3.

Organizacja CAMO

Organizacja AMO

Pilot-właściciel

Mechanik Part-66



M.A.901 (e)

Dla

- ⊙ statków powietrznych z MTOM 2730 kg i poniżej, oraz
- ⊙ balonów

nie użytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym, każda organizacja CAMO zatwierdzona wg M.A.Podczęść G wyznaczona przez właściciela/ użytkownika, jeśli jest odpowiednio zatwierdzona, oraz pod warunkiem spełnienia wymagań podpunktu (k) może:

1. wydać poświadczenie przeglądu zdatności do lotu zgodnie z M.A.710, oraz;
2. jeśli statek powietrzny pozostawał w środowisku kontrolowanym pod jej zarządzaniem, dwukrotnie przedłużyć każdorazowo na jeden rok ważność poświadczenia przeglądu zdatności do lotu które wydała.

(k) Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu nie może zostać wydane ani przedłużone, jeśli istnieje dowód lub powód aby uważać że statek powietrzny nie jest zdatny do lotu.



Jak to będzie działać - 901 (e)?

Środowisko Kontrolowane

Poza środowiskiem Kontrolowanym

Statek powietrzny wykorzystywany w CAT	Statek powietrzny o MTOM >2730 kg Bez balonów
PART -M/G/I zarządzająca –Wykonuje przegląd i -wydaje ARC - form 15B	PART -M/G/I wskazana –Wykonuje przegląd ARC i rekomenduje M.A.901(d)(ii)
M.A.901(c)1	
PART -M/G/I 2 * przedłuża „swoje” ARC – Form 15B	
M.A.901(c)2	
PART -M/G zarządzająca 2 * przedłuża ARC wydane przez NAA	M.A.901(f)
PART -M/G/I zarządzająca lub wskazana –Wykonuje przegląd i -rekomenduje	Nie można przedłużyć ARC - wymagane jest wykonanie pełnego przeglądu
M.A.901(d)(i)	
NAA – wydaje Form 15A na podstawie rekomendacji Part-M/G/I	

Statek powietrzny o MTOM <2730 kg
oraz balony

ELA 1
Poza działalnością komercyjną

PART -M/G/I wskazana –Wykonuje przegląd i -wydaje ARC - form 15B M.A.901(e)1	NAA –Wykonuje przegląd i wydaje ARC form 15A M.A.901(i)(2)	M.A.901(e)2	PART -M/G/I 2 * przedłuża „swoje” ARC – Form 15B
		M.A.901(f)	PART -M/G 2 * przedłuża ARC wydane przez NAA lub M/G/I
			
		Nie można przedłużyć ARC - wymagane jest wykonanie pełnego przeglądu	
		Mechanik Part-66 rekomenduje	
		M.A.901(g)	NAA – wydaje (przedłuża) 2*

Dla wydania nie ma wpływu czy pozostawał w środowisku kontrolowanym czy też nie



M.A.901 (f)

W drodze odstępstwa od punktów:

- ⊙ M.A.901(c)2 oraz
- ⊙ M.A.901(e)2,

dla statków powietrznych, które są w środowisku kontrolowanym, organizacja zarządzająca ciągłą zdadnością do lotu statku powietrznego, pod warunkiem spełnienia wymagań podpunktu (k), może dwukrotnie przedłużyć, każdorazowo na jeden rok, ważność poświadczenia przeglądu zdadności do lotu, wydanego przez kompetentne władze lub przez inną organizację CAMO zatwierdzoną zgodnie z Działem A, Podczęść G niniejszego Załącznika (Część - M).



Jak to będzie działać - 901 (f)?

Środowisko Kontrolowane

Poza środowiskiem Kontrolowanym

Statek powietrzny wykorzystywany w CAT	Statek powietrzny o MTOM >2730 kg Bez balonów
PART -M/G/I zarządzająca –Wykonuje przegląd i -wydaje ARC - form 15B	wskazana –Wykonuje przegląd ARC i rekomenduje M.A.901(d)(ii)
PART -M/G/I 2 * przedłuża „swoje” ARC – Form 15B	
PART -M/G zarządzająca 2 * przedłuża ARC wydane przez NAA	
PART -M/G/I zarządzająca lub wskazana –Wykonuje przegląd i -rekomenduje	Nie można przedłużyć ARC - wymagane jest wykonanie pełnego przeglądu
NAA – wydaje Form 15A na podstawie rekomendacji Part-M/G/I	

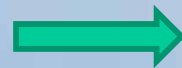
Statek powietrzny o MTOM <2730 kg oraz balony		ELA 1 Poza działalnością komercyjną
PART -M/G/I wskazana –Wykonuje przegląd i -wydaje ARC - form 15B	PART -M/G/I 2 * przedłuża „swoje” ARC – Form 15B	PART -M/G/I 2 * przedłuża ARC wydane przez NAA lub M/G/I
NAA –Wykonuje przegląd i wydaje ARC form 15A		
Nie można przedłużyć ARC - wymagane jest wykonanie pełnego przeglądu	Mechanik Part-66 rekomenduje	NAA – wydaje (przedłuża) 2*



Wniosek

Wydaje ARC:

- Nadzór 15A lub
- Organizacja Part-M/G/I zakontraktowana do tej czynności – 15B



Przedłuża ARC 2- krotnie:

- Organizacja Part-M/G (bez I) na co dzień zarządzająca

- ⊙ Oparte jest to na założeniu, że do przedłużenia ARC nie jest wymagane przeprowadzenie pełnego przeglądu zdatowności, lecz tylko zweryfikowanie czy samolot pozostawał w środowisku kontrolowanym – patrz zmiany do M.A.711(a)4



M.A.901 (g) – statki ELA1

W drodze odstępstwa od punktów M.A.901(e) oraz M.A.901(i)2, dla statków powietrznych ELA1, nie użytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym, których nie dotyczy punkt M.A.201(i) (*inna działalność komercyjna*), poświadczenie przeglądu zdatności do lotu może również być wydane przez kompetentne władze,

- ⊙ po dokonaniu pozytywnej oceny,
- ⊙ w oparciu o zalecenia personelu poświadczającego zatwierdzonego formalnie przez kompetentne władze i spełniającego wymagania Załącznika III (Część-66) oraz wymagania określone w punkcie M.A.707(a)2(a),
- ⊙ przysłane wraz z wnioskiem właściciela lub użytkownika.

Te zalecenia muszą być oparte na przeglądzie zdatności do lotu wykonanym zgodnie z punktem M.A.710 i nie mogą być wydane dłużej niż przez dwa kolejne lata.



Jak to będzie działać - 901 (g)?

Środowisko Kontrolowane

Poza środowiskiem Kontrolowanym

Statek powietrzny wykorzystywany w CAT	Statek powietrzny o MTOM >2730 kg Bez balonów
PART -M/G/I zarządzająca –Wykonuje przegląd i -wydaje ARC - form 15B	PART -M/G/I wskazana –Wykonuje przegląd ARC i rekomenduje M.A.901(d)(ii)
PART -M/G/I 2 * przedłuża „swoje” ARC – Form 15B	
PART -M/G zarządzająca 2 * przedłuża ARC wydane przez NAA	
PART -M/G/I zarządzająca lub wskazana –Wykonuje przegląd i -rekomenduje	Nie można przedłużyć ARC - wymagane jest wykonanie pełnego przeglądu
NAA – wydaje Form 15A na podstawie rekomendacji Part-M/G/I	

Statek powietrzny o MTOM <2730 kg oraz balony		ELA 1 Poza działalnością komercyjną
PART -M/G/I wskazana –Wykonuje przegląd i -wydaje ARC - form 15B	PART -M/G/I 2 * przedłuża „swoje” ARC – Form 15B	PART -M/G/I 2 * przedłuża ARC wydane przez NAA lub M/G/I
NAA –Wykonuje przegląd i wydaje ARC form 15A	Nie można przedłużyć ARC - wymagane jest wykonanie pełnego przeglądu	
Mechanik Part-66 rekomenduje	NAA – wydaje (przedłuża) 2*	

Co 3 lata NAA lub Part-M/G/I



„Personel poświadczający” ?

- Określenie „Personel poświadczający” oznacza personel spełniający w momencie wykonywania przeglądu zdatności do lotu wymagania Part-66 dla personelu poświadczającego obsługę statku powietrznego podlegającego przeglądowi (w tym wymagania na ciągłość doświadczenia), które w niektórych przypadkach mogą odnosić się do wymagań krajowych.
- Formalne akceptacja personelu poświadczającego przez Nadzór może być wykonana po weryfikacji kwalifikacji oraz po pozytywnym wykonaniu pod nadzorem Nadzoru lotniczego, przeglądu zdatności do lotu.
- Sformułowanie „nie może być wydawane dłużej niż przez dwa kolejne lata” oznacza, że co 3 lat przegląd zdatności do lotu musi być wykonany przez Kompetentne władze lub odpowiednio zatwierdzoną organizację Part-M/G



SP MTOM < 2730 kg i balony podsumowanie

Statki powietrzne z MTOM 2730 kg i poniżej, nie użytkowane w zarobkowym transporcie lotniczym oraz balony:

- Każda CAMO może (jeśli jest zatwierdzona) wykonać przegląd zdatności do lotu i wystawić ARC. Nie ma znaczenia czy statek powietrzny jest czy nie jest w środowisku kontrolowanym. (M.A.901(e)(1)).
- Jeśli statek powietrzny nie jest w środowisku kontrolowanym, nikt nie może przedłużyć ARC. Wymagane jest wykonanie pełnego przeglądu. (M.A.901(e)).
- Jeśli statek powietrzny jest w środowisku kontrolowanym, CAMO zarządzająca tym statkiem powietrznym może przedłużyć ARC. (swoje M.A.901(e)(2) lub obce M.A.901(f)).
- Właściciel statku powietrznego może zdecydować czy przegląd zdatności do lotu będzie wykonany i ARC wystawiony przez CAMO (odpowiednio zatwierdzoną), czy przez NAA (M.A.901(i)(2)).
- Jeżeli SP jest zarządzany przez CAMO z kraju trzeciego to przegląd wykonuje NAA (M.A.901(i)((1))



SP ELA 1 - podsumowanie

Dla statków powietrznych ELA1:

- ⊙ Nie użytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym, oraz
- ⊙ Nie objętych przez M.A.201(i) (inna działalność komercyjna)

Niezależny personel poświadczający może wykonać przegląd zdatowności do lotu i wystawić zalecenie, wtedy ARC jest wystawiany przez NAA.

- ⊙ Takie rozwiązanie można stosować tylko przez dwa kolejne lata. Raz na trzy lata przegląd musi być wykonany przez odpowiednio zatwierdzoną CAMO lub przez NAA.



Przedłużanie ARC

NALEŻY PAMIĘTAĆ, ŻE :

- Nowy M.A.711(a) 4 oraz M.A.901(f) pozwalają CAMO zarządzającej statkiem powietrznym przedłużyć ARC, który został wydany przez NAA lub przez inną CAMO, pod warunkiem że statek powietrzny jest w środowisku kontrolowanym.



Co Państwa czeka??

Państwa organizacje **MUSZĄ** wykonać:

1. Napisać i uzyskać zatwierdzenie POT zgodnego z M.A.302

Dodatkowo wszyscy prowadzący działalność komercyjną (w myśl definicji z 216/2008) lub użytkujący „duże SP”:

2. Poddać się procesowi certyfikacji dla organizacji CAMO zgodnie z Part-M/G lub podpisać umowę z taką organizacją CAMO
3. Znaleźć i podpisać umowę z odpowiednio certyfikowaną organizacją AMO (wg Part-M/F lub Part-145)



Kiedy ??

28.09.2009

Te przepisy będą obowiązywać GA od 28.09.2009 r.



Jeśli Państwo nie zdążycie ?

Po **28.09.2009** Prezes ULC administracyjnie ograniczy zakres certyfikatów organizacji CAMO i AMO wydanych w oparciu o przepisy krajowe do statków powietrznych Aneksu II.

Po **28.09.2009** żaden SP „uznany” przez EASA nie spełniający wymagań Part-M i Part-21 nie będzie mógł wykonywać lotów.



Koniec



Dziękuję za uwagę i zapraszam do
Zadawania pytań w tym zakresie