

WYTYCZNE Nr **2**...

**PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia **26**... marca 2015 r.

**w sprawie stosowania Biuletynów Serwisowych**

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 oraz art. 23 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393 oraz z 2014 r. poz. 768) ogłasza się, co następuje:

§ 1. W celu zapewnienia bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych przez użytkowników statków powietrznych, w zakresie stosowania wymagań, określonych przepisami prawa, dotyczących wdrożenia dyrektyw zdatności i wymagań dotyczących ciągłej zdatności do lotu, zaleca się stosowanie niniejszych wytycznych.

§ 2. Użyte w wytycznych skróty oznaczają:

- 1) biuletyny serwisowe – (Service Bulletin – SB) – informacje lub instrukcje publikowane przez posiadacza: certyfikatu typu, ograniczonego certyfikatu typu, uzupełniającego certyfikatu typu, autoryzacji ETSO, zatwierdzenia poważnej naprawy lub każdego innego stosownego zatwierdzenia, wydanego na podstawie rozporządzenia 748/2012;
- 2) CAMO – (Continuing Airworthiness Management Organization) – organizację zarządzania ciągłą zdatnością do lotu;
- 3) EASA – Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego;
- 4) ETSO – (European Technical Standard Order) – europejska norma techniczna, czyli szczegółowe wymagania zdatności do lotu wydane przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego;
- 5) Memorandum Certyfikacyjne – Memorandum Certyfikacyjne nr EASA CM-21.A-J-001 z dnia 21.06.2013 r. wydane przez Wydział Polityki Certyfikacyjnej Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego;
- 6) PL-6 – załącznik nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych (Dz. U. Nr 262, poz. 2609);
- 7) POT – program obsługi technicznej;
- 8) Prezes Urzędu – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 9) rozporządzenie 1321/2014 – rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń

udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. UE L 362 z 17.12.2014, str. 1);

- 10) rozporządzenie 216/2008 – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz. Urz. UE L 079 z 19/03/2008, str. 1, z późn. zm.);
- 11) rozporządzenie 748/2012 – rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz. Urz. UE L 224 z 21.8.2012, str. 1, z późn. zm.);
- 12) statki powietrzne załącznika II – statki powietrzne, o których mowa w załączniku II do rozporządzenia 216/2008;
- 13) STC- Supplemental Type Certificate – uzupełniający certyfikat typu;
- 14) ustawa – ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 15) właściciel – oznacza właściciela statku powietrznego lub inną osobę wpisaną jako użytkownik statku powietrznego w dokumencie rejestracji lub wyszczególnioną w umowie leasingu.

§ 3. Mając na względzie publikację Memorandum Certyfikacyjnego odnośnie statków powietrznych objętych nadzorem EASA, Prezes Urzędu informuje, że w celu przywrócenia dopuszczanego poziomu bezpieczeństwa w sytuacji, gdy dowody wskazują, że poziom bezpieczeństwa statku powietrznego może być zagrożony, zgodnie z art. 20 ust. 1 lit. j rozporządzenia 216/2008 wyłącznie EASA jest uprawniona do wydawania i rozpowszechniania, lub przyjmowania w przypadku gdy państwem projektu jest kraj trzeci, odpowiednich obowiązkowych informacji w przypadku wyrobów, części i akcesoriów albo modyfikacji, a w szczególności STC, w formie dyrektywy zdatności do lotu (AD).

§ 4. Prezes Urzędu na podstawie art. 47 ust. 1 ustawy, w drodze decyzji administracyjnej wydaje dyrektywy zdatności określające obowiązki dla użytkowników i właścicieli statków powietrznych w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego nieobjętego nadzorem EASA oraz ustala wymagania dotyczące ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego zgodnie z pkt 8.2.1 (5)(c) PL-6.

§ 5. Biuletyny serwisowe lub dokumenty równoważne wydawane przez posiadacza: certyfikatu typu, ograniczonego certyfikatu typu, uzupełniającego certyfikatu typu, autoryzacji ETSO, zatwierdzenia projektu poważnej naprawy lub każdego innego stosownego zatwierdzenia, wydanego na podstawie rozporządzenia 748/2012 – nie są obowiązkowe. Zaleca się traktowanie tych dokumentów jako informacje, instrukcje lub rekomendacje pomimo, że część z nich może być oznaczona statusem „obowiązkowy”, „krytyczny”, „alertowy”.

§ 6. Biuletyny serwisowe lub dokumenty równoważne przywołane w dyrektywach, o których mowa w § 3 i 4, są wykonywane w oparciu o postanowienia dyrektyw zdadności do lotu.

§ 7. 1. Biuletyny serwisowe lub dokumenty równoważne, które określają powtarzalne czynności obsługi technicznej, powinny być przeanalizowane pod kątem konieczności wprowadzenia ich do zatwierdzonego POT.

2. Zgodnie z pkt M.A.201 lit. a załącznika I do rozporządzenia 1321/2014 oraz z pkt 8.1.1.1 PL-6 za ciągłą zdadność do lotu statku powietrznego odpowiedzialny jest właściciel, który zapewnia, że lot nastąpi tylko wtedy, jeśli statek powietrzny jest zdadny do lotu. Wobec powyższego, właściciel statku powietrznego dokonuje analizy nowych lub zmienionych instrukcji ciągłej zdadności do lotu, jak również w oparciu o występujące warunki eksploatacji oraz stan techniczny statku powietrznego powinien odpowiednio dostosowywać POT, w celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji wszystkich statków powietrznych objętych danym POT.

3. Właściciel statku powietrznego w przypadku odejścia od rekomendacji posiadacza: certyfikatu typu, ograniczonego certyfikatu typu, uzupełniającego certyfikatu typu, autoryzacji ETSO, zatwierdzenia projektu poważnej naprawy lub każdego innego stosownego zatwierdzenia, wydanego na podstawie rozporządzenia 748/2012 – polegającego na nieuwzględnieniu w POT biuletynu serwisowego określającego powtarzalne czynności obsługi technicznej lub w zmienionym sposobie jego realizacji jest zobowiązany do dokonania udokumentowanej analizy pod kątem wpływu na zdadność statku powietrznego do lotu oraz bezpieczeństwa wykonywanych operacji lotniczych.

4. W przypadku, o którym mowa w ust. 3 wymagane jest przedstawienie przez właściciela odpowiedniego uzasadnienia odejścia od rekomendacji, które będzie zawierać plan możliwych działań kompensujących.

5. W przypadku, o którym mowa w ust. 3 w uzasadnionych okolicznościach, Prezes Urzędu lub CAMO może zalecić wdrożenie odpowiednich działań kompensujących, niezbędnych do zapewnienia ciągłej zdadności do lotu.

6. Dokumentacja, o której mowa w ust. 3–4, stanowi dodatkowe lub alternatywne instrukcje zaproponowane przez właściciela lub organizację zarządzającą ciągłą zdadnością do lotu, które podlegają zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu lub CAMO (nie dotyczy statków powietrznych załącznika II), po stwierdzeniu, że POT zapewnia ciągłą zdadność do lotu konkretnych, wymienionych statków powietrznych oraz jest odpowiedni dla środowiska eksploatacji i zakresu ich użytkowania, zgodnie z wymaganiami pkt M.A.302 lit d ppkt iii załącznika I do rozporządzenia 1321/2014 oraz z pkt 8.2.2.3 (3) II PL-6.

§ 8. Dla dużych statków powietrznych, o których mowa w rozporządzeniu 1321/2014, oraz statków powietrznych użytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym zaleca się wykonywanie biuletynów serwisowych lub dokumentów równoważnych zgodnie z polityką dotyczącą nieobowiązkowych modyfikacji lub kontroli, wymaganą zgodnie z pkt M.A.301 ppkt 7 załącznika I do rozporządzenia 1321/2014.

§ 9. Prezes Urzędu zaleca, aby biuletyny serwisowe lub dokumenty równoważne, mające wpływ na zdatność do lotu statków powietrznych były wykonywane zgodnie z zaleceniami posiadacza certyfikatu typu.

§ 10. Z dniem wejścia w życie wytycznych nie znajduje zastosowania:

- 1) komunikat Nr 74 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 2 września 2008 r. w sprawie obowiązywania Biuletynów Serwisowych (Dz. Urz. ULC Nr 10, poz. 155);
- 2) komunikat Nr 79 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 28 września 2009 r. w sprawie obowiązywania Biuletynu Serwisowego SEB 92-26 dotyczącego samolotu Cessna serii 100.

§ 11. Wytyczne wchodzą w życie z dniem ogłoszenia.

**PREZES**

**URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

**PREZES**  
Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Piotr Ciołowski*  
**Piotr Ciołowski**