

*Niniejszy tekst jednolity został opracowany na podstawie:*

- *Rozporządzenia Komisji (WE) NR 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r.*
- *Rozporządzenia Komisji (WE) NR 707/2006, z dnia 8 maja 2006 r.*
- *Rozporządzenia Komisji (WE) NR 376/2007 z dnia 30 marca 2007 r.*
- *Rozporządzenia Komisji (WE) NR 1056/2008 z dnia 27 października 2008*

*w celu ułatwienia zapoznania się z wymaganiami załącznika Nr I Part M i jest jedynie materiałem informacyjnym i pomocniczym.*

**Źródłem prawa są akty ogłoszone w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej**

#### **M.1**

W tej Części kompetentne władze oznaczają:

- 1) dla potrzeb nadzoru nad ciągłą zdatnością do lotu indywidualnego statku powietrznego i wydawania poświadczeń przeglądu zdatności do lotu, władze wyznaczone przez Państwo Członkowskie rejestracji.
- 2) dla potrzeb nadzoru nad organizacją obsługową opisaną w M.A. Podczęść F,
  - (i) władze wyznaczone przez Państwo Członkowskie, w którym znajduje się główna siedziba organizacji.
  - (ii) Agencję, jeśli organizacja znajduje się w kraju trzecim.
- 3) dla potrzeb nadzoru nad organizacją zarządzania ciągłą zdatnością do lotu opisaną w M.A. Podczęść G,
  - (i) władze wyznaczone przez Państwo Członkowskie, w którym znajduje się główna siedziba organizacji, jeśli zatwierdzenie nie jest włączone do świadectwa operatora lotniczego.
  - (ii) władze wyznaczone przez Państwo Członkowskie operatora, jeśli zatwierdzenie jest włączone do świadectwa operatora lotniczego.
  - (iii) Agencję, jeśli organizacja znajduje się w kraju trzecim.
- 4) dla potrzeb zatwierdzania programów obsługowych,
  - (i) władze wyznaczone przez Państwo Członkowskie rejestracji.
  - (ii) w przypadku zarobkowego przewozu lotniczego, jeśli Państwo Członkowskie operatora nie jest Państwem rejestracji, władze uzgodnione między obu powyższymi Państwami przed zatwierdzeniem programu obsługowego.
  - (iii) „(iii) w drodze odstępstwa od przepisów pkt. 4 ppkt (i), w przypadku gdy ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego nieeksploatowanego w zarobkowym transporcie lotniczym zarządza organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, zatwierdzona zgodnie z działem A podczęścią G niniejszego załącznika (Part M), nie będąca pod nadzorem członkowskiego państwa rejestracji i tylko pod warunkiem dokonania uzgodnień z członkowskim państwem rejestracji przed zatwierdzeniem programu obsługi technicznej:
  - (iv) a) władza wyznaczona przez państwo członkowskie odpowiedzialne za nadzór nad organizacją zarządzania ciągłą zdatnością do lotu; lub
  - (v) b) Agencja, jeśli organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu ma swoją siedzibę w państwie trzecim.”;

## DZIAŁ A WYMAGANIA TECHNICZNE

(Section A *Technical Requirements*)

### PODCZEŚĆ A ZASADY OGÓLNE

(Subpart A General)

#### **M.A.101**      **Zakres** (Scope)

Ten Dział określa działania, łącznie z obsługą techniczną, które muszą być podjęte w celu zapewnienia utrzymania zdatności do lotu; ustala on również warunki, które muszą być spełnione przez osoby lub organizacje zajmujące się zarządzaniem ciągłą zdatnością do lotu.

### PODCZEŚĆ B ODPOWIEDZIALNOŚĆ

(Subpart B *Accountability*)

#### **M.A.201**      **Odpowiedzialność** (Responsibilities)

(a) Za ciągłą zdatność do lotu statku powietrznego odpowiedzialny jest właściciel, który musi zapewnić, że lot nastąpi tylko wtedy, jeśli:

1. statek powietrzny jest zdalny do lotu, oraz;
2. całe zamontowane wyposażenie operacyjne i wyposażenie awaryjne jest zabudowane prawidłowo i jest sprawne, lub w wyraźny sposób oznakowane jako niesprawne, oraz;
3. świadectwo zdatności do lotu jest ważne, oraz;
4. obsługa techniczna statku powietrznego jest wykonywana zgodnie z zatwierdzonym programem obsługi opisanym w M.A.302.

(b) Jeśli statek powietrzny jest dzierżawiony, to obowiązki właściciela są przeniesione na dzierżawcę, jeśli:

1. dzierżawca jest wpisany w dokumencie rejestracji, lub;
2. są one szczegółowo opisane w umowie dzierżawy.

Jeśli w tej Części jest mowa o "właścicielu", to określenie "właściciel" obejmuje odpowiednio właściciela lub dzierżawcę.

(c) Każda osoba lub organizacja wykonująca obsługę techniczną jest odpowiedzialna za wykonane prace.

(d) Za prawidłowe przeprowadzenie przeglądu przedlotowego odpowiedzialny jest pilot-dowódca lub operator, w przypadku zarobkowego przewozu lotniczego. Przegląd ten musi być wykonany przez pilota lub inną wykwalifikowaną osobę, ale niekoniecznie przez zatwierdzoną organizację obsługową lub przez personel poświadczający wg Part 66.

(e) w celu wypełnienia obowiązków nałożonych przepisami lit. a),

(i) właściciel statku powietrznego może zlecić zadania związane z zapewnieniem ciągłej zdatności do lotu organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, na podstawie zatwierdzonej zgodnie z działem A podczęścią G niniejszego załącznika (Part M). W takim przypadku organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu przyjmuje na siebie odpowiedzialność za prawidłową realizację tych zadań;

(ii) właściciel, który na własną odpowiedzialność postanawia zarządzać ciąglą zdadnością do lotu, bez zawierania umowy zgodnie z załącznikiem I, może mimo tego zawrzeć z organizacją zarządzania ciąglą zdadnością do lotu, zatwierdzoną zgodnie z działem A podczęścią G niniejszego załącznika (Part M), ograniczoną umowę na opracowanie programu obsługi technicznej i jego zatwierdzenie zgodnie z pkt. M.A.302. W takim przypadku ograniczona umowa przenosi odpowiedzialność za opracowanie i zatwierdzenie programu obsługi technicznej na organizację zarządzania ciąglą zdadnością do lotu, z którą zawarto tę umowę.”;

(f) W przypadku dużych statków powietrznych, w celu spełnienia wymagań wymienionych w punkcie (a), właściciel statku powietrznego musi zapewnić, że czynności dotyczące ciąglą zdadnością do lotu są wykonywane przez zatwierdzoną organizację zarządzania ciąglą zdadnością do lotu. Musi zostać sporządzona umowa na piśmie zgodnie z Załącznikiem I. W takim przypadku organizacja zarządzania ciąglą zdadnością do lotu przejmuje odpowiedzialność za prawidłowe wykonanie tych czynności.

(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.

(h) W przypadku zarobkowego przewozu lotniczego za ciąglą zdadnością do lotu statku powietrznego, który użytkuje odpowiedzialny jest operator, który musi :

1. być zatwierdzony zgodnie z M.A. Podczęść G, w zakresie statków powietrznych, których jest użytkownikiem, w ramach świadectwa operatora lotniczego wydanego przez kompetentne władze, oraz;
2. być zatwierdzony zgodnie z Part 145, lub podpisać umowę z tak zatwierdzoną organizacją, oraz;
3. zapewnić spełnienie wymagań punktu (a).

(i) Jeżeli państwo członkowskie żąda od operatora posiadania certyfikatu zezwalającego na prowadzenie działalności zarobkowej, innej niż zarobkowy transport lotniczy, to operator ten musi:”;

1. być odpowiednio zatwierdzony, zgodnie z M.A. Podczęść G, do zarządzania ciąglą zdadnością do lotu statków powietrznych, których jest użytkownikiem lub podpisać umowę z tak zatwierdzoną organizacją oraz;
2. być zatwierdzony zgodnie z M.A. Podczęść F lub Part 145, lub podpisać umowę z tak zatwierdzoną organizacją oraz;
3. zapewnić spełnienie wymagań punktu (a).

(j) Właściciel / operator jest odpowiedzialny za umożliwienie kompetentnym władzom dostępu do organizacji / statku powietrznego, potrzebnego do stwierdzenia czy wymagania tej Części są spełniane w sposób ciągly.

#### **M.A.202 Zgłaszanie zdarzeń lotniczych** (Occurrence reporting)

(a) Każda osoba lub organizacja odpowiedzialna na podstawie pkt. M.A.201 informuje kompetentne władze wyznaczone przez państwo rejestracji, organizację odpowiedzialną za projekt typu lub uzupełniający projekt typu oraz, w razie konieczności, państwo członkowskie operatora o wystąpieniu takiego stanu statku powietrznego lub jego podzespołu, który zagraża bezpieczeństwu lotu.

(b) Zgłoszenia muszą być dokonywane w sposób ustalony przez Agencję i zawierać wszystkie niezbędne informacje dotyczące takiego stanu znane danej osobie lub organizacji.

(c) Jeśli osoba lub organizacja wykonująca obsługę statku powietrznego działa zgodnie z umową obsługową, zawartą z właścicielem lub operatorem, taka osoba lub organizacja musi również zgłaszać do właściciela, operatora lub organizacji zarządzania ciąglą zdadnością do lotu każdy taki stan dotyczący statku powietrznego czy podzespołu właściciela lub operatora.

(d) Zgłoszenia należy dokonywać tak szybko jak jest to możliwe, ale zawsze w ciągu 72 godzin po stwierdzeniu przez osobę lub organizację stanu, którego dotyczy zgłoszenie.

**PODCZEŚĆ C CIĄGŁA ZDATNOŚĆ DO LOTU**  
(*Subpart C Continuing Airworthiness*)

**M.A.301**      **Zadania ciągłej zdatności do lotu**  
(*Continuing airworthiness tasks*)

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

1. wykonywanie przeglądów przedlotowych
2. usunięcie zgodnie z oficjalnie uznanymi standardami każdej usterki i uszkodzenia mających wpływ na bezpieczne użytkowanie, z uwzględnieniem dla wszystkich dużych statków powietrznych lub statków powietrznych użytkowanych do zarobkowego przewozu lotniczego, wykazu wyposażenia minimalnego [MEL] i wykazu odstępstw od konfiguracji [CDL], jeśli mają one zastosowanie dla danego typu statku powietrznego;
3. wykonywanie całej obsługi technicznej zgodnie z zatwierdzonym programem obsługi technicznej statków powietrznych wg M.A.302;
4. analizę skuteczności zatwierzonego programu obsługi technicznej wg M.A.302, dla wszystkich dużych statków powietrznych lub statków powietrznych użytkowanych do zarobkowego przewozu lotniczego;
5. wykonywanie odpowiednich:
  - (i) dyrektyw zdatności
  - (ii) dyrektyw operacyjnych, mających wpływ na ciągłą zdatność do lotu
  - (iii) wymagań dotyczących ciągłej zdatności do lotu, ustalonych przez Agencję
  - (iv) działań obowiązkowych ustalonych przez kompetentne władze jako natychmiastowa reakcja na problem dotyczący bezpieczeństwa
6. wykonanie modyfikacji i napraw zgodnie z M.A.304;
7. ustalenie zasad postępowania dotyczących modyfikacji nieobowiązkowych i/lub inspekcji, dla wszystkich dużych statków powietrznych lub statków powietrznych użytkowanych do zarobkowego przewozu lotniczego
8. wykonanie lotów próbnych po obsłudze, kiedy to konieczne.

**M.A.302**      **Program obsługi technicznej statku powietrznego**  
(*Maintenance program*)

- (a) Każdy statek powietrzny jest objęty obsługą techniczną zgodnie z programem obsługi technicznej.
- (b) Program obsługi technicznej statku powietrznego i wszelkie jego kolejne zmiany są zatwierdzane przez właściwą władzę.
- (c) W przypadku gdy ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych zarządza organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu zatwierdzona zgodnie z działem A podczęścią G niniejszego załącznika (Part M), program obsługi technicznej statku powietrznego i zmiany do niego będą zatwierdzane w drodze procedury pośredniego zatwierdzenia.
  - (i) W takim przypadku organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu ustanawia procedurę pośredniego zatwierdzenia jako część charakterystyki zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, a kompetentne władze odpowiedzialna za organizację zarządzania ciągłą zdatnością do lotu zatwierdza tę procedurę.
  - (ii) Organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu nie stosuje procedury pośredniego zatwierdzenia, jeżeli nie podlega nadzorowi członkowskiego państwa rejestracji, chyba że zawarta została umowa zgodnie z pkt. M.1 ust. 4 ppkt (ii) lub

- (iii), stosownie do przypadku, przenosząca odpowiedzialność za zatwierdzenie programu obsługi technicznej na właściwą władzę odpowiedzialną za organizację zarządzania ciągłą zdatnością do lotu.
- (d) Program obsługi technicznej musi wykazywać zgodność z:
  - (i) instrukcjami wydanymi przez właściwą władzę;
  - (ii) instrukcjami w zakresie ciągłej zdatności do lotu wydanymi przez posiadaczy certyfikatu typu, ograniczonego certyfikatu typu, uzupełniającego certyfikatu typu, zatwierdzenia projektu poważnej zmiany, autoryzacji ETSO lub jakiegokolwiek innego stosownego zatwierdzenia wydanego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1702/2003 i załącznikiem do niego (Part 21);
  - (iii) dodatkowymi lub alternatywnymi instrukcjami zaproponowanymi przez właściciela lub organizację zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, po ich zatwierdzeniu zgodnie z pkt. M.A.302, z wyjątkiem przedziałów czasowych dla zadań związanych z bezpieczeństwem, o których mowa w lit. e), które mogą być wydłużone, pod warunkiem przeprowadzenia wyczerpujących analiz zgodnie z lit. g) oraz tylko pod warunkiem bezpośredniego zatwierdzenia zgodnie z pkt. M.A.302 lit. b).
- (e) Program obsługi technicznej statku powietrznego musi zawierać szczegółowe informacje o całej do wykonania obsłudze technicznej, w tym częstotliwości, włącznie ze specjalnymi zadaniami związanymi z typem i specyfiką operacji.
- (f) Dla dużych statków powietrznych, gdy program obsługi technicznej opiera się na procedurze grupy nadzoru obsługi lub na monitorowaniu stanu, program obsługi statków powietrznych zawierać będzie program niezawodności.
- (g) Program obsługi technicznej statku powietrznego podlega okresowym analizom i, jeśli to konieczne, jest odpowiednio korygowany. W oparciu o doświadczenie operacyjne, i instrukcje właściwej władzy, analizy zapewniają utrzymanie ważności programu, z równoczesnym uwzględnianiem nowych i/lub zmienionych instrukcji obsługi technicznej upowszechnianych przez posiadaczy certyfikatu typu i uzupełniającego certyfikatu typu oraz wszelkie pozostałe organizacje, które publikują takie dane zgodnie z załącznikiem (Part 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003.

**M.A.303 Dyrektywy zdatności**  
(Airworthiness directives)

Każda mająca zastosowanie dyrektywa zdatności musi być wykonana zgodnie z wymaganiami tej dyrektywy, chyba że Agencja ustaliła inaczej.

**M.A. 304 Dane dotyczące modyfikacji i napraw**  
(Data for modifications and repairs)

Ocena uszkodzeń oraz modyfikacje i naprawy muszą być wykonane z zastosowaniem danych zatwierdzonych przez Agencję, lub przez organizację projektującą zatwierdzoną zgodnie z Częścią 21.

**M.A. 305 System zapisów ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego**  
(Aircraft continuing airworthiness record system)

- (a) Po zakończeniu każdej obsługi, dotyczące jej poświadczenie obsługi wg M.A.801 musi zostać odnotowane w zapisach ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego. Każdy zapis musi być wykonany tak szybko jak jest to możliwe, ale nie później niż 30 dni od daty wykonania obsługi.
- (b) Dokumentacja zdatności do lotu statku powietrznego składa się z:

1. książki statku powietrznego, rejestru pracy silnika (ów) lub karty rejestracyjnej zespołu silnikowego, rejestru pracy śmigła i kart rejestracji pracy dla wszystkich podzespołów o ograniczonej czasie użytkowania, w zależności od przypadku; oraz

2. dziennika technicznego operatora, jeśli pkt. M.A.306 tak stanowi dla zarobkowego transportu lotniczego zarobkowych lub żąda tego państwo członkowskie dla działalności zarobkowej innej niż zarobkowy transport lotniczy.

(c) W książce statku powietrznego należy wpisać typ i znaki rejestracyjne statku powietrznego, datę, oraz odpowiednio całkowity czas lotu i /lub ilość cykli i /lub lądowań.

(d) Zapisy ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego powinny podawać aktualny:

1. status wykonania dyrektyw zdatności oraz obowiązkowych działań, ustalonych przez kompetentne władze jako natychmiastowa reakcja na problem dotyczący bezpieczeństwa
2. status wykonania modyfikacji i napraw
3. status zgodności z programem obsługi technicznej
4. status podzespołów o ograniczonej żywotności
5. raport z ważenia i wyważenia
6. wykaz odłożonych obsług.

(e) Oprócz zapisów w poświadczeniu obsługi na Formularzu nr 1 EASA lub jego odpowiedniku, następujące informacje dotyczące każdego zabudowanego podzespołu należy wpisać w odpowiedniej książce silnika lub śmigła, metrykach modułów silnika lub podzespołów o ograniczonej czasie użytkowania:

1. dane identyfikacyjne podzespołu, oraz
2. typ, numer seryjny i znaki rejestracyjne statku powietrznego, na którym podzespół został zabudowany, wraz z danymi dotyczącymi jego zabudowy i wymontowania, oraz
3. odpowiednio całkowity czas lotu i/lub ilość cykli i/lub lądowań i/lub czas kalendarzowy danego podzespołu, oraz
4. aktualne informacje wg punktu (d), dotyczące danego podzespołu.

(f) Osoba odpowiedzialna za zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu zgodnie z M.A. Podczęść B, musi nadzorować zapisy wymienione w tym punkcie oraz udostępnić je na żądanie kompetentnym władzom.

(g) Wszystkie zapisy dotyczące ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego muszą być jasne i dokładne. Jeśli zachodzi potrzeba skorygowania zapisu, poprawka musi być dokonana w sposób zachowujący wyraźnie zapis oryginalny.

(h) Właściciel lub operator muszą zapewnić opracowanie systemu przechowywania przez niżej określony czas, następujących zapisów:

1. wszystkich szczegółowych zapisów z obsługi technicznej, dotyczących statku powietrznego i wszystkich podzespołów o ograniczonej żywotności na nim zamontowanych, przez okres przynajmniej 24 miesiące od daty wycofania statku powietrznego lub podzespołu z eksploatacji na stałe, oraz;
2. odpowiednio całkowitego czasu lotu oraz ilości cykli statku powietrznego i wszystkich podzespołów o ograniczonej żywotności, przez okres przynajmniej 12 miesięcy od daty wycofania statku powietrznego lub podzespołu z eksploatacji na stałe, oraz;
3. odpowiednio czasu lotu oraz ilości cykli od ostatniej planowej obsługi podzespołu o ograniczonej żywotności, przynajmniej do czasu przeprowadzenia następnej planowej obsługi podzespołu, o równorzędnym zakresie i szczegółowości prac, oraz;
4. aktualnego statusu wykonania zadań programu obsługi, pozwalającego na ustalenie zgodności z zatwierdzonym programem obsługi technicznej statku powietrznego, przynajmniej do czasu przeprowadzenia następnej planowej obsługi statku powietrznego lub podzespołu, o równorzędnym zakresie i szczegółowości prac, oraz;
5. aktualnego statusu wykonania dyrektyw zdatności, dotyczących danego statku powietrznego i podzespołów, przynajmniej przez okres 12 miesięcy po wycofaniu statku powietrznego lub podzespołu z eksploatacji na stałe, oraz;
6. szczegółów wykonanych modyfikacji i napraw statku powietrznego, silnika/(silników), śmigła/(śmigieł) i wszystkich innych podzespołów istotnych dla bezpieczeństwa lotu, przynajmniej przez okres 12 miesięcy po ich wycofaniu z eksploatacji na stałe.

**M.A.306**            **Dziennik techniczny operatora**  
(*Operator's technical log system*)

(a) W przypadku zarobkowego przewozu lotniczego, oprócz spełnienia wymagań M.A.305, operator musi prowadzić pokładowy dziennik techniczny statku powietrznego zawierający następujące informacje dotyczące każdego statku powietrznego:

1. informacje o każdym locie, potrzebne dla zapewnienia ciągłego bezpieczeństwa lotów, oraz;
2. aktualne poświadczenie obsługi statku powietrznego (CRS), oraz;
3. aktualne świadectwo obsługi technicznej (maintenance statement), zawierające informacje dotyczące statusu wykonania obsługi technicznej statku powietrznego, tj jakie planowe i nieplanowe obsługi mają zostać wykonane w następnej kolejności, chyba że kompetentne władze pozwolą na przechowywanie świadectwa obsługi technicznej w innym miejscu, oraz
4. wszystkie nie usunięte, odłożone pozycje obsługi /naprawy usterek, mające wpływ na użytkowanie statku powietrznego, oraz;
5. wszystkie niezbędne informacje, dotyczące umów obsługi technicznej.

(b) Pokładowy dziennik techniczny statku powietrznego i każda jego zmiana muszą być zatwierdzone przez kompetentne władze.

(c) Przewoźnik musi zapewnić, żeby pokładowy dziennik techniczny statku powietrznego był przechowywany przez 36 miesięcy od daty ostatniego zapisu.

**M.A. 307**            **Przekazywanie zapisów ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego**  
(*Transfer of aircraft continuing airworthiness records*)

(a) Jeśli statek powietrzny jest na stałe przekazywany przez jednego właściciela lub operatora do drugiego, wówczas właściciel lub operator musi zapewnić, żeby były również przekazane zapisy ciągłej zdatności do lotu wg M.A.305 oraz, jeśli ma to zastosowanie, dziennik techniczny operatora wg M.A. 306.

(b) Jeśli właściciel zleca wykonanie zadań dotyczących zarządzania ciągłą zdatnością do lotu do organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, musi on zapewnić, żeby do tej organizacji były przekazane również zapisy ciągłej zdatności do lotu wg M.A.305.

(c) Nowy właściciel, operator lub organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu musi zapewnić ciągłość przechowywania zapisów zgodnie z wyżej określonymi okresami.

**PODCZEŚĆ D STANDARDY OBSŁUGI TECHNICZNEJ**  
(*SUBPART D Maintenance Standards*)

**M.A. 401**            **Dane obsługowe**  
(*Maintenance data*)

(a) Podczas wykonywania obsługi technicznej statku powietrznego, osoba lub organizacja wykonująca obsługę, w tym modyfikacje i naprawy, musi mieć dostęp i korzystać tylko z aktualnych, odpowiednich danych obsługowych.

(b) W Części tej , odpowiednie dane obsługowe oznaczają:

1. wszystkie odpowiednie wymagania, procedury, standardy lub informacje wydane przez kompetentne władze,
2. wszystkie odpowiednie dyrektywy zdatności,
  1. odpowiednie instrukcje ciągłej zdatności do lotu, wydane przez posiadaczy świadectwa typu, uzupełniającego świadectwa typu i każdą inną organizację, która zgodnie z Part 21 publikuje takie dane,
  4. wszystkie odpowiednie dane, wydane zgodnie ze 145.A.45.(d).

(c) Osoba lub organizacja wykonująca obsługę techniczną statku powietrznego musi zapewnić, żeby wszystkie dane obsługowe były aktualne i łatwo dostępne w razie potrzeby. Taka osoba lub

organizacja musi wprowadzić system kart zadaniowych lub arkuszy roboczych, które będą stosowane i które będą zawierały dokładny zapis danych obsługowych lub dokładne przywołanie konkretnej/konkretnych czynności obsługi zawartych w danych obsługowych.

**M.A. 402**      **Wykonywanie obsługi technicznej**  
(Performance of maintenance)

- (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.
- (b) Cała obsługa techniczna musi być wykonywana przy użyciu narzędzi, wyposażenia i materiałów wymienionych w danych obsługowych wg M.A.401, chyba, że zostało inaczej określone w Part 145. Tam gdzie jest to konieczne, narzędzia i wyposażenie muszą być systemowo poddawane obsłudze metrologicznej zgodnie z oficjalnie uznanymi standardami.
- (c) Miejsce, w którym jest wykonywana obsługa techniczna musi być dobrze zorganizowane i czyste, oraz wolne od kurzu i zanieczyszczeń.
- (d) Cała obsługa techniczna musi być wykonana z uwzględnieniem ograniczeń dotyczących warunków otoczenia, wymienionych w danych obsługowych wg M.A.401.
- (e) W razie niepogody lub długotrwałej obsługi technicznej, należy korzystać z odpowiednich pomieszczeń.
- (f) Po zakończeniu całej obsługi technicznej musi być przeprowadzona ogólna weryfikacja, w celu sprawdzenia czy ze statku powietrznego lub podzespołu usunięto wszystkie narzędzia, wyposażenie i inne obce części i materiały oraz czy zostały ponownie zamontowane wszystkie zdjęte pokrywy luków dostępu.

**M.A. 403**      **Usterki statku powietrznego**  
( Aircraft defects)

- (a) Każda usterka statku powietrznego, która ma poważny wpływ na bezpieczeństwo lotu, musi być usunięta przed dalszym lotem.
- (b) Tylko personel poświadczający, upoważniony zgodnie z pkt. M.A.801 lit. b) ppkt 1, M.A.801 lit. b) ppkt 2, M.A.801 lit. c), M.A.801 lit. d) lub załącznikiem II (Part 145), w oparciu o dane obsługowe wg M.A.401, może stwierdzić czy usterka statku powietrznego ma poważny wpływ na bezpieczeństwo lotu i podjąć decyzję kiedy i jakie działania naprawcze muszą być podjęte przed dalszym lotem i usunięcie których usterek może być odłożone. Nie ma to zastosowania, jeśli:
  - 1. zatwierdzony wykaz wyposażenia minimalnego, uznany za obowiązkowy przez kompetentne władze, może być wykorzystany przez pilota, lub
  - 2. usterki statku powietrznego zostały określone przez kompetentne władze jako dopuszczalne.
- (c) Każda usterka statku powietrznego, która nie ma poważnego wpływu na bezpieczeństwo lotu, musi być usunięta tak szybko jak jest to możliwe po jej wykryciu, w ramach ograniczeń wymienionych w danych obsługowych.
- (d) Każda usterka, która nie została usunięta przed lotem, musi być zarejestrowana w systemie zapisów obsługi technicznej statku powietrznego wg M.A.305 lub w dzienniku technicznym operatora wg M.A.306.



## PODCZĘŚĆ E PODZESPOŁY

(*SUBPART E Components*)

### **M.A. 501**      **Zabudowa** (Installation)

- (a) Podzespół może być zabudowany tylko wówczas, jeśli jest on w dobrym stanie, został w odpowiedni sposób poświadczony na Formularzu nr 1 EASA lub równorzędnym dokumencie oraz jest oznakowany zgodnie z Part 21 Podczęść Q, chyba że zostało inaczej ustalone w załączniku (Part 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003, załączniku II (Part 145) lub dziale A podczęści F załącznika I do niniejszego rozporządzenia.
- (b) Przed zabudowaniem podzespołu na statku powietrznym, osoba lub zatwierdzona organizacja obsługowa musi upewnić się, czy konkretny podzespół nadaje się do zabudowania, jeśli mogą mieć zastosowanie jego różne konfiguracje wynikające z modyfikacji i/lub dyrektyw zgodności.
- (c) Części standardowe mogą być zabudowane na statku powietrznym lub podzespole tylko wtedy, kiedy są one wymienione w danych obsługowych. Części standardowe mogą być zabudowane tylko wtedy, kiedy jest do nich dołączony dowód zgodności z odpowiednim standardem.
- (d) Surowce lub materiały zużywalne mogą być zastosowane na statku powietrznym lub podzespole tylko wtedy, kiedy producent statku powietrznego lub podzespołu stwierdzi to w odpowiednich danych obsługowych, lub jak określono w Part 145. Takie materiały i surowce mogą być zastosowane tylko wtedy, kiedy spełniają wymagania określonej normy i są możliwe do zidentyfikowania. Do wszystkich materiałów i surowców musi być dołączona dokumentacja, która wyraźnie dotyczy konkretnego materiału i surowców, zawiera stwierdzenie zgodności z normą oraz podaje producenta i dostawcę.

### **M.A. 502**      **Obsługa techniczna podzespołu** (*Component maintenance*)

- (a) Obsługa techniczna podzespołów wykonywana jest przez organizacje obsługowe odpowiednio zatwierdzone zgodnie z przepisami działu A podczęści F niniejszego załącznika (Part M) lub załącznika II (Part 145).
- b) W drodze odstępstwa od lit. a) obsługa techniczna podzespołu zgodnie z danymi obsługi technicznej statku powietrznego lub, jeśli kompetentne władze wyraziła zgodę, zgodnie z danymi obsługi technicznej podzespołu, może być wykonana przez organizację posiadającą kategorię A, zatwierdzoną zgodnie z działem A podczęścią F niniejszego załącznika (Part M) lub załącznikiem II (Part 145), a także przez personel poświadczający, o którym mowa w pkt. M.A.801 lit. b) ppkt 2, jedynie w przypadku gdy podzespoły te zamontowane są w statku powietrznym. Niemniej jednak organizacja ta lub personel poświadczający może tymczasowo wymontować dany podzespół na potrzeby obsługi technicznej, w celu uzyskania łatwiejszego dostępu do niego, z wyjątkiem sytuacji, gdy jego wymontowanie powoduje konieczność dodatkowej obsługi technicznej niemieszczącej się w kontekście przepisów niniejszej litery. Obsługa techniczna podzespołu wykonana zgodnie z niniejszą literą nie uprawnia do wydania formularza 1 EASA i podlega wymogom dopuszczenia statku powietrznego, o których mowa w pkt. M.A.801.
- c) W drodze odstępstwa od lit. a) obsługa techniczna silnika/pomocniczego zespołu napędowego (APU) zgodnie z danymi obsługi technicznej silnika/APU lub, jeśli właściwa władza wyraziła zgodę, zgodnie z danymi obsługi technicznej podzespołu, może być wykonana przez organizację posiadającą kategorię B, zatwierdzoną zgodnie z działem A podczęścią F niniejszego załącznika (Part M) lub załącznikiem II (Part 145), jedynie w przypadku gdy podzespoły te zamontowane są w silniku/APU. Niemniej jednak organizacja posiadająca kategorię B może tymczasowo wymontować dany podzespół na potrzeby obsługi technicznej, w celu uzyskania łatwiejszego dostępu do niego, z wyjątkiem przypadków, gdy jego wymontowanie powoduje konieczność dodatkowej obsługi technicznej niemieszczącej się w kontekście przepisów niniejszej litery.
- d) W drodze odstępstwa od lit. a) i pkt. M.A.801 lit. b) ppkt 2 obsługa techniczna zamontowanego podzespołu lub podzespołu tymczasowo wymontowanego ze statku powietrznego ELA1 niewykorzystywanego w zarobkowym transporcie lotniczym zarobkowych i przeprowadzana zgodnie z

danymi obsługi technicznej podzespołu, może być przeprowadzana przez personel poświadczający, o którym mowa w pkt. M.A.801 lit. b) ppkt 2, z wyjątkiem:

1. naprawy głównej podzespołów innych niż silniki i śmigła; oraz
2. naprawy głównej silników i śmigieł dla statków powietrznych innych niż CS-VLA, CS-22 i LSA.

*Obsługa techniczna podzespołu wykonana zgodnie z lit. d) nie uprawnia do wydania formularza 1 EASA i podlega wymogom dopuszczenia statku powietrznego, o których mowa w pkt. M.A.801.”;*

**M.A. 503 Podzespoły o ograniczonym czasie użytkowania**  
(Service life limited components)

*Podzespoły o ograniczonym czasie użytkowania nie mogą przekroczyć zatwierdzonego czasu użytkowania określonego w zatwierdzonym programie obsługi technicznej i dyrektywach zgodności do lotu, z wyjątkiem jak podano pkt. M.A.504 lit. c).*

**M.A. 504 Nadzorowanie niesprawnych podzespołów**  
(Control of unserviceable components)

- (a) Podzespół musi być uznany jako niesprawny w każdej z następujących sytuacji:
1. upłynął okres żywotności podany w programie obsługi technicznej;
  2. występuje niezgodność z mającymi zastosowanie dyrektywami zgodności i innymi obowiązkowymi wymaganiami Agencji dotyczącymi ciągłej zgodności do lotu;
  3. brak informacji koniecznych dla ustalenia statusu zgodności do lotu i przydatności do zabudowy;
  4. występowanie usterek lub niesprawności;
  5. podzespół uczestniczył w incydencie lub wypadku, który może mieć wpływ na jego sprawność.
- (b) Podzespoły niezdatne do użytku będą zidentyfikowane i magazynowane w bezpiecznym miejscu pod kontrolą uprawnionej organizacji obsługowej do czasu podjęcia decyzji w sprawie przyszłego statusu takiego podzespołu. Niemniej jednak dla statków powietrznych niewykorzystywanych w zarobkowym transporcie lotniczym innym niż duże statki powietrzne, osoba lub organizacja, która uznała podzespół za niezdatny do użytku, może przekazać pieczęć nad nim, po uznaniu go za niezdatny do użytku, właścicielowi statku powietrznego, pod warunkiem że informacja o tym znajdzie się w dzienniku pokładowym statku powietrznego lub rejestrze pracy silnika lub rejestrze pracy podzespołu.
- (c) Podzespoły, które osiągnęły certyfikowany limit żywotności całkowitej lub z usterką nie nadającą się do naprawy, muszą zostać zakwalifikowane jako nie nadające się do odzyskania i nie mogą być ponownie wprowadzone do systemu dostaw podzespołów, chyba, że przedłużono certyfikowany limit żywotności całkowitej lub został zatwierdzony sposób ich naprawy zgodnie z M.A. 304.
- (d) W odniesieniu do podzespołu, który zgodnie z punktem (c) nie nadaje się do odzyskania, osoba lub organizacja odpowiedzialna wg Part M musi:
1. przechowywać taki podzespół w miejscu określonym w punkcie (b), lub;
  2. przed zrzeczeniem się odpowiedzialności za taki podzespół, spowodować jego trwałe uszkodzenie w sposób zapewniający, że odzyskanie lub naprawa nie będą ekonomicznie uzasadnione.
- (e) Niezależnie od postanowień punktu (d), osoba lub organizacja odpowiedzialna zgodnie z Part M, może bez ich uszkodzenia, przekazać odpowiedzialność za podzespoły zakwalifikowane jako nie nadające się do odzyskania, do organizacji szkoleniowej lub badawczej.

## PODCZEŚĆ F ORGANIZACJA OBSŁUGOWA

(SUBPART F Maintenance Organisation)

### **M.A.601**      **Zakres** (*Scope*)

Niniejsza podczęść ustanawia wymagania, jakie winna spełnić organizacja w celu zakwalifikowania się do otrzymania zatwierdzenia bądź przedłużenia zatwierdzenia do prowadzenia obsługi technicznej statków powietrznych i podzespołów niewymienionych w pkt. M.A.201 lit. g).

### **M.A.602**      **Wniosek** (*Application*)

Wniosek o wydanie lub zmianę zatwierdzenia organizacji obsługowej musi być sporządzony na druku i w sposób ustalony przez kompetentne władze.

### **M.A.603**      **Zakres zatwierdzenia** (*Extent of approval*)

- (a) Przyznanie zatwierdzenia jest potwierdzone wydaniem przez kompetentne władze orzeczenia (wg Załącznika V). Instrukcja organizacji obsługowej zatwierdzonej wg M.A. 604, musi zawierać specyfikację świadczonych usług, uznanych za objęte zatwierdzeniem.

Załącznik IV do tej Części zawiera tabelę wszystkich klas i kategorii zgodnie z M.A.Podczęść F.

### **M.A.604**      **Instrukcja Organizacji Obsługowej** (*Maintenance Organisation Manual*)

- (a) Organizacja obsługowa musi dostarczyć instrukcję, zawierającą przynajmniej następujące informacje:
1. oświadczenie podpisane przez kierownika odpowiedzialnego, potwierdzające, że organizacja przez cały czas będzie działać zgodnie z Częścią M i instrukcją, oraz;
  2. specyfikację usług świadczonych przez organizację, oraz;
  3. stanowisko/ (stanowiska) i nazwisko/ (nazwiska) osoby/ (osób)wymienionych w M.A.606(b), oraz;
  4. schemat organizacyjny, przedstawiający podział odpowiedzialności między osobami wymienionymi w M.A.606(b), oraz;
  5. wykaz personelu poświadczającego wraz z posiadanym przez niego zakresem zatwierdzenia; oraz;
  6. wykaz adresów, gdzie wykonywana jest obsługa techniczna, wraz z ogólnym opisem obiektów;
  7. procedury opisujące w jaki sposób organizacja obsługowa zapewnia spełnienie wymagań niniejszej Części, oraz;
  8. procedurę/ (procedury) wprowadzania zmian do instrukcji organizacji obsługowej.
- (b) Instrukcja organizacji obsługowej i jej zmiany muszą być zatwierdzone przez kompetentne władze.
- (c) Niezależnie od postanowień punktu (b), drobne zmiany do instrukcji mogą być zatwierdzone za pośrednictwem procedury (dalej zwanej zatwierdzaniem pośrednim).

### **M.A. 605**      **Zaplecze** (*Facilities*)

Organizacja musi zapewnić, że:

- (a) Posiada zaplecze dla wszystkich planowanych prac, wyspecjalizowane warsztaty i stanowiska są odpowiednio wydzielone oraz zabezpieczone przed zanieczyszczeniem i wpływem warunków otoczenia.

- (b) Posiada pomieszczenia biurowe dla zarządzania wszystkimi planowymi pracami, w tym w szczególności, dla wypełniania zapisów z obsługi.
- (c) Posiada zabezpieczone pomieszczenia magazynowe dla podzespołów, wyposażenia, narzędzi i materiałów. Warunki magazynowania muszą zapewniać oddzielenie niesprawnych podzespołów i materiałów od wszystkich innych podzespołów, materiałów, wyposażenia i narzędzi. Warunki magazynowania muszą być zgodne z instrukcjami producentów, a dostęp do magazynów może mieć tylko upoważniony personel.

**M.A. 606 Wymagania dotyczące personelu**  
(Personnel requirements)

- (a) Organizacja musi wyznaczyć kierownika odpowiedzialnego, upoważnionego w imieniu organizacji do zapewnienia, że cała obsługa techniczna wymagana przez klienta będzie sfinansowana i wykonana zgodnie ze standardami wymaganymi przez niniejszą Część.
- (b) Musi być wyznaczona osoba lub grupa osób odpowiedzialnych za zapewnienie, że organizacja będzie zawsze spełniać wymagania niniejszej Podczęści. Taka osoba/ (osoby) musi być finalnie odpowiedzialna przed kierownikiem odpowiedzialnym.
- (c) Wszystkie osoby określone w punkcie (b) muszą się wykazać odpowiednią wiedzą i odpowiednim doświadczeniem w zakresie obsługi statków powietrznych i / lub podzespołów.
- (d) Organizacja musi posiadać odpowiedni personel do wykonywania normalnie spodziewanych, zakontraktowanych prac. W przypadku prac, których ilość jest większa niż normalnie spodziewana, dozwolone jest korzystanie z personelu czasowo zatrudnionego, ale personel taki nie może wydawać poświadczeń obsługi.
- (e) Kwalifikacje całego personelu związanego z obsługą techniczną muszą być udowodnione i udokumentowane.
- (f) Personel wykonujący specjalistyczne zadania obsługowe, takie jak spawanie, inspekcje/badania nieniszczące, inne niż metoda kontrast barwny, musi posiadać kwalifikacje zgodne z oficjalnie uznanymi standardami.
- (g) Organizacja obsługowa musi posiadać wystarczający personel poświadczający, do wydawania poświadczeń obsługi statków powietrznych i podzespołów zgodnie z M.A.612 i M.A.613. Personel ten musi spełniać wymagania Part 66.
- 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 operatorów prowadzących zarobkową działalność, 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 odpowiednie szkolenie praktyczne gwarantujące, że osoba ta może wykonać dyrektywę zdatności zgodnie z wymaganymi normami.
  - 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 odpowiednie szkolenie praktyczne gwarantujące, że osoba ta może wykonać zadanie zgodnie z wymaganymi normami.

**M.A. 607 Personel poświadczający**  
(Certifying staff)

- (a) W uzupełnieniu do przepisów pkt. M.A.606 lit. g) personel poświadczający może wykonywać swoje obowiązki tylko wówczas, gdy organizacja zagwarantowała, że:

1. personel poświadczający może wykazać, że spełnia wymagania pkt. 66.A.20 lit. b) załącznika III (Part 66), z wyjątkiem przypadku, kiedy załącznik III (Part 66) odnosi się do regulacji państwa członkowskiego i wówczas personel poświadczający wykazuje, że spełnia wymagania tych regulacji; oraz
  2. personel poświadczający ma właściwy poziom wiedzy na temat odpowiedniego statku powietrznego i/lub podzespołów statku powietrznego, które ma obsługiwać, oraz związanych z tym procedur organizacji.
- (b) W następujących nieprzewidzianych przypadkach, gdy statek powietrzny został uziemiony w miejscu innym niż główna baza i nie ma dostępu do personelu poświadczającego, zakontraktowana organizacja obsługi technicznej, może wystawić jednorazowe upoważnienie do poświadczenia obsługi:
1. jednemu z pracowników posiadającemu uprawnienia na typ statku powietrznego o podobnej technologii, konstrukcji i systemach; lub
  2. jakiegokolwiek osobie posiadającej nie mniej niż trzy lata doświadczenia w czynnościach obsługowych oraz ważną licencję obsługi statków powietrznych ICAO z uprawnieniem na typ statku powietrznego wymagającego poświadczenia obsługi, przy założeniu, że w danej lokalizacji nie ma organizacji właściwie uprawnionej na podstawie niniejszej części, a organizacja związana umową uzyskuje i przechowuje dokumenty potwierdzające doświadczenie i licencję tej osoby.
- Wszystkie takie przypadki muszą zostać zgłoszone właściwej władzy i w ciągu siedmiu dni od daty wystawienia takiego upoważnienia do poświadczenia obsługi. Uprawniona organizacja obsługi technicznej, wystawiająca jednorazowe upoważnienie do poświadczenia obsługi zapewnia, że każda tak przeprowadzona obsługa techniczna, która może mieć wpływ na bezpieczeństwo lotu jest powtórnie sprawdzana .
- (c) Uprawniona organizacja obsługi technicznej rejestruje wszelkie informacje szczegółowe dotyczące personelu poświadczającego i prowadzi aktualny wykaz całego personelu poświadczającego, wraz z zakresami ich zatwierdzeń co stanowić będzie część podręcznika organizacji, zgodnie z pkt. M.A.604 lit. a) ppkt 5.

**M.A.608 Podzespoły, wyposażenie i narzędzia**  
(*Components, equipment and tools*)

- (a) Organizacja musi:
1. ma wyposażenie i narzędzia wymienione w danych dotyczących obsługi technicznej określonych w pkt. M.A.609 lub sprawdzone zamienniki wymienione w podręczniku organizacji obsługowej, jako niezbędne do wykonania bieżącej obsługi w ramach posiadanego zezwolenia; oraz,
  2. wykazać, że ma dostęp do wszystkich innych wyposażań i narzędzi wykorzystywanych sporadycznie.
- (b) Narzędzia i wyposażenie muszą być systemowo poddawane obsłudze metrologicznej zgodnie z oficjalnie uznanymi standardami. Organizacja musi przechowywać zapisy dotyczące takiej obsługi i stosowanych standardów.
- (c) Organizacja musi sprawdzać, klasyfikować i odpowiednio segregować wszystkie wpływające podzespoły.

**M.A.609 Dane obsługowe**  
(*Maintenance data*)

Podczas wykonywania obsługi technicznej, w tym modyfikacji i napraw, zatwierdzona organizacja obsługowa musi posiadać i stosować aktualne dane obsługowe wymienione w M.A.401. Dane obsługowe dostarczone przez klienta muszą być w posiadaniu organizacji tylko podczas wykonywania prac.

**M.A.610 Zamówienie na wykonanie obsługi technicznej**  
(*Maintenance works orders*)

Przed rozpoczęciem obsługi technicznej organizacja obsługowa i organizacja zlecająca prace obsługowe potwierdzają pisemnie zlecenie w celu wyraźnego ustalenia zakresu obsługi technicznej, jaka ma być wykonana.

**M.A.611 Standardy obsługi technicznej**  
(*Maintenance standards*)

Cała obsługa techniczna musi być wykonywana zgodnie z wymaganiami M.A. Podczęść D.

**M.A.612 Poświadczenie obsługi statku powietrznego**  
(*Aircraft certificate of release to service*)

Po zakończeniu całej wymaganej obsługi technicznej statku powietrznego zgodnie niniejszą Podczęścią, musi zostać wystawione poświadczenie obsługi statku powietrznego zgodnie z M.A.801.

**M.A. 613 Poświadczenie obsługi podzespołu**  
(*Component certificate of release to service*)

- (a) Po zakończeniu całości wymaganej obsługi technicznej podzespołu zgodnie z niniejszą podczęścią wystawiane jest poświadczenie obsługi podzespołu zgodnie z pkt. M.A.802. Wystawiany jest formularz 1 EASA, z wyjątkiem podzespołów podlegających obsłudze technicznej zgodnie z przepisami M.A.502 lit. b) i pkt. M.A.502 lit. d) oraz podzespołów wytwarzanych zgodnie z przepisami pkt. M.A.603 lit. b).
- (b) Poświadczenie obsługi podzespołu, Formularz nr 1 EASA, może być sporządzony za pomocą komputerowej bazy danych.

**M.A.614 Zapisy z obsługi**  
(*Maintenance records*)

- (a) Zatwierdzona organizacja obsługowa musi rejestrować wszystkie szczegółowe dane dotyczące wykonanych prac. Musi ona przechowywać zapisy potrzebne do wykazania, że zostały spełnione wszystkie wymagania dotyczące wydania poświadczenia obsługi, łącznie z poświadczeniami podwykonawców.
- (b) Zatwierdzona organizacja obsługowa musi przekazać właścicielowi statku powietrznego kopię każdego poświadczenia obsługi, wraz z kopiami wszystkich specjalnych zatwierdzonych danych dotyczących naprawy/modyfikacji, zastosowanych podczas wykonanych napraw/modyfikacji.
- (c) Zatwierdzona organizacja obsługowa musi przechowywać kopie wszystkich szczegółowych zapisów z obsługi i wszystkich związanych z nimi danych obsługowych, przez okres trzech lat od daty wydania poświadczenia statku powietrznego lub podzespołu statku powietrznego przez zatwierdzoną organizację obsługową.
  1. Zapisy muszą być przechowywane w sposób zapewniający ich zabezpieczenie przed uszkodzeniem i kradzieżą.
  2. Cały sprzęt komputerowy stosowany do tworzenia kopii zapasowych musi być przechowywany w innym miejscu niż sprzęt zawierający dane robocze, w otoczeniu zapewniającym przechowywanie go w dobrym stanie.
  3. Jeśli zatwierdzona organizacja obsługowa kończy swoją działalność, wszystkie przechowywane zapisy z obsługi obejmujące ostatnie dwa lata, muszą zostać przekazane ostatniemu właścicielowi statku powietrznego czy podzespołu lub klientowi, lub muszą zostać zarchiwizowane w sposób określony przez kompetentne władze.

**M.A. 615 Uprawnienia organizacji**  
(*Privileges of the organization*)

Organizacja obsługowa, zatwierdzona zgodnie z działem A podczęścią F niniejszego załącznika (Part M), może:

- (a) prowadzić obsługę techniczną statku powietrznego i/lub podzespołu, na który posiada zezwolenie, w miejscu określonym w certyfikacie zatwierdzającym i w podręczniku organizacji obsługi;

- (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 zatwierdzonej bezpośrednio przez właściwą władzę;
- (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;
- (d) wydawać poświadczenia obsługi po zakończeniu obsługi technicznej, zgodnie z pkt. M.A.612 lub pkt. M.A.613.

**M.A. 616 Przegład organizacyjny**  
(*Organisational review*)

W celu zapewnienia, że zatwierdzona organizacja obsługowa spełnia przez cały czas wymagania niniejszej Podczęści, musi ona organizować regularne przeglądy organizacyjne.

**M.A. 617 Zmiany w zatwierdzonej organizacji obsługowej**  
(*Changes to the approved maintenance organization*)

W celu umożliwienia kompetentnym władzom oceny spełniania w sposób ciągły wymagań tej Części, zatwierdzona organizacja obsługowa musi zgłaszać do tych władz wszystkie propozycje niżej wymienionych zmian, przed ich wprowadzeniem w życie:

1. zmiana nazwy organizacji
2. zmiana lokalizacji organizacji
3. zmiana dodatkowych lokalizacji organizacji
4. zmiana kierownika odpowiedzialnego
5. zmiana każdej osoby wymienionej w M.A.606(b)
6. zmiana zaplecza, wyposażenia, narzędzi, materiałów, procedur, specyfikacji świadczonych usług i personelu poświadczającego, które mogą mieć wpływ na zatwierdzenie.

Zmiany personelu, które nie były wcześniej znane kierownictwu, muszą być zgłoszone przy najbliższej możliwości.

**M.A. 618 Ciągłość ważności zatwierdzenia**  
(*Continued validity of approval*)

- (a) Zatwierdzenie musi zostać wydane na czas nieograniczony. Jest ono ważne pod warunkiem, że:
  1. organizacja pozostaje w zgodności z wymaganiami niniejszej Części i postanowieniami dotyczącymi usuwania niezgodności wg M.A.619, oraz
  2. kompetentne władze mają dostęp do organizacji, dla oceny spełniania w sposób ciągły wymagań niniejszej Części, oraz;
  3. nie nastąpiło zrzeczenie się lub cofnięcie zatwierdzenia.
- (b) Po zrzeczeniu się lub cofnięciu orzeczenia zatwierdzającego, musi ono zostać zwrócone do kompetentnych władz.

**M.A. 619 Niezgodności**  
(*Findings*)

- (a) Niezgodność poziomu 1 jest to każda znacząca niezgodność z wymaganiami Part M, która obniża standard bezpieczeństwa i stanowi poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu.
- (b) Niezgodność poziomu 2 jest to każda niezgodność z wymaganiami Part M, która może obniżyć standard bezpieczeństwa i może stanowić poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu.
- (c) Po otrzymaniu zawiadomienia o niezgodnościach zgodnie z M.B.605, posiadacz zatwierdzenia organizacji obsługowej musi ustalić plan i wykazać przeprowadzenie działania korygującego zadowalające kompetentne władze, w uzgodnionym z nimi terminie.

## PODCZEŚĆ G ORGANIZACJA ZARZĄDZANIA CIĄGŁĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU

*(Subpart G Continuing Airworthiness Management Organisation)*

### **M.A.701**      **Zakres** *(Scope)*

Podczęść niniejsza określa wymagania, które muszą być spełnione przez organizację w celu zakwalifikowania się do wydania lub utrzymania ciągłości zatwierdzenia do zarządzania ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych.

### **M.A.702**      **Wniosek** *(Application)*

Wniosek o wydanie lub zmianę zatwierdzenia organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu musi być sporządzony na druku i w sposób ustalony przez kompetentne władze.

### **M.A.703**      **Zakres zatwierdzenia** *(Extent of approval)*

- (a)      Zatwierdzenie jest odnotowane na certyfikacie wydanym przez kompetentne władze i zawartym w załączniku VI
- (b)      Niezależnie od wymagań punktu (a), w przypadku zarobkowego przewozu lotniczego, zatwierdzenie to musi stanowić część świadectwa operatora lotniczego wydanego przez kompetentne władze dla użytkowanych statków powietrznych.
- (c)      Zakres prac stanowiący zatwierdzenie będzie określony w charakterystyce zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, zgodnie z pkt. M.A.704.

### **M.A.704**      **Charakterystyka zarządzania ciągłą zdatnością do lotu** *(Continuing airworthiness management exposition)*

- (a)      Organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu musi dostarczyć charakterystykę zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, zawierającą następujące informacje:
  - 1.      oświadczenie podpisane przez kierownika odpowiedzialnego potwierdzające, że organizacja będzie przez cały czas działać zgodnie z niniejszą Częścią i charakterystyką, oraz;
  - 2.      specyfikację usług świadczonych przez organizację, oraz;
  - 3.      tytuł(-y) i nazwisko(-a) osoby(osób), o którym(ch) mowa w pkt. M.A.706 lit. a), pkt. M.A.706 lit. c), pkt. M.A.706 lit. d) oraz pkt. M.A.706 lit. i, oraz;
  - 4.      schemat organizacyjny, przedstawiający podział odpowiedzialności między osobami wymienionymi w M.A.706(b) oraz M.A.706(c), oraz;
  - 5.      wykaz personelu przeglądu zdatności do lotu wg M.A.707, oraz;
  - 6.      ogólny opis i lokalizację zaplecza technicznego, oraz;
  - 7.      procedury opisujące w jaki sposób organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu zapewnia spełnienie wymagań niniejszej Części, oraz;
  - 8.      procedury wprowadzania zmian do charakterystyki zarządzania ciągłą zdatnością do lotu.
  - 9.      wykaz zatwierdzonych programów obsługi technicznej lub, dla statków powietrznych nieużytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym, wykaz »rodzajowych« i »bazowych« programów obsługi technicznej
- (b)      Charakterystyka zarządzania ciągłą zdatnością do lotu i jej zmiany muszą być zatwierdzone przez kompetentne władze.



- (c) Z zastrzeżeniem lit. b) drobne zmiany charakterystyki mogą być zatwierdzone pośrednio w drodze procedury pośredniego zatwierdzania. Procedura pośredniego zatwierdzania określa dopuszczalne drobne zmiany i jest ustanawiana przez organizację zarządzania ciągłą zdatnością do lotu jako część charakterystyki, i zatwierdzana przez kompetentne władze odpowiedzialne za tę organizację zarządzania ciągłą zdatnością do lotu.

**M.A.705           Zaplecze**  
*(Facilities)*

Organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu musi zapewnić personelowi wymienionemu w M.A.706 właściwe, odpowiednio zlokalizowane, pomieszczenia biurowe.

**M.A.706           Wymagania dotyczące personelu**  
*(Personnel requirements)*

- (a) Organizacja musi wyznaczyć kierownika odpowiedzialnego, upoważnionego w imieniu organizacji do zapewnienia, że wszystkie działania dotyczące zarządzania ciągłą zdatnością do lotu będą sfinansowane i wykonane zgodnie z niniejszą Częścią.
- (b) W przypadku zarobkowego przewozu lotniczego, kierownik odpowiedzialny wg punktu (a) musi być osobą, która posiada również upoważnienie organizacji do zapewnienia, że wszystkie operacje operatora mogą być sfinansowane i wykonane zgodnie ze standardami wymaganymi dla wydania świadectwa operatora lotniczego.
- (c) Musi być wyznaczona osoba lub grupa osób odpowiedzialnych za zapewnienie, /że organizacja będzie zawsze spełniać wymagania niniejszej Podczęści. Taka osoba/ (osoby) musi być finalnie odpowiedzialna przed kierownikiem odpowiedzialnym.
- (d) W przypadku zarobkowego przewozu lotniczego, kierownik odpowiedzialny musi wyznaczyć mianowaną osobę, która będzie odpowiedzialna za zarządzanie i nadzór nad czynnościami ciągłej zdatności do lotu zgodnie z punktem (c).
- (e) Osoba mianowana, określona w punkcie (d), nie może być zatrudniona w organizacji zatwierdzonej wg Part 145, która podpisała umowę z operatorem, chyba że posiada specjalne zezwolenie kompetentnych władz.
- (f) Organizacja musi posiadać wystarczającą ilość, odpowiednio wykwalifikowanego personelu do wykonywania przewidywanych prac.
- (g) Wszystkie osoby wymienione w punkcie (c) oraz (d) muszą wykazać się odpowiednią wiedzą, wykształceniem i doświadczeniem w zakresie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych.
- (h) Kwalifikacje całego personelu związanego z zarządzaniem ciągłą zdatnością do lotu muszą być udokumentowane.
- (i) Organizacje przedłużające poświadczenie przeglądu zdatności do lotu, zgodnie z pkt. M.A.711 lit. a) ppkt 4 i M.A.901 lit. f), mianują osoby upoważnione do tego, pod warunkiem ich zatwierdzenia przez właściwą władzę.
- (j) Organizacja określa i aktualizuje w charakterystyce zarządzania ciągłą zdatnością do lotu tytuł(-y) i nazwisko(-a) osoby(osób) określonej(-ych) w pkt. M.A.706 lit. a), pkt. M.A.706 lit. c), pkt. M.A.706 lit. d) oraz pkt. M.A.706 lit. i);

**M.A.707           Personel przeglądu zdatności do lotu**  
*(Airworthiness review staff)*

- (a) Aby uzyskać zatwierdzenie na wykonywanie przeglądów zdatności do lotu, zatwierdzona organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu musi posiadać odpowiedni personel ds. przeglądu zdatności do lotu w celu wydawania poświadczeń przeglądu zdatności do lotu lub zaleceń określonych w dziale A podczęści I.

1. W przypadku wszystkich statków powietrznych użytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym oraz statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 2 730 kg, z

wyjątkiem balonów, personel musi:

- a. mieć co najmniej pięć lat doświadczenia w obszarze ciągłej zdatności do lotu; oraz
  - b. posiadać odpowiednią licencję wydaną zgodnie z załącznikiem III (Part 66) lub uznaną przez państwo kwalifikacje personelu obsługi technicznej właściwe dla danej kategorii statków powietrznych (gdy załącznik III (Part 66) odnosi się do regulacji krajowych) bądź odpowiednie wykształcenie lotnicze lub równoważne; oraz
  - c. przejść formalne szkolenie w zakresie lotniczej obsługi technicznej ; oraz
  - d. zajmować odpowiednie stanowisko w zatwierdzonej organizacji i mieć przydzielone właściwe obowiązki;
  - e. niezależnie od lit. a–d wymóg określony w pkt. M.A.707 lit. a) ppkt 1 lit. b może zostać zastąpiony pięcioletnim doświadczeniem w obszarze ciągłej zdatności do lotu poza już wymaganym zgodnie z pkt. M.A.707 lit. a) ppkt 1 lit. a.
2. W przypadku statków powietrznych nieużytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym o maksymalnej masie startowej poniżej 2 730 kg, oraz balonów, personel musi:
- a. mieć co najmniej trzy lata doświadczenia w obszarze ciągłej zdatności do lotu; oraz
  - b. posiadać odpowiednią licencję wydaną zgodnie z załącznikiem III (Part 66) lub uznane przez państwo kwalifikacje personelu obsługi technicznej właściwe dla danej kategorii statków powietrznych (gdy załącznik III (Part 66) odnosi się do regulacji krajowych) bądź odpowiednie wykształcenie lotnicze lub równoważne; oraz
  - c. przejść formalne szkolenie w zakresie lotniczej obsługi technicznej; oraz
  - d. zajmować odpowiednie stanowisko w zatwierdzonej organizacji i mieć przydzielone właściwe obowiązki ;
  - e. niezależnie od lit. a–d wymóg podany w pkt. M.A.707 lit. a) ppkt 2 lit. b. może zostać zastąpiony pięcioletnim doświadczeniem w obszarze ciągłej zdatności do lotu poza już wymaganym zgodnie z pkt. M.A.707 lit. a) ppkt 2 lit. A.
- (b) Zatwierdzona organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu może wydać upoważnienie dla personelu przeglądu zdatności do lotu tylko wtedy, kiedy zostanie on formalnie zaakceptowany przez kompetentne władze, po zadowalającym wykonaniu, pod nadzorem, przeglądu zdatności do lotu.
- (c) Organizacja musi zapewnić, żeby personel przeglądu zdatności do lotu wykazywał się odpowiednim aktualnym doświadczeniem w zakresie zarządzania ciągłą zdatnością do lotu.
- (d) Personel przeglądu zdatności do lotu musi być określony, przez podanie w charakterystyce zarządzania ciągłą zdatnością do lotu nazwiska każdej osoby oraz odniesienia do jej upoważnienia do wykonywania przeglądów zdatności do lotu.
- (e) Organizacja musi przechowywać zapisy dotyczące całego personelu przeglądu zdatności do lotu, zawierające szczegóły jego kwalifikacji, wraz z wykazem doświadczenia i szkoleń w zakresie zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, oraz kopie upoważnień. Zapisy te muszą być przechowywane przez okres dwóch lat po opuszczeniu organizacji przez personel przeglądów zdatności do lotu.

**M.A.708 Zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu**  
(Continuing airworthiness management)

- (a) Zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu musi być wykonywane zgodnie z postawieniami M.A. Podczęść C.
- (b) Zatwierdzona organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu musi, dla każdego statku powietrznego:
  1. opracować i prowadzić program obsługi technicznej zarządzanych statków powietrznych zawierający, jeśli jest to wymagane, program niezawodności,

2. przedstawić program obsługi technicznej statku powietrznego i jego zmiany właściwej władzy do zatwierdzenia (chyba że dany statek jest objęty procedurą zatwierdzenia pośredniego zgodnie z pkt. M.A.302 lit. c)) i dostarczyć kopię programu właścicielowi statku powietrznego nieużytkowanego w zarobkowym transporcie lotniczym,
  3. zarządzać zatwierdzaniem modyfikacji i napraw,
  4. zapewnić, żeby cała obsługa techniczna była prowadzona zgodnie z zatwierdzonym programem obsługi i poświadczana zgodnie z M.A. Podczęść H,
  5. zapewnić wykonanie wszystkich mających zastosowanie dyrektyw zdatności i dyrektyw operacyjnych mających wpływ na ciągłą zdatność do lotu,
  6. zapewnić, żeby wszystkie usterki wykryte podczas planowanej obsługi technicznej lub zgłoszone, zostały usunięte przez odpowiednio zatwierdzoną organizację obsługową,
  7. zapewnić, żeby zawsze kiedy jest to konieczne, statek powietrzny został dostarczony do odpowiednio zatwierdzonej organizacji obsługowej
  8. koordynować planową obsługę techniczną, wykonywanie dyrektyw zdatności, wymianę części o ograniczonej żywotności oraz przeglądy podzespołów, w celu zapewnienia, że te prace są prawidłowo wykonywane,
  9. zarządzać i archiwizować wszystkie zapisy ciągłej zdatności do lotu i/lub dziennik techniczny operatora,
  10. zapewnić, żeby świadectwo ważenia i wyważenia odzwierciedlało aktualny stan statku powietrznego.
- (c) W przypadku zarobkowego przewozu lotniczego, jeśli operator nie jest zatwierdzony zgodnie z Part 145, musi on zawrzeć pisemną umowę obsługową z organizacją obsługową zatwierdzoną zgodnie z Part 145 lub z innym operatorem, która będzie szczegółowo określać wykonywanie funkcji wymienionych w M.A.301-2, M.A.301-3, M.A.301-5, M.A.301-6. Umowa musi zapewnić, żeby cała obsługa techniczna była finalnie wykonywana przez organizację obsługową zatwierdzoną zgodnie z Part 145 oraz określać wsparcie funkcji systemu jakości wg M.A.712(b). Umowy na obsługę hangarową, planową obsługę liniową i obsługę silników, wraz ze wszystkimi ich zmianami, muszą być zatwierdzane przez kompetentne władze. Jednak w przypadku:
1. statku powietrznego wymagającego nieplanowej obsługi liniowej, umowa może mieć formę pojedynczych zamówień składanych do organizacji obsługowej zgodnej z Part 145.
  2. obsługi podzespołów, w tym obsługi silników, umowa wymieniona w punkcie (c) może mieć formę pojedynczych zamówień składanych do organizacji obsługowej zgodnej z Part 145.

**M.A.709**            **Dokumentacja**  
(*Documentation*)

- (a) Wykonując zadania ciągłej zdatności do lotu wymienione w pkt. M.A.708, zatwierdzona organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu będzie przechowywać i korzystać z właściwych i aktualnych danych obsługowych zgodnie z pkt. M.A.401. Dane te może dostarczyć właściciel lub operator, pod warunkiem zawarcia odpowiedniej umowy z takim właścicielem lub operatorem. W takim przypadku organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu musi przechowywać te dane jedynie przez okres obowiązywania umowy, z wyjątkiem przypadków określonych w pkt. M.A.714.
- (b) W przypadku statku powietrznego nieużytkowanego w zarobkowym transporcie lotniczym, aby umożliwić pierwsze zatwierdzenie i/lub rozszerzenie zakresu zatwierdzenia bez zawartych umów, o których mowa w załączniku I do niniejszego załącznika (Part M), zatwierdzona organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu może opracować »bazowe« i/lub »rodzajowe« programy obsługi technicznej. Te »bazowe« i/lub »rodzajowe« programy obsługi technicznej nie wykluczają jednak konieczności opracowania w odpowiednim czasie stosownego programu obsługi technicznej statków powietrznych zgodnie z pkt. M.A.302, przed korzystaniem z uprawnień, o których mowa w pkt. M.A.711.

**M.A.710      Przegład zdatności do lotu**  
(*Airworthiness review*)

- (a) W celu spełnienia wymagań dotyczących przeglądu zdatności do lotu statku powietrznego zgodnie z M.A. 902, zatwierdzona organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu musi wykonać pełny udokumentowany przegląd zapisów statku powietrznego, w celu sprawdzenia czy :
1. godziny i cykle lotu płatowca, silnika i śmigła zostały zapisane prawidłowo, oraz;
  2. instrukcja użytkowania w locie dotyczy konfiguracji statku powietrznego i odzwierciedla ostatnią zmianę, oraz;
  3. na statku powietrznym została wykonana cała obsługa techniczna, wymagana zgodnie z zatwierdzonym programem obsługi technicznej, oraz;
  4. wszystkie znane usterki zostały usunięte lub, jeśli ma to zastosowanie, odłożone w sposób kontrolowany, oraz;
  5. wszystkie dyrektywy zdatności mające zastosowanie zostały wykonane i odpowiednio zapisane, oraz;
  6. wszystkie modyfikacje i naprawy wykonane na statku powietrznym zostały zapisane i zatwierdzone zgodnie z Part 21, oraz;
  7. wszystkie podzespoły o ograniczonej żywotności, zabudowane na statku powietrznym, zostały odpowiednio zidentyfikowane, zarejestrowane i nie przekroczyły zatwierdzonych limitów żywotności, oraz;
  8. cała obsługa techniczna została poświadczona zgodnie z niniejszą Częścią, oraz;
  9. aktualne świadectwo ważenia i wyważenia odzwierciedla konfigurację statku powietrznego i jest ważne, oraz;
  10. statek powietrzny jest zgodny z ostatnią zmianą projektu typu zatwierdzoną przez Agencję.
- (b) Personel przeglądu zdatności do lotu zatwierdzonej organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu musi przeprowadzić fizyczne oględziny statku powietrznego. W tym celu personelowi przeglądu zdatności, który nie posiada kwalifikacji wg Part 66 musi udzielić wsparcia personel posiadający takie kwalifikacje.
- (c) Podczas fizycznych oględzin statku powietrznego, personel przeglądu zdatności do lotu musi sprawdzić, czy:
1. wszystkie wymagane oznakowania i tabliczki zostały umieszczone prawidłowo, oraz;
  2. statek powietrzny jest zgodny z zatwierdzoną instrukcją użytkowania w locie, oraz;
  3. konfiguracja statku powietrznego jest zgodna z zatwierdzoną dokumentacją, oraz;
  4. wszystkie widoczne usterki zostały usunięte zgodnie z M.A.404, oraz;
  5. nie ma rozbieżności między statkiem powietrznym a udokumentowanym przeglądem zapisów wg punktu (a).
- (d) Jako odstępstwo od M.A.902(a), aby umożliwić wykonanie fizycznych oględzin podczas przeglądu obsługowego, przegląd zdatności do lotu można zaplanować z wyprzedzeniem maksimum 90 dni, bez naruszenia ciągłości programu przeglądów zdatności do lotu.
- (e) Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu wg M.A.902 (Formularz nr 15b EASA), lub zalecenie, jest wydawane przez odpowiednio upoważniony personel przeglądu zdatności do lotu wg M.A.707, w imieniu zatwierdzonej organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, po stwierdzeniu, że przegląd zdatności do lotu został przeprowadzony w sposób prawidłowy.
- (f) Kopię każdego poświadczenia przeglądu zdatności do lotu, wydanego dla statku powietrznego lub przedłużonego, należy wysłać do jęgo Państwa Członkowskiego Rejestracji w ciągu 10 dni.

- (g) Czynności przeglądu zdatności do lotu nie mogą być zlecane podwykonawcom.
- (h) Jeśli wyniki przeglądu zdatności do lotu są nieprzekonujące, należy o tym poinformować kompetentne władze.

**M.A.711           Upewnienia organizacji**  
*(Privileges of the organization)*

- (a) Organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu , zatwierdzona zgodnie z działem A podczęścią G niniejszego załącznika (Part M), może:
  - 1. zarządzać ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych użytkowanych w niezarobkowym transporcie lotniczym , wymienionych w certyfikacie zatwierdzającym;
  - 2. zarządzać ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych użytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym w przypadku gdy zostaną one wymienione zarówno w certyfikacie zatwierdzającym, jak i w certyfikacie operatora lotniczego;
  - 3. zorganizować wykonanie zadań związanych z ciągłą zdatnością do lotu wspólnie z inną organizacją będącą podwykonawcą, działającą w ramach jej systemu zapewniania jakości, wymienioną w certyfikacie zatwierdzającym;
  - 4. przedłużyć, na warunkach określonych w pkt. M.A.901 lit. f), ważność poświadczenie przeglądu zdatności do lotu wydanego przez właściwą władzę lub przez inną organizację zarządzania ciągłą zdatnością do lotu zatwierdzoną zgodnie z działem A podczęścią G niniejszego załącznika (Part M);
- (b) Zatwierdzona organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu zarejestrowana w jednym z państw członkowskich może zostać dodatkowo upoważniona do przeprowadzania przeglądów zdatności do lotu określonych w pkt. M.A.710; oraz
  - 1. wystawiania związanego z tym poświadczenia przeglądu zdatności do lotu i przedłużania w odpowiednim czasie jego ważności zgodnie z warunkami pkt. M.A.901 lit. c) ppkt 2 lub pkt. M.A.901 lit. e) ppkt 2; oraz
  - 2. wydawania zaleceń w sprawie przeglądu zdatności do lotu właściwej władzy w członkowskim państwie rejestracji

**M.A.712           System jakości**  
*(Quality system)*

- (a) W celu zapewnienia, że zatwierdzona organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu spełnia wymagania niniejszej Podczęści, musi ona ustanowić system jakości i wyznaczyć kierownika jakości, do monitorowania zgodności z procedurami i adekwatności procedur, wymaganych do zapewnienia zdatności do lotu statków powietrznych. Monitorowanie zgodności musi obejmować system zwrotnego przekazywania informacji do kierownika odpowiedzialnego, w celu zapewnienia potrzebnych działań korygujących.
- (b) System jakości musi monitorować działania opisane w M.A. Podczęść G. Musi on obejmować przynajmniej działania następujące:
  - 1. monitorowanie, czy wszystkie czynności wg M.A. Podczęść G są wykonywane zgodnie z zatwierdzonymi procedurami, oraz;
  - 2. monitorowanie, czy cała zakontraktowana obsługa techniczna jest wykonywana zgodnie z umową, oraz;
  - 3. monitorowanie spełniania wymagań niniejszej Części w sposób ciągły.
- (c) Zapisy dotyczące tych działań muszą być przechowywane przynajmniej przez okres dwóch lat.
- (d) Jeśli zatwierdzona organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu jest zatwierdzona zgodnie z inną Częścią, to system jakości może być połączony z systemem jakości wymagany przez tę inną Część.

- (e) W zarobkowym przewozie lotniczym, system jakości wg M.A. Podczęść G musi stanowić integralną część systemu jakości operatora.
- (f) W przypadku małej organizacji, która nie zarządza ciągłą zdatnością do lotu statków powietrznych użytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym, system jakości może być zastąpiony regularnymi przeglądami organizacji, pod warunkiem zatwierdzenia przez właściwą władzę, chyba że organizacja wystawia poświadczenia przeglądu zdatności do lotu dla statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 2 730 kg innych niż balony. W przypadku braku systemu jakości organizacja nie będzie zlecać zadań z zakresu zarządzania ciągłą zdatnością do lotu innym organizacjom.

**M.A.713           Zmiany w zatwierdzonej organizacji ciągłej zdatności do lotu**  
(Changes to the approved continuing airworthiness organisation )

W celu umożliwienia kompetentnym władzom stwierdzenia spełnienia w sposób ciągły wymagań niniejszej Części, zatwierdzona organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu musi z wyprzedzeniem informować władze o wszystkich planowanych zmianach, dotyczących:

1. nazwy organizacji
2. lokalizacji organizacji
3. dodatkowych lokalizacji organizacji
4. kierownika odpowiedzialnego
5. wszystkich osób wymienionych w M.A.706 (c)
6. zaplecza, procedur, specyfikacji świadczonych usług i personelu, mogących mieć wpływ na zatwierdzenie.

Jeśli zmiany personelu nie były wcześniej znane kierownictwu, należy o nich zawiadomić władze przy najbliższej okazji.

**M.A.714           Prowadzenie zapisów**  
(Record keeping)

- (a) Organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu musi prowadzić zapisy dotyczące wszystkich szczegółów wykonanych prac. Należy przechowywać zapisy wymagane zgodnie z M.A.305 oraz, jeśli ma to zastosowanie, zgodnie z M.A.306.
- (b) Jeśli organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu ma uprawnienia określone w pkt. M.A.711 lit. b), to musi przechowywać kopie wszystkich wydanych poświadczeń przeglądu zdatności do lotu i zaleceń lub, jeżeli ma to zastosowanie, przedłużonych wraz ze wszystkimi towarzyszącymi dokumentami. Ponadto organizacja będzie przechowywać kopię poświadczenia przeglądu zdatności do lotu, który przedłużyła na podstawie uprawnienia, o którym mowa w pkt. M.A.711 lit. a) ppkt 4.
- (c) Organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu musi przechowywać kopie wszystkich zapisów wymienionych w punkcie (b) przez okres dwóch lat od daty wycofania statku powietrznego z eksploatacji na stałe.
- (d) Zapisy muszą być przechowywane w sposób zapewniający ich zabezpieczenie przed uszkodzeniem, zmianami i kradzieżą.
- (e) Cały sprzęt komputerowy stosowany do tworzenia kopii zapasowych musi być przechowywany w innym miejscu, niż sprzęt zawierający dane robocze, w otoczeniu zapewniającym jego przechowywanie w dobrym stanie.
- (f) Jeśli zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego jest przekazywane do innej organizacji lub osoby, wszystkie zapisy muszą być przekazane do tej organizacji lub osoby. Nowa osoba lub organizacja musi zapewnić ciągłość przechowywania zapisów zgodnie z wyżej określonymi okresami.
- (g) Jeśli organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu kończy swoją działalność, wszystkie przechowywane zapisy muszą zostać przekazane do właściciela statku powietrznego.

**M.A.715           Ciągłość ważności zatwierdzenia**  
(Continued validity of approval)

- (a) Zatwierdzenie musi zostać wydane na czas nieograniczony. Jest ono ważne pod warunkiem, że:
1. organizacja pozostaje w zgodności z wymaganiami niniejszej Części oraz postanowieniami dotyczącymi usuwania niezgodności wg M.B.705, oraz;
  2. kompetentne władze mają dostęp do organizacji, dla oceny spełnienia w sposób ciągły wymagań niniejszej Części, oraz;
  3. nie nastąpiło zrzeczenie się lub cofnięcie zatwierdzenia.
- (b) Po zrzeczeniu się lub cofnięciu orzeczenia zatwierdzającego, musi ono zostać zwrócone do kompetentnych władz.

**M.A.716**      **Niezgodności**  
(*Findings*)

- (a) Niezgodność poziomu 1 jest to każda znacząca niezgodność z wymaganiami Part M, która obniża standard bezpieczeństwa i stanowi poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu.
- (b) Niezgodność poziomu 2 jest to każda niezgodność z wymaganiami Part M, która może obniżyć standard bezpieczeństwa i może stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu.
- (c) Po otrzymaniu zawiadomienia o niezgodnościach zgodnie z M.B.705, posiadacz zatwierdzenia organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu musi ustalić plan i wykazać przeprowadzenie działań korygujących zadowalające kompetentne władze, w uzgodnionym z nimi terminie .

**PODCZĘŚĆ H POŚWIADCZENIE OBSŁUGI**

(*Subpart H Certificate of Release to Service – CRS*)

**M.A.801**      **Poświadczenie obsługi statku powietrznego**  
(*Aircraft certificate of release to service*)

- (a) Z wyjątkiem statków powietrznych dopuszczonych do eksploatacji przez organizację obsługową zatwierdzoną zgodnie z załącznikiem II (Part 145), poświadczenie obsługi wydawane jest zgodnie z niniejszą podczęścią.
- (b) Nie dopuszcza się do eksploatacji żadnego statku powietrznego bez poświadczenia obsługi wydanego po zakończeniu obsługi technicznej i stwierdzeniu, że całość wymaganej obsługi technicznej została przeprowadzona prawidłowo, przez:
1. odpowiedni personel poświadczający w imieniu organizacji obsługowej zatwierdzonej zgodnie z działem A podsekcją F niniejszego załącznika (Part M); lub
  2. personel poświadczający zgodnie z wymogami załącznika III (Part 66), z wyjątkiem złożonych zadań obsługowych wymienionych w załączniku VII do niniejszego załącznika, do których stosuje się pkt. 1; lub
  3. pilota-właściciela zgodnie z pkt. M.A.803;
- (c) W drodze odstępstwa od przepisów pkt. M.A.801 lit. b) ppkt 2, w przypadku statków powietrznych ELA1 nieużytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym złożone zadania obsługowe statków powietrznych wymienione w załączniku VII mogą być dopuszczone przez personel poświadczający wymieniony w pkt. M.A.801 lit. b) ppkt 2.
- (d) W drodze odstępstwa od przepisów pkt. M.A.801 lit. b), w sytuacji nieprzewidzianej , gdy statek powietrzny jest uziemiony w miejscu, gdzie brak jest organizacji obsługowej zatwierdzonej zgodnie z niniejszym załącznikiem lub załącznikiem II (Part 145), lub właściwego personelu poświadczającego, właściciel może upoważnić dowolną osobę, posiadającą co najmniej 3 letnie odpowiednie doświadczenie w zakresie obsługi technicznej i właściwe kwalifikacje, do przeprowadzenia obsługi technicznej zgodnie z normami ustalonymi w podczęści D niniejszego załącznika i zwolnienia statku powietrznego do użytkowania. W takim przypadku właściciel:

1. uzyskuje szczegółowe dane dotyczące wszelkich wykonanych prac oraz kwalifikacji osoby wystawiającej poświadczenie i przechowuje te dane w dokumentacji statku powietrznego; oraz
  2. zapewnia jak najszybciej jak to jest możliwe, ale nie później jak w ciągu siedmiu dni powtórne sprawdzenie i zatwierdzenie wszelkiej tego rodzaju obsługi technicznej przez odpowiednio upoważnioną osobę określoną w pkt. M.A.801 lit. b) bądź organizację zatwierdzoną zgodnie z działem A podczęścią F niniejszego załącznika (Part M), lub załącznikiem II (Part 145),; oraz
  3. powiadamia organizację odpowiedzialną za zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu statku powietrznego, jeżeli umowa z nią jest zawarta zgodnie z pkt. M.A.201 lit. e), lub –w razie braku takiej umowy –właściwy właściwą władzę, w terminie 7 dni od wystawienia takiego upoważnienia do poświadczenia.
- (e) W przypadku dopuszczenia do eksploatacji na podstawie pkt. M.A.801 lit. b) ppkt 2 lub pkt. M.A.801 lit. c), w wykonywaniu zadań obsługi technicznej personel poświadczający może wspomagać jedna osoba lub więcej będąca pod jego bezpośrednią i stałą kontrolą.
- (f) Poświadczenie obsługi musi zawierać przynajmniej następujące informacje:
1. podstawowe dane na temat przeprowadzonej obsługi technicznej; oraz
  2. datę zakończenia obsługi technicznej; oraz
  3. dane identyfikacyjne organizacji i/lub osoby wystawiającej dopuszczenie do eksploatacji, zawierające:
    - (i) numer zatwierdzenia organizacji obsługowej zatwierdzonej zgodnie z działem A podczęścią F niniejszego załącznika (Part M) oraz personelu poświadczającego, który wystawia taki certyfikat; lub
    - (ii) w przypadku certyfikatu poświadczenia obsługi wydanego zgodnie z pkt. M.A.801 lit. b) ppkt 2 lub pkt. M.A.801 lit. c), dane identyfikacyjne i, gdzie stosowne, numer licencji personelu poświadczającego, wystawiającego taki certyfikat;
  4. ograniczenia w zakresie zdadności do lotu lub operacyjne, jeśli występują.
- (g) W drodze odstępstwa od przepisów lit. b) i niezależnie od przepisów lit. h), w przypadku braku możliwości zakończenia wymaganej obsługi technicznej można wydać poświadczenie obsługi w ramach ograniczeń zatwierdzonych dla statku powietrznego. Fakt ten, wraz z wszelkimi stosownymi ograniczeniami w zakresie zdadności do lotu lub operacyjnymi jest odnotowywany w poświadczeniu obsługi statku powietrznego przed jego wydaniem, jako część informacji wymaganej na podstawie lit. f) ppkt 4.
- (h) Poświadczenie obsługi nie będzie wydane w przypadku istnienia jakiegokolwiek wiadomego braku zgodności, stanowiącego zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu.”.

**M.A.802 Poświadczenie obsługi podzespołu**  
(*Component certificate of release to service*)

- (a) Poświadczenie obsługi jest wydawane każdorazowo po zakończeniu obsługi technicznej podzespołu statku powietrznego zgodnie z pkt. M.A.502..
- (b) Autoryzowane poświadczenie obsługi, określane jako formularz 1 EASA, stanowi dopuszczenie poświadczenie obsługi dopuszczające podzespół do eksploatacji, z wyjątkiem przypadku, gdy tego rodzaju obsługa techniczna podzespołów statku powietrznego została wykonana zgodnie z pkt. M.A.502 lit. b) lub pkt. M.A.502 lit. d) i wówczas obsługa techniczna podlega procedurom dopuszczania statku powietrznego do eksploatacji zgodnie z pkt. M.A.801.

**M.A.803 Upoważnienie pilota-właściciela**  
(*Pilot-owner authorization*)

- (a) Aby kwalifikować się jako pilot-właściciel, dana osoba musi:
1. posiadać ważną licencję pilota (lub dokument równoważny), wystawioną lub uznaną przez państwo członkowskie z uprawnieniami na typ lub klasę statku powietrznego ; oraz
  2. być właścicielem statku powietrznego, jako wyłączny właściciel lub współwłaściciel; właściciel musi być:



- (i) jedną z osób fizycznych wskazanych w dokumencie rejestracyjnym; lub
  - (ii) członkiem podmiotu prawnego prowadzącego działalność rekreacyjną o charakterze niekomercyjnym, ten który to podmiot prawny jest wyszczególniony w dokumencie rejestracyjnym jako właściciel lub operator i ten członek bezpośrednio uczestniczy w procesie podejmowania decyzji przez dany podmiot prawny i jest przez niego wyznaczony do wykonywania obsługi technicznej jako pilot-właściciel.
- (b) W odniesieniu do każdego prywatnie użytkowanego statku powietrznego z napędem silnikowym o prostej konstrukcji i maksymalnej masie startowej nie większej niż 2 730 kg, szybowca, motoszybowca lub balonu, pilot-właściciel może wystawić poświadczenie obsługi po przeprowadzeniu ograniczonej obsługi technicznej jako pilot-właściciel określonej w załączniku VIII.
- (c) Zakres ograniczonej obsługi technicznej wykonywanej przez pilota-właściciela określony jest w programie obsługi technicznej statku powietrznego, o którym mowa w pkt. M.A.302.
- (d) Poświadczenie obsługi musi zawierać podstawowe szczegółowe informacje na temat przeprowadzonej obsługi technicznej, zastosowanych danych obsługowych, datę jej zakończenia oraz tożsamość, podpis i numer licencji pilota-właściciela wystawiającego takie poświadczenie i zostać odnotowane w książce statku powietrznego.

## **PODCZEŚĆ I POŚWIADCZENIE PRZEGLĄDU ZDATNOŚCI DO LOTU**

*(Subpart I Airworthiness Review Certificate)*

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

W celu zagwarantowania ważności poświadczenia zdatności do lotu statku powietrznego przeprowadza się okresowy przegląd zdatności do lotu statku powietrznego i dokumentacji ciągłej zdatności do lotu.

- (a) Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu jest wydawane zgodnie z załącznikiem III (formularz 15a lub 15b EASA) po pomyślnym zakończeniu przeglądu zdatności do lotu. Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu jest ważne jeden rok.
- (b) Statek powietrzny w kontrolowanym środowisku oznacza statek powietrzny: (i) na bieżąco obsługiwany w okresie poprzedzających 12 miesięcy przez jedną zatwierdzoną organizację zarządzania zdatnością do lotu, zatwierdzoną zgodnie z działem A podczęścią G niniejszego załącznika (Part M); i (ii) objęty w okresie poprzedzających 12 miesięcy obsługą techniczną prowadzoną przez organizację obsługową zatwierdzoną zgodnie z działem A podczęścią F niniejszego załącznika (Part M) lub załącznikiem II (Part 145). Obejmuje to zadania związane z obsługą techniczną określone w pkt. M.A.803 lit. b) prowadzone i zatwierdzone zgodnie z pkt. M.A.801 lit. b) ppkt 2 lub pkt. M.A.801 lit. b) ppkt 3.
- (c) W przypadku wszystkich statków powietrznych użytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym oraz statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 2 730 kg, z wyjątkiem balonów, pozostających w kontrolowanym środowisku, organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, o której mowa w lit. b), , może, mając odpowiednie zatwierdzenia i pod warunkiem spełnienia wymogów lit. k):
1. wystawić poświadczenie przeglądu zdatności do lotu zgodnie z pkt. M.A.710; oraz
  2. dla wydanych przez siebie poświadczeń przeglądu zdatności do lotu, w przypadku gdy statek powietrzny pozostawał w kontrolowanym środowisku, przedłużyć dwukrotnie ważność poświadczenia przeglądu zdatności do lotu, każdorazowo na okres jednego roku.

- (d) W przypadku wszystkich statków powietrznych użytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym, oraz statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 2 730 kg, z wyjątkiem balonów, (i) niepozostających w kontrolowanym środowisku; lub (ii) zarządzanych przez organizację zarządzania ciągłą zdadnością do lotu, która nie ma prawa przeprowadzać przeglądu zdadności do lotu, poświadczanie przeglądu zdadności do lotu jest wystawiane przez właściwą władzę po wydaniu pozytywnej opinii na podstawie rekomendacji wydanej przez organizację zarządzania ciągłą zdadnością do lotu odpowiednio zatwierdzoną na podstawie działu A podczęść G niniejszego załącznika (Part M), i przesłanej wraz z wnioskiem właściciela lub operatora. Rekomendacja oparta będzie na przeglądzie zdadności do lotu przeprowadzonym zgodnie z pkt. M.A.710.
- (e) W przypadku statków powietrznych o maksymalnej masie startowej nie większej niż 2 730 kg, nieużytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym, oraz balonów, każda organizacja zarządzania ciągłą zdadnością do lotu zatwierdzona na podstawie działu A podczęść G niniejszego załącznika (Part M) i wskazana przez właściciela lub operatora, może, jeżeli odpowiednio zatwierdzona i pod warunkiem spełnienia wymogów lit. k):
1. wystawić poświadczenie przeglądu zdadności do lotu zgodnie z pkt. M.A.710; oraz
  2. dla wydanego przez siebie poświadczenia przeglądu zdadności do lotu, w przypadku gdy statek powietrzny pozostawał w kontrolowanym środowisku pod jej nadzorem, przedłużyć dwukrotnie ważność poświadczenia przeglądu zdadności do lotu, każdorazowo na okres jednego roku.
- (f) W drodze odstępstwa od przepisów pkt. M.A.901 lit. c) ppkt 2 i pkt. M.A.901 lit. e) ppkt 2, w przypadku statków powietrznych pozostających w kontrolowanym środowisku, organizacja, zarządzania ciągłą zdadnością do lotu statków powietrznych o której mowa w lit. b),, pod warunkiem spełnienia wymogów lit. k), może przedłużyć dwukrotnie, każdorazowo na okres jednego roku, ważność poświadczenia przeglądu zdadności do lotu, wydanego przez właściwą władzę lub przez inną organizację zarządzania ciągłą zdadnością do lotu, zatwierdzoną zgodnie z działem A podczęść G niniejszego załącznika (Part M).
- (g) W drodze odstępstwa od przepisów pkt. M.A.901 lit. e) i pkt. M.A.901 lit. i) ppkt 2, w przypadku statków powietrznych ELA1 nieużytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym i niepodlegających przepisom pkt. M.A.201 lit. i), poświadczenie przeglądu zdadności do lotu może być również wystawiona przez właściwą władzę po uzyskaniu pozytywnej opinii na podstawie rekomendacji personelu poświadczający, formalnie zatwierdzonego przez właściwą władzę i spełniającego wymogi załącznika III (Part 66), jak również wymogi określone w pkt. M.A.707 lit. a) ppkt 2 lit. a), i przesłanej wraz z wnioskiem właściciela lub operatora. się rekomendacja oparta będzie na przeglądzie zdadności do lotu przeprowadzonym zgodnie z pkt. M.A.710 z ważnością nie przekraczającą dwóch kolejnych lat.
- (h) W każdym przypadku, gdy okoliczności wskażą na istnienie potencjalnego zagrożenia bezpieczeństwa, właściwa władza dokona przeglądu zdadności do lotu i wystawi poświadczenie przeglądu zdadności do lotu.
- (i) Poza okolicznościami wskazanymi w przepisach lit. h), właściwa władza może również przeprowadzić przegląd zdadności do lotu i samodzielnie wystawić poświadczenie przeglądu zdadności do lotu w następujących przypadkach:
1. dla statków powietrznych nie użytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym w sytuacji, gdy statek jest zarządzany przez organizację zarządzania ciągłą zdadnością do lotu, zatwierdzoną zgodnie z działem A podczęścią G niniejszego załącznika (Part M) mieszczącą się w kraju trzecim;
  2. dla wszystkich balonów i wszelkich pozostałych statków powietrznych o maksymalnej masie startowej nie większej niż 2 730 kg, jeśli właściciel wystąpi z takim wnioskiem.
- (j) W przypadku gdy właściwa władza przeprowadza przegląd zdadności do lotu i/lub wystawia poświadczenie przeglądu zdadności do lotu, właściciel lub operator dostarczy właściwej władzy:
1. dokumentację wymaganą przez tę władzę; oraz
  2. odpowiednie zakwaterowanie w stosownej lokalizacji dla jej personelu; oraz

3. w miarę potrzeb wsparcie personelu posiadającego odpowiednie kwalifikacje zgodnie z załącznikiem III (Part 66) lub równorzędnego z personelem określonym w 145.A.30 lit. j) ppkt 1 i 2 załącznika II (Part 145).
- (k) Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu nie może być wydane lub przedłużone, jeżeli istnieją dowody lub powody, aby sądzić, że statek powietrzny jest niesprawny..

**M.A.902. Ważność poświadczenia przeglądu zdatności do lotu**  
(Validity of the airworthiness review certificate)

- (a) Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu traci ważność:
1. jeśli zostaje ono zawieszono lub cofnięte; lub
  2. jeśli świadectwo zdatności do lotu zostaje zawieszono lub cofnięte; lub
  3. jeśli statek powietrzny nie znajduje się w rejestrze statków powietrznych Państwa Członkowskiego ; lub
  4. jeśli certyfikat typu, w oparciu o który zostało wydane świadectwo zdatności do lotu zostaje zawieszony lub cofnięty.
- (b) Statek powietrzny nie może wykonywać lotów, jeśli świadectwo zdatności do lotu jest nieważne lub, jeśli:
1. ciągła zdatność do lotu statku powietrznego lub podzespołu, zabudowanego na statku powietrznym, nie spełnia wymagań niniejszej Części ,lub;
  2. statek powietrzny jest niezgodny z projektem typu zatwierdzonym przez Agencję, lub;
  3. statek powietrzny był użytkowany z przekroczeniem ograniczeń zatwierdzonej instrukcji użytkowania w locie lub świadectwa zdatności do lotu i nie zostały podjęte odpowiednie działania, lub;
  4. statek powietrzny uczestniczył w wypadku lub incydencie mającym wpływ na jego zdatność do lotu i nie zostały podjęte odpowiednie działania dla przywrócenia zdatności do lotu, lub;
  5. modyfikacja lub naprawa nie zostały zatwierdzone zgodnie z Part 21.
- (c) Po zrzeczeniu się lub cofnięciu poświadczenia przeglądu zdatności do lotu, musi ono być zwrócone do kompetentnych władz.

**M.A.903 Przekazanie rejestracji statku powietrznego w ramach Unii Europejskiej**  
(Transfer of aircraft registration within EU)

- (a) Przy przekazywaniu rejestracji statku powietrznego w ramach Unii Europejskiej, wnioskujący musi:
1. poinformować poprzednie Państwo Członkowskie o tym, w którym Państwie Członkowskim statek zostanie zarejestrowany, a następnie;
  2. wystąpić do nowego Państwa Członkowskiego o wydanie nowego świadectwa zdatności do lotu zgodnie z Part 21.
- (b) Niezależnie od wymagań punktu M.A.902(a)(3), poprzednie poświadczenie przeglądu zdatności do lotu musi pozostać w mocy do czasu jego wygaśnięcia.

**M.A.904 Przegląd zdatności do lotu statków powietrznych importowanych do Unii Europejskiej**  
(Airworthiness review of aircraft imported into EU)

- (a) W przypadku wprowadzania do rejestru państwa członkowskiego statku powietrznego z kraju trzeciego, wnioskodawca:
1. występuje do państwa członkowskiego rejestracji o wydanie nowego świadectwa zdatności do lotu zgodnie z załącznikiem (Part 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003; oraz

2. dla innych niż nowe statków powietrznych wykonuje w sposób zadawalający przegląd zdatności do lotu zgodnie z pkt. M.A.901; oraz

3. zapewnia wykonanie całości obsługi technicznej w celu uzyskania zgodności z zatwierdzonym programem obsługi technicznej zgodnie z pkt. M.A.302.

- (b) Po stwierdzeniu, że statek powietrzny spełnia odpowiednie wymagania, organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu przesyła, w stosownych przypadkach, udokumentowaną rekomendację państwu członkowskiemu rejestracji w celu wydania poświadczenia przeglądu zdatności do lotu..
- (c) Właściciel musi umożliwić dostęp do statku powietrznego dla dokonania inspekcji przez Państwo Członkowskie rejestracji.
- (d) Po stwierdzeniu, że statek powietrzny spełnia wymagania Part 21, nowe świadectwo zdatności do lotu będzie wydane przez Państwo Członkowskie rejestracji.
- (e) Państwo Członkowskie musi również wydać poświadczenie przeglądu zdatności do lotu, ważne na ogół na jeden rok, chyba że Państwo Członkowskie ograniczy jego ważność ze względów bezpieczeństwa.

**M.A.905**            **Niezgodności**  
(*Findings*)

- (a) Niezgodność poziomu 1 jest to każda znacząca niezgodność z wymaganiami Part M, która obniża standard bezpieczeństwa i stanowi poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu.
- (b) Niezgodność poziomu 2 jest to każda niezgodność z wymaganiami Part M, która może obniżyć standard bezpieczeństwa i może stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu.
- (c) Po otrzymaniu zawiadomienia o niezgodnościach zgodnie z M.B.303, osoba lub organizacja odpowiedzialna zgodnie z M.A.201, musi ustalić plan i wykazać przeprowadzenie działań korygujących, zadowalających kompetentne władze, w uzgodnionym z nimi terminie, łącznie z działaniami korygującymi, które mają na celu zapobieżenie ponownemu występowaniu niezgodności i ich przyczynom.

## DZIAŁ B PROCEDURY DLA KOMPETENTNYCH WŁADZ

(Section B Procedures For Competent Authorities)

### PODCZEŚĆ A ZASADY OGÓLNE

(Subpart A General)

#### **M.B.101**      **Zakres** (Scope)

Ten dział określa wymagania administracyjne, które powinny być stosowane przez kompetentne władze, odpowiedzialne za zastosowanie i wprowadzenie w życie Działu A niniejszej Części.

#### **M.B.102**      **Kompetentne władze** (Competent authority)

##### (a)      Ogólne (General)

Państwo Członkowskie musi wyznaczyć kompetentne władze, które będą posiadać uprawnienia do wydawania, utrzymania ciągłości, zmiany, zawieszania lub cofania poświadczeń oraz uprawnienia do nadzoru nad ciągłą zdadnością do lotu. Te kompetentne władze muszą opracować udokumentowane procedury i strukturę organizacyjną.

##### (b)      Zasoby (Resources)

Ilość personelu musi być odpowiednia dla spełnienia wymagań wyspecyfikowanych w niniejszym Dziale B.

##### (c)      Kwalifikacje i szkolenia (Qualification and training)

Cały personel wykonujący zadania wg Part M musi posiadać odpowiednie kwalifikacje, wiedzę, doświadczenie oraz przejść przeszkolenie podstawowe i uzupełniające, aby mógł wykonywać przydzielone mu zadania.

##### (d)      Procedury (Procedures)

Kompetentne władze muszą opracować procedury, które będą dokładnie określać sposoby spełnienia wymagań niniejszej Części.

Procedury te muszą być analizowane i uzupełniane, dla zapewnienia zachowania ciągłej zgodności z przepisami.

#### **M.B.103**      **Akceptowalne sposoby spełnienia wymagań** (Acceptable means of compliance )

Agencja musi opracować akceptowalne sposoby spełnienia wymagań, które Państwa Członkowskie mogą stosować w celu ustalenia spełnienia wymagań niniejszej Części. Jeśli akceptowalne sposoby spełnienia wymagań są spełnione, to uznaje się, że spełnione są odnośne wymagania niniejszej Części.

#### **M.B.104**      **Prowadzenie zapisów** (Record-keeping)

(a)      Kompetentne władze muszą ustanowić system prowadzenia zapisów, pozwalający na identyfikowanie procesów wydawania, utrzymania ciągłości, zmian, zawieszania lub cofania każdego poświadczenia.

(b)      Zapisy dotyczące nadzoru organizacji zatwierdzonych zgodnie z Part M, muszą zawierać jako minimum:

1. wniosek o zatwierdzenie organizacji,
2. orzeczenie zatwierdzające organizację, ze wszystkimi zmianami,

3. kopię programu audytów, określającego planowane daty audytów i daty wykonania audytów,
  4. zapisy z ciągłego nadzoru przez kompetentne władze, w tym zapisy z wszystkich audytów,
  5. kopie całej odnośnej korespondencji,
  6. informacje dotyczące wszystkich wyjątków oraz działań wprowadzających,
  7. wszystkie raporty innych kompetentnych władz, dotyczące nadzoru organizacji,
  8. charakterystykę lub instrukcję organizacji, wraz ze zmianami,
  9. kopie wszystkich innych dokumentów zatwierdzonych bezpośrednio przez kompetentne władze.
- (c) Okres przechowywania zapisów wymienionych w punkcie (b) musi wynosić co najmniej cztery lata.
- (d) Zapisy dotyczące nadzoru nad każdym statkiem powietrznym powinny zawierać przynajmniej kopie następujących dokumentów:
1. świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego
  2. poświadczenia przeglądów zdatności do lotu
  3. zalecenia organizacji wg Działu A Podczęść G
  4. raportów z przeglądów zdatności do lotu, przeprowadzonych bezpośrednio przez Państwo Członkowskie
  5. całej odnośnej korespondencji dotyczącej statku powietrznego
  6. informacji dotyczących wszystkich odstępstw oraz działań wykonawczych
  7. wszystkich dokumentów, zatwierdzonych bezpośrednio przez kompetentne władze zgodnie z M.B. Podczęść B.
- e) Zapisy wymienione w punkcie (d) muszą być przechowywane przez dwa lata po wycofaniu statku powietrznego z eksploatacji na stałe.
- f) Wszystkie zapisy wymienione w M.B.104 muszą być udostępniane innym Państwom Członkowskim i Agencji, na ich życzenie.

**M.B.105 Wymiana informacji**  
(*Mutual exchange of information*)

- (a) W celu zwiększenia bezpieczeństwa lotnictwa, kompetentne władze muszą uczestniczyć w wymianie informacji, zgodnie z Artykułem 11 podstawowego rozporządzenia.
- (b) Nie ograniczając kompetencji Państw Członkowskich, w razie potencjalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa dotyczącego kilka Państw Członkowskich, właściwe kompetentne władze będą pomagać sobie nawzajem w wykonywaniu niezbędnych czynności nadzoru.

**PODCZEŚĆ B ODPOWIEDZIALNOŚĆ**

(*Subpart B Accountability*)

**M.B.201 Odpowiedzialność**  
(*Responsibility*)

Za przeprowadzanie inspekcji i badań, mających na celu stwierdzenie spełnienia wymagań niniejszej Części odpowiedzialne są kompetentne władze opisane w M.1.

**PODCZEŚĆ C CIĄGŁA ZDATNOŚĆ DO LOTU**

(*Subpart C Continuing Airworthiness*)

**M.B.301 Program obsługi technicznej**  
(*Maintenance programme*)

- (a) Kompetentne władze muszą sprawdzić czy program obsługi jest zgodny z M.A.302.
- (b) Za wyjątkiem jak podano inaczej w M.A.302 (c), program obsługi technicznej i jego zmiany muszą być zatwierdzone bezpośrednio przez kompetentne władze.

- (c) W przypadku zatwierdzenia pośredniego, procedury programu obsługi technicznej muszą być zatwierdzone przez kompetentne władze za pośrednictwem charakterystyki zarządzania ciągłą zdatnością do lotu.
- (d) W celu zatwierdzenia programu obsługi technicznej zgodnie z punktem (b), kompetentne władze muszą mieć dostęp do wszystkich danych wymaganych zgodnie z M.A.302 (d),(e) oraz (f).

**M.B.302 Odstępstwa**  
(Exemptions)

Wszystkie odstępstwa przyznane zgodnie z Artykułem 14.4 podstawowego rozporządzenia, muszą być zarejestrowane i przechowywane przez kompetentne władze.

**M.B.303 Monitorowanie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego**  
(Aircraft continuing airworthiness monitoring)

- (a) Właściwa władza opracowuje program analityczny w celu monitorowania stanu zdatności do lotu floty statków powietrznych znajdujących się w jej rejestrze.
- (b) Program monitorowania musi obejmować wyrywkowe przeglądy statków powietrznych.
- (c) Program musi być opracowany z uwzględnieniem ilości statków powietrznych znajdujących się w rejestrze, lokalnych informacji i przeprowadzonych działań nadzoru.
- (d) Przegląd wyrobu powinien się koncentrować na kluczowych elementach ryzyka zdatności do lotu i identyfikować wszystkie niezgodności. Kompetentne władze muszą przeanalizować wszystkie niezgodności w celu ustalenia ich przyczyn.
- (e) Wszystkie niezgodności muszą być przekazane na piśmie do osoby lub organizacji odpowiedzialnej wg M.A.201.
- (f) Kompetentne władze muszą rejestrować wszystkie niezgodności, działania korygujące i zalecenia.
- (g) W razie stwierdzenia podczas przeglądu statku powietrznego dowodu niezgodności z wymaganiami Części-M, kompetentne władze muszą podjąć działania zgodnie z M.B.903.
- (h) Jeśli powodem niezgodności jest niespełnienie wymagań jednej z Podczęści lub innej Części, do takiej niezgodności należy zastosować postanowienia odnośnej Części.
- (i) W celu ułatwienia podjęcia odpowiednich działań w zakresie egzekwowania przepisów, właściwe władze będą wymieniać się informacjami na temat niezgodności stwierdzonych zgodnie z przepisami lit. (h).

**M.B. 304 Cofnięcie, zawieszenie i ograniczenie**  
(Revocation, suspension and limitation)

Kompetentne władze muszą:

- a) zawiesić poświadczenie przeglądu zdatności do lotu, w oparciu o uzasadnione podstawy, w razie potencjalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa, lub,
- b) zawiesić , cofnąć lub ograniczyć poświadczenie zgodnie z M.B. 303 (g).

**PODCZEŚĆ D STANDARDY OBSŁUGI TECHNICZNEJ**

(Subpart D Maintenance Standards)

( będą opracowane)

## **PODCZĘŚĆ E PODZESPOŁY**

*(Subpart E Components)*

*(będzie opracowana)*

## **PODCZĘŚĆ F ORGANIZACJA OBSŁUGOWA**

*(Subpart F Maintenance Organisation)*

### **M.B.601      Wniosek** *(Application)*

Jeśli zaplecze obsługi znajduje się w kilku Państwach Członkowskich, kontrola i ciągły nadzór zatwierdzenia muszą być wykonywane wspólnie z kompetentnymi władzami wyznaczonymi przez Państwa Członkowskie, na których terytorium to zaplecze jest zlokalizowane.

### **M.B.602      Zatwierdzenie początkowe** *(Initial approval)*

- (a) Jeśli spełnione są wymagania M.A.606(a) oraz (b), kompetentne władze muszą poinformować formalnie wnioskującego na piśmie o zatwierdzeniu personelu wg M.A.606(a) oraz (b).
- (b) Kompetentne władze muszą sprawdzić, czy procedury zawarte w instrukcji organizacji obsługowej spełniają wymagania M.A. Podczęść F oraz zapewniają podpisanie zobowiązania przez kierownika odpowiedzialnego.
- (c) Kompetentne władze muszą sprawdzić, czy organizacja spełnia wymagania Part M Podczęść F.
- (d) Podczas badań do zatwierdzenia musi być zorganizowane przynajmniej jedno spotkanie z kierownikiem odpowiedzialnym, w celu sprawdzenia, czy rozumie on w pełni znaczenie zatwierdzenia i powód podpisania w imieniu organizacji zobowiązania do spełnienia wymagań procedur wyspecyfikowanych w instrukcji organizacji.
- (e) Wszystkie niezgodności muszą być przekazane na piśmie do organizacji wnioskującej.
- (f) Kompetentne władze muszą rejestrować wszystkie niezgodności, działania korygujące (działania wymagane do zamknięcia niezgodności) oraz zalecenia.
- (g) Przy zatwierdzeniu początkowym, wszystkie niezgodności muszą być skorygowane przez organizację i zamknięte przez kompetentne władze przed wydaniem zatwierdzenia.

### **M.B.603      Wydanie zatwierdzenia** *(Issue of approval)*

- (a) Jeśli organizacja obsługowa spełnia wymagania odpowiednich punktów tej Części, kompetentne władze muszą wydać wnioskującemu Formularz nr 3 EASA, orzeczenie zatwierdzające (Załącznik V), określające zakres zatwierdzenia.
- (b) Kompetentne władze muszą określić na Formularzu nr 3 EASA warunki zatwierdzenia.
- (c) Numer zatwierdzenia musi być podany na Formularzu nr 3 EASA w sposób ustalony przez Agencję

### **M.B.604      Ciągły nadzór** *(Continuing oversight)*

- (a) Kompetentne władze muszą posiadać i aktualizować program, określający planowane daty audytów oraz daty przeprowadzenia audytów, dla każdej organizacji obsługowej zatwierdzonej wg Części M.A. Podczęść F, znajdującej się pod ich nadzorem.



- (b) Każda organizacja musi być w całości poddana audytowi w okresie nie przekraczającym 24 miesięcy.
- (c) Wszystkie niezgodności muszą być przekazane do organizacji wnioskującej na piśmie.
- (d) Kompetentne władze muszą rejestrować wszystkie niezgodności, działania korygujące (działania wymagane do zamknięcia niezgodności) oraz zalecenia.
- (e) Przynajmniej raz na 24 miesiące musi być zorganizowane spotkanie z kierownikiem odpowiedzialnym, w celu sprawdzenia czy jest on poinformowany o ważnych sprawach stwierdzonych podczas audytów.

**M.B. 605**            **Niezgodności**  
(*Findings*)

- (a) Jeśli podczas auditów, lub w inny sposób, zostaną stwierdzone dowody niezgodności z wymaganiami Part M, kompetentne władze muszą podjąć następujące działania:
  1. W przypadku niezgodności poziomu 1, kompetentne władze muszą podjąć natychmiastowe działania w celu cofnięcia, ograniczenia lub zawieszenia, w całości lub w części, w zależności od zakresu niezgodności poziomu 1, zatwierdzenia organizacji obsługowej, aż do czasu przeprowadzenia przez organizację działań korygujących z pozytywnym skutkiem.
  2. W przypadku niezgodności poziomu 2, kompetentne władze muszą wyznaczyć okres na przeprowadzenie działań korygujących, odpowiadający rodzajowi niezgodności, nie dłuższy niż trzy miesiące. W niektórych przypadkach, przy końcu pierwszego okresu i w zależności od rodzaju niezgodności, kompetentne władze mogą przedłużyć ten 3-miesięczny okres, pod warunkiem, że istnieje zadowalający plan przeprowadzenia działań korygujących.
- (b) W razie niedotrzymania przez organizację terminów wyznaczonych przez kompetentne władze, kompetentne władze muszą podjąć działania w celu zawieszenia zatwierdzenia w całości lub części.

**M.B.606**            **Zmiany**  
(*Changes*)

- (a) Kompetentne władze spełni wszystkie odnośne punkty wstępnego procesu zatwierdzenia w odniesieniu do jakichkolwiek zmian w organizacji zgłoszonych zgodnie z pkt. M.A.617.
- (b) Kompetentne władze może narzucić warunki, zgodnie z którymi zatwierdzona organizacja obsługowa może działać w trakcie tych zmian, o ile nie ustali, że zatwierdzenie powinno zostać zawieszono ze względu na charakter lub zakres zmian.
- (c) W przypadku każdej zmiany w podręczniku organizacji obsługowej:
  1. W przypadku bezpośredniego zatwierdzania zmian zgodnie z pkt. M.A.604 lit. b), właściwa władza sprawdza, czy procedury określone w podręczniku są zgodne z przepisami niniejszego załącznika (Part M), zanim zatwierdzona organizacja zostanie formalnie powiadomiona o zatwierdzeniu.
  2. W przypadku procedury pośredniego zatwierdzania zmian zgodnie z pkt. M.A.604 lit. c), kompetentne władze sprawdzają:
    - (i) czy zmiany są drobne; oraz
    - (ii) że posiada odpowiednią kontrolę nad zatwierdzaniem wszelkich takich zmian, tak, aby nadal spełniały one wymogi niniejszego załącznika (Part M).

**M.B.607**            **Cofnięcie, zawieszenie i ograniczenie zatwierdzenia**  
(*Revocation, suspension and limitation of an approval*)

Kompetentne władze muszą:

- a) zawiesić zatwierdzenie, w oparciu o uzasadnione podstawy, w razie potencjalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa, lub
- b) zawiesić, cofnąć lub ograniczyć zatwierdzenie zgodnie z M.B.605.

## PODCZEŚĆ G ORGANIZACJA ZARZĄDZANIA CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU

### (*Subpart G Continuing Airworthiness Management Organisation*)

#### **M.B. 701      Wniosek** (*Application*)

- (a) W przypadku zarobkowego przewozu lotniczego, wraz z wnioskiem o wydanie, i tam gdzie ma to zastosowanie, o zmianę świadectwa operatora lotniczego, dla każdego typu statku powietrznego, który ma być użytkowany, kompetentne władze muszą otrzymać do zatwierdzenia:
1. charakterystykę zarządzania ciągłą zdatnością do lotu
  2. programy obsługi technicznej statków powietrznych operatora
  3. pokładowy dziennik techniczny statku powietrznego
  4. tam gdzie ma to zastosowanie, specyfikację techniczną umów o obsłudze technicznej, zawartych między operatorem i organizacją obsługową zatwierdzoną zgodnie Part 145.
- (b) Jeśli zaplecze znajduje się w kilku Państwach Członkowskich, kontrola i ciągły nadzór zatwierdzenia muszą być wykonywane wspólnie z kompetentnymi władzami wyznaczonymi przez Państwa Członkowskie, na których terytorium to zaplecze jest zlokalizowane.

#### **M.B.702      Zatwierdzenie początkowe** (*Initial approval*)

- (a) Jeśli spełnione są wymagania M.A.706 (a), (c), (d) oraz M.A.707, kompetentne władze muszą poinformować formalnie wnioskującego na piśmie o zatwierdzeniu personelu wg M.A.706(a), (c), (d) oraz M.A.707.
- (b) Kompetentne władze muszą sprawdzić, czy procedury wyspecyfikowane w charakterystyce zarządzania ciągłą zdatnością do lotu spełniają wymagania Part M Podczęść G oraz zapewniają, że kierownik odpowiedzialny podpisze zobowiązanie.
- (c) Kompetentne władze muszą sprawdzić, czy organizacja spełnia wymagania Part M Podczęść G.
- (d) Podczas badania do zatwierdzenia musi być zorganizowane przynajmniej jedno spotkanie z kierownikiem odpowiedzialnym, w celu sprawdzenia, czy rozumie on w pełni znaczenie zatwierdzenia i powód podpisania w imieniu organizacji zobowiązania do spełnienia wymagań procedur wyspecyfikowanych w charakterystyce zarządzania ciągłą zdatnością do lotu .
- (e) Wszystkie niezgodności muszą być zgłoszone do organizacji wnioskującej na piśmie.
- (f) Kompetentne władze muszą rejestrować wszystkie niezgodności, działania korygujące (działania wymagane do zamknięcia niezgodności) oraz zalecenia.
- (g) Przy zatwierdzeniu początkowym, wszystkie niezgodności muszą być skorygowane przez organizację i zamknięte przez kompetentne władze przed wydaniem zatwierdzenia.

#### **M.B.703      Wydanie zatwierdzenia** (*Issue of approval*)

- (a) Kompetentne władze muszą wydać wnioskującemu Formularz nr 14 EASA, orzeczenie zatwierdzające (Załącznik VI), określające zakres zatwierdzenia, jeśli organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu spełnia wymagania M.A. Podczęść G.
- (b) Kompetentne władze określają na Formularzu nr 14 EASA ważność zatwierdzenia.
- (c) Numer zatwierdzenia musi być podany na Formularzu nr 14 EASA w sposób ustalony przez Agencję.

- (d) W przypadku zarobkowego przewozu lotniczego, informacje podane na Formularzu nr 14 EASA muszą być włączone do świadectwa operatora lotniczego.

**M.B.704**            **Ciągły nadzór**  
(*Continuing oversight*)

- (a) Dla każdej organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, zatwierdzonej wg Part M Podczęść G, znajdującej się pod ich nadzorem, kompetentne władze muszą posiadać i aktualizować program określający planowane daty audytów oraz daty przeprowadzenia audytów.
- (b) Każda organizacja musi być w całości poddana audytowi w okresie nie przekraczającym 24 miesiące.
- (c) W każdym okresie 24 miesięcy musi być poddana sprawdzeniu odpowiednia grupa statków powietrznych zarządzanych przez organizację zatwierdzoną wg Części M.B. Podczęść G. Wielkość takiej grupy będzie ustalona przez kompetentne władze na podstawie wyników poprzednich audytów i przeglądów.
- (d) Wszystkie niezgodności muszą być przekazane organizacji wnioskującej na piśmie.
- (e) Kompetentne władze muszą rejestrować wszystkie niezgodności, działania korygujące (działania wymagane do zamknięcia niezgodności) oraz zalecenia.
- (f) Przynajmniej raz na 24 miesiące musi być zorganizowane spotkanie z kierownikiem odpowiedzialnym, w celu sprawdzenia czy jest on poinformowany o ważnych sprawach stwierdzonych podczas audytów.

**M.B.705**            **Niezgodności**  
(*Findings*)

- (a) Jeśli podczas audytów, lub w inny sposób, zostaną stwierdzone dowody niezgodności z wymaganiami Part M, kompetentne władze muszą podjąć działania następujące:
1. W przypadku niezgodności poziomu 1, kompetentne władze muszą podjąć natychmiastowe działania w celu cofnięcia, ograniczenia lub zawieszenia, w całości lub w części, w zależności od zakresu niezgodności poziomu 1, zatwierdzenia organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, aż do czasu przeprowadzenia przez organizację działań korygujących z pozytywnym skutkiem.
  2. W przypadku niezgodności poziomu 2, kompetentne władze muszą wyznaczyć okres na przeprowadzenie działań korygujących, odpowiadający rodzajowi niezgodności, nie dłuższy niż trzy miesiące. W niektórych przypadkach, przy końcu pierwszego okresu i w zależności od rodzaju niezgodności, kompetentne władze mogą przedłużyć ten 3-miesięczny okres, pod warunkiem, że istnieje zadowalający plan przeprowadzenia działań korygujących.
- (b) W razie niedotrzymania przez organizację terminów wyznaczonych przez kompetentne władze, kompetentne władze muszą podjąć działania w celu zawieszenia zatwierdzenia w całości lub części.

**M.B.706**            **Zmiany**  
(*Changes*)

- (a) Kompetentne władze spełnią wszystkie odnośne punkty wstępnego procesu zatwierdzenia w odniesieniu do jakichkolwiek zmian w organizacji zgodnie z pkt. M.A.713.
- (b) Kompetentne władze mogą narzucić warunki, zgodnie z którymi zatwierdzona organizacja zarządzania ciągłą zdatnością do lotu może działać w trakcie tych zmian, o ile nie ustali, że zezwolenie powinno zostać zawieszona ze względu na charakter lub zakres zmian.
- (c) W przypadku każdej zmiany w charakterystyce zarządzania ciągłą zdatnością do lotu:
1. W przypadku bezpośredniego zatwierdzania zmian zgodnie z pkt. M.A.704 lit. b), kompetentne władze sprawdzą, czy procedury określone w charakterystyce są zgodne z przepisami niniejszego załącznika (Part M), zanim zatwierdzona organizacja zostanie formalnie powiadomiona o zatwierdzeniu.

2. W przypadku procedury pośredniego zatwierdzania zmian zgodnie z pkt. M.A.704 lit. c), kompetentne władze zapewnią:
- (i) że zmiany są drobne; oraz
  - (ii) że posiada odpowiednią kontrolę nad zatwierdzaniem wszelkich takich zmian, tak, aby nadal spełniały one wymogi niniejszego załącznika (Part M).

**M.B.707 Cofnięcie, zawieszenie i ograniczenie zatwierdzenia**  
(*Revocation, suspension and limitation of an approval*)

Kompetentne władze muszą :

- a) zawiesić zatwierdzenie, w oparciu o uzasadnione podstawy, w razie potencjalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa, lub
- b) zawiesić, cofnąć lub ograniczyć zatwierdzenie zgodnie z M.B.705.

**PODCZEŚĆ H POŚWIADCZENIE OBSŁUGI**

(*Subpart H Certificate of Release to Service – CRS*)

(*będzie opracowana*)

**PODCZEŚĆ I POŚWIADCZENIE PRZEGLĄDU ZDATNOŚCI DO LOTU**

(*Subpart I Airworthiness Review Certificate*)

**M.B.901 Ocena zaleceń**  
(*Assessment of recommendation*)

Po otrzymaniu wniosku i związanego z nim zalecenia poświadczenia przeglądu zdatności do lotu zgodnie z M.A.902(d):

- 1. Odpowiedni, wykwalifikowany personel kompetentnych władz musi sprawdzić, czy poświadczenie zgodności zawarte w zaleceniu wykazuje, że kompletny przegląd zdatności do lotu wg M.A. 710 został przeprowadzony.
- 2. Kompetentne władze muszą sprawdzić i mogą zażądać dodatkowych informacji dla poparcia zalecenia.

**M.B.902 Przegląd zdatności do lotu wykonywany przez kompetentne władze**  
(*Airworthiness review by the competent authority*)

- (a) W przypadku gdy kompetentne władze przeprowadzają przegląd zdatności do lotu i wydaje poświadczenie przeglądu zdatności do lotu na formularzu 15a EASA ( załącznik III), on kompetentne władze wykona taki przegląd zdatności do lotu zgodnie z przepisami pkt. M.A.710.
- (b) Kompetentne władze będą zatrudniać odpowiedni personel ds. przeglądu zdatności do lotu w celu przeprowadzania przeglądów zdatności do lotu
  - 1. W przypadku wszystkich statków powietrznych użytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym oraz statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 2 730 kg, z wyjątkiem balonów, członkowie personelu:
    - a. mają co najmniej pięć lat doświadczenia w zapewnianiu ciągłej zdatności do lotu; oraz
    - b. posiadają odpowiednią licencję wydaną zgodnie załącznikiem III (Part 66) lub kwalifikacje w zakresie obsługi technicznej uznane przez państwo członkowskie i właściwe dla danej kategorii statków powietrznych (gdy załącznik III (Part 66) odnosi się do regulacji krajowych) bądź odpowiednie wykształcenie lotnicze lub równoważne; oraz

- c. posiadają formalne przeszkolenie w zakresie technicznej obsługi lotniczej; oraz
- d. zajmują stanowiska wiążące się z właściwymi obowiązkami.

Niezależnie od lit. a)–d) wymóg określony w pkt. M.B.902 lit. b) ppkt 1 lit. b. może zostać zastąpiony przez wymóg posiadania pięciu lat doświadczenia w zapewnianiu ciągłej zdatności do lotu poza doświadczeniem już wymaganym zgodnie z pkt. M.B.902 lit. b) ppkt 1 lit. a.

2. W przypadku statków powietrznych nieużytkowanych w zarobkowym transporcie lotniczym

- a. o maksymalnej masie startowej poniżej 2 730 kg, oraz balonów, członkowie personelu:
- b. mają co najmniej trzy lata doświadczenia w zapewnianiu ciągłej zdatności do lotu; oraz
- c. posiadają odpowiednią licencję wydana zgodnie z załącznikiem III (Part 66) lub kwalifikacje w zakresie obsługi technicznej uznane przez państwo członkowskie i właściwe dla danej kategorii statków powietrznych (gdy załącznik III (Part 66) odnosi się do regulacji krajowych) bądź odpowiedni stopień lotniczy lub równoważny; oraz
- d. posiadają odpowiednie przeszkolenie w zakresie technicznej obsługi lotniczej; oraz
- e. zajmują stanowiska wiążące się z właściwymi obowiązkami.

Niezależnie od lit. a–d wymóg podany w pkt. M.B.902 lit. b) ppkt 2 lit. b. może zostać zastąpiony przez wymóg posiadania czterech lat doświadczenia w zapewnianiu ciągłej zdatności do lotu poza doświadczeniem już wymaganym zgodnie z pkt. M.B.902 lit. b) ppkt 2 lit. a.

- (c) *Kompetentne władze przechowują kartoteki całego personelu zajmującego się przeglądami zdatności do lotu, obejmujące szczegółowe informacje o odpowiednich kwalifikacjach i skrócony opis zdobytego doświadczenia w zakresie zarządzania ciągłą zdatnością do lotu oraz odbytych szkoleń.*
- (d) *Kompetentne władze mają dostęp do odpowiednich danych określonych w pkt. M.A.305, M.A.306 i M.A.401 podczas przeprowadzania przeglądu zdatności do lotu.*
- (e) *Członkowie personelu, którzy przeprowadzają przegląd zdatności do lotu, wystawiają formularz 15a po pomyślnym zakończeniu przeglądu zdatności do lotu*

**M.B.903**            **Niezgodności**  
(Findings)

Jeśli podczas przeglądu statku powietrznego, lub w inny sposób, zostaną stwierdzone dowody niezgodności z wymaganiami Part M, kompetentne władze muszą podjąć działania następujące:

1. W przypadku niezgodności poziomu 1, kompetentne władze muszą wymagać podjęcia przed dalszym lotem odpowiednich działań korygujących oraz podjąć natychmiastowe działania w celu cofnięcia lub zawieszenia poświadczenia przeglądu zdatności do lotu.
2. W przypadku niezgodności poziomu 2, działania korygujące wymagane przez kompetentne władze muszą być odpowiednie do rodzaju niezgodności.

## **Załącznik I Umowa dotycząca Ciągłej Zdatości do Lotu**

### **(Appendix I Continuing Airworthiness Arrangement)**

1. Jeśli zgodnie z M.A.201 właściciel zawiera z organizacją ciągłej zdatości do lotu zatwierdzoną wg M.A. Podczęść G umowę na wykonywanie czynności zarządzania ciągłą zdatością do lotu, to na prośbę kompetentnych władz kopia umowy po jej podpisaniu przez obie strony musi być wysłana przez właściciela do kompetentnych władz Państwa Członkowskiego rejestracji.

2. Umowa musi być podpisana z uwzględnieniem wymagań Part M oraz musi określać obowiązki stron dotyczące ciągłej zdatości do lotu statku powietrznego.

3. Musi ona określać przynajmniej:

- znaki rejestracyjne statku powietrznego,
- typ statku powietrznego,
- numer fabryczny statku powietrznego,
- nazwisko właściciela lub zarejestrowanego dzierżawcy lub dane i adres firmy,

Dane i adres organizacji ciągłej zdatości do lotu zatwierdzonej wg M.A. Podczęść G.

4. Umowa musi stwierdzać co następuje:

Właściciel powierza zatwierdzonej organizacji zarządzanie ciągłą zdatością do lotu statku powietrznego, opracowanie programu obsługi technicznej, który będzie zatwierdzony przez władze zdatości do lotu Państwa Członkowskiego, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany oraz zorganizowanie obsługi technicznej statku powietrznego w zatwierdzonej organizacji zgodnie z powyższym programem obsługi technicznej.

Zgodnie z niniejszą umową, obie strony zobowiązują się do przestrzegania postanowień tej umowy.

Właściciel oświadcza, że według jego wiedzy, wszystkie informacje przekazywane do zatwierdzonej organizacji, dotyczące ciągłej zdatości do lotu statku powietrznego, są i będą dokładne oraz że statek powietrzny nie ulegnie zmianie bez uprzedniej zgody zatwierdzonej organizacji.

W razie naruszenia przez jedną ze stron postanowień tej umowy, umowa staje się nieważna. W takim przypadku właściciel zachowuje pełną odpowiedzialność za wszystkie czynności dotyczące ciągłej zdatości do lotu statku powietrznego oraz musi on o tym poinformować kompetentne władze Kraju Członkowskiego rejestracji w ciągu dwóch pełnych tygodni.

5. Jeśli zgodnie z M.A.201 właściciel zawiera umowę z organizacją ciągłej zdatości do lotu zatwierdzoną wg M.A. Podczęść G, podział obowiązków między stronami musi być następujący:

5.1. Obowiązki zatwierdzonej organizacji:

1. zapewnianie, że dany typ statku powietrznego wchodzi w zakres jego zatwierdzenia;
2. przestrzeganie warunków służących zachowaniu ciągłej zdatości do lotu statku powietrznego, wymienionych poniżej:
  - a) opracowanie programu obsługi technicznej dla statku powietrznego, włącznie z każdym opracowanym programem niezawodności, jeżeli ma to zastosowanie;
  - b) określenie (w programie obsługi technicznej) zadań obsługi technicznej, które może wykonać pilot-właściciel zgodnie z pkt. M.A.803 lit. c);
  - c) zorganizowanie procesu zatwierdzenia programu obsługi technicznej statku powietrznego;

- d) po jego zatwierdzeniu przestanie kopii programu obsługi technicznej statku powietrznego właścicielowi;
  - e) wykonanie inspekcji pomostowej z wykorzystaniem poprzedniego programu obsługi technicznej statku;
  - f) zapewnienie wykonania całości obsługi technicznej przez zatwierdzoną organizację obsługową;
  - g) podjęcie działań umożliwiających wykonanie odpowiednich dyrektyw zdatności do lotu;
  - h) zapewnienie wykonania napraw wszystkich usterek wykrytych podczas planowej obsługi technicznej, przeglądu zdatności do lotu lub usterek zgłoszonych przez właściciela przez zatwierdzoną organizację obsługową;
  - i) koordynowanie wykonania planowej obsługi technicznej, stosowania dyrektyw zdatności do lotu, wymiany części o ograniczonej żywotności, oraz wymagań w zakresie inspekcji podzespołów;
  - j) każdorazowe informowanie właściciela o przekazaniu statku powietrznego do zatwierdzonej organizacji obsługowej;
  - k) zarządzanie całą dokumentacją techniczną;
  - l) archiwizowanie całości dokumentacji technicznej;
3. zorganizowanie procesu zatwierdzenia każdej modyfikacji statku powietrznego, zgodnie z załącznikiem (Part 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003, przed jej wprowadzeniem w życie;
  4. zorganizowanie procesu zatwierdzenia każdej naprawy statku powietrznego, zgodnie z załącznikiem (Part 21) do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003, przed jej wykonaniem;
  5. informowanie właściwej władzy państwa członkowskiego rejestracji o każdym przypadku, gdy statek powietrzny nie został przekazany do zatwierdzonej organizacji obsługowej przez właściciela, na żądanie zatwierdzonej organizacji;
  6. informowanie właściwej władzy państwa członkowskiego rejestracji o każdym przypadku, nie przestrzegania niniejszej umowy;
  7. w miarę potrzeb przeprowadzanie przeglądu zdatności do lotu statku powietrznego i wystawianie poświadczenia przeglądu zdatności do lotu lub wydawanie rekomendacji właściwej władzy państwa członkowskiego rejestracji;
  8. przekazywanie kopii każdego wystawionego lub przedłużonego poświadczenia przeglądu zdatności do lotu właściwej władzy państwa członkowskiego rejestracji w ciągu 10 dni;
  9. sporządzanie meldunków o zdarzeniach zgodnie z nałożonym obowiązkiem przez stosowne regulacje.;
  10. informowanie właściwej władzy państwa członkowskiego rejestracji, o każdym przypadku wypowiedzenia niniejszej umowy przez którąkolwiek ze stron.
- 5.2. Obowiązki właściciela:
1. posiadanie ogólnej wiedzy na temat zatwierdzonego programu obsługi technicznej;
  2. posiadanie ogólnej wiedzy na temat przepisów niniejszego załącznika (Part M);
  3. przekazywanie statku powietrznego do zatwierdzonej organizacji obsługowej w uzgodnieniu z zatwierdzoną organizacją w terminie wyznaczonym przez zatwierdzoną organizację;
  4. wykonywanie modyfikacji wyłącznie po konsultacji z zatwierdzoną organizacją;
  5. informowanie zatwierdzonej organizacji o wszystkich czynnościach obsługi technicznej

*przeprowadzonych na wyjątkowych zasadach bez wiedzy i kontroli zatwierdzonej organizacji;*

*6. zgłaszanie, za pośrednictwem książki statku powietrznego, zatwierdzonej organizacji wszystkich usterek wykrytych podczas eksploatacji;*

*7. informowanie właściwej władzy państwa członkowskiego rejestracji o każdym przypadku, wypowiedzenia niniejszej umowy przez którąkolwiek ze stron;*

*8. każdorazowe informowanie właściwej władzy państwa członkowskiego rejestracji i zatwierdzonej organizacji o sprzedaży statku powietrznego;*

*9. sporządzanie meldunków o zdarzeniach, zgodnie z nałożonym obowiązkiem przez stosowne regulacje;*

*10. regularne informowanie zatwierdzonej organizacji o nalocie statku powietrznego oraz przekazywanie wszelkich pozostałych danych dotyczących użytkowania statku powietrznego, zgodnie z ustaleniami z zatwierdzoną organizacją;*

*11. odnotowanie w książce statku powietrznego poświadczenia obsługi w sposób określony w pkt. M.A.803. lit. d) w przypadku wykonania obsługi technicznej przez pilota-właściciela bez wykraczania poza zakres zadań obsługi technicznej podany w zatwierdzonym programie obsługi technicznej określonym w pkt. 803 lit. c);*

*12. informowanie zatwierdzonej organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu odpowiedzialnej za zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego nie później niż 30 dni po zakończeniu wszelkich zadań obsługi technicznej wykonanej przez pilota-właściciela zgodnie z pkt. M.A.305 lit. a)*

---



## Załącznik II Formularz nr 1 EASA

(Appendix II EASA Form 1)

Stosowanie Formularza nr 1 EASA przy obsłudze technicznej  
(Use of the EASA Form 1 for maintenance)

### 1 ZASADY OGÓLNE

Poświadczenie musi być zgodne z załączonym wzorem, łącznie z numerami pól i ich rozmieszczeniem. Rozmiary każdego pola mogą się różnić od wzoru, żeby odpowiadały indywidualnym potrzebom, jednak nie w takim stopniu, aby Poświadczenie było nierozpoznawalne. Rozmiar poświadczenia może być znacząco powiększony lub zmniejszony, pod warunkiem, że poświadczenie pozostanie wyraźne i czytelne. W razie wątpliwości należy skonsultować się ze swoim Państwem Członkowskim.

Każdy wydruk musi być wyraźny i czytelny, umożliwiając jego łatwe odczytanie.

Poświadczenie powinno być kopiowane z wzorca lub opracowane komputerowo, ale zawsze druk linii i znaków pisarskich musi być wyraźny i czytelny. Dozwolone jest kopiowanie z wzorca zgodnego z załączonym wzorem, ale nie dopuszcza się wprowadzania żadnych innych sformułowań poświadczających.

**Dopuszczalne jest stosowanie języka angielskiego oraz, tam gdzie jest to właściwe, języka / języków danego Państwa Członkowskiego.**

Poświadczenie może być wypełnione w języku angielskim, jeśli jest wykorzystywane dla celów eksportowych, w pozostałych przypadkach może ono być wypełnione w oficjalnym języku/ językach danego Państwa Członkowskiego.

Wpisy w poświadczeniu mogą być wpisane na maszynie, wydrukowane komputerowo lub wpisane ręcznie drukowanymi literami i muszą pozwalać na ich łatwe odczytanie,

Skróty należy ograniczyć do minimum.

Puste miejsce na odwrocie poświadczenia może być wykorzystane przez wystawiającego do zamieszczenia dodatkowych informacji, ale nie powinno zawierać żadnych sformułowań poświadczających.

Oryginał poświadczenia musi być dołączony do wyrobów i musi być ustalony związek między poświadczeniem i wyrobami. Kopia poświadczenia musi być przechowywana przez organizację, która wyprodukowała wyrób lub dokonała jego obsługi. Jeśli druk poświadczenia i dane są w całości przetwarzane komputerowo, to pod warunkiem uzyskania na to zgody Państwa Członkowskiego, można przechowywać druk poświadczenia i dane w odpowiednio zabezpieczonej komputerowej bazie danych.

Jeśli zostało wystawione jedno poświadczenie dla kilku wyrobów, które następnie zostały rozdzielone, np. przez dystrybutora części, kopie poświadczenia muszą być dołączone do wyrobów, a oryginał poświadczenia musi być zatrzymany przez organizację, która otrzymała daną partię wyrobów. Niezachowanie oryginału poświadczenia może spowodować unieważnienie poświadczenia dla tych wyrobów.

**UWAGA:** Nie ma ograniczeń dotyczących ilości kopii poświadczenia wysłanych do klienta lub zatrzymanych przez organizację wystawiającą.

Poświadczenie dołączone do wyrobu może być umieszczone w kopercie i przymocowane do wyrobu w celu zabezpieczenia go przed zniszczeniem.

### 2. WYPEŁNIANIE POŚWIADCZENIA PRZEZ WYSTAWIAJĄCEGO

Jeśli nie postanowiono inaczej, żeby poświadczenie było ważne, muszą być w nim wypełnione wszystkie pola.

Pole 1 Państwo Członkowskie, w ramach którego zatwierdzenia poświadczenie zostało wystawione. Ta informacja może być wydrukowana na formularzu.

Pole 2 Wydrukowany na formularzu napis:  
„Poświadczenie produkcji / obsługi / Formularz nr 1 EASA „

Pole 3 W tym polu powinien być wydrukowany numer identyfikacyjny, w celu sterowania poświadczeniem i zapewnienia jego identyfikowalności. W przypadku dokumentu wystawianego komputerowo, kiedy numery generuje program komputerowy, numer identyfikacyjny nie musi być wcześniej wydrukowany.

Pole 4 Pełna nazwa i adres plus adres pocztowy, jeśli jest inny, zatwierdzonej organizacji poświadczającej wyroby objęte poświadczeniem. To pole może być wcześniej wydrukowane na formularzu. Dozwolone jest umieszczenie znaków firmowych itp., jeśli mieszczą się one w ramach pola.

Pole 5 Celem tego pola jest podanie numeru zamówienia /umowy/ faktury lub innego procesu wewnątrz organizacji, który może zapewnić szybką identyfikację.

Pole 6 To pole jest umieszczone dla wygody organizacji wydającej poświadczenie, żeby umożliwić łatwe odniesienie do Pola 13 „Uwagi”, przez podanie numeru pozycji. Wypełnianie tego pola nie jest obowiązkowe.

Jeśli poświadczenie dotyczy wielu wyrobów, dopuszcza się stosowanie oddzielnej listy zawierającej odniesienia pomiędzy poświadczeniem i tą listą.

Pole 7 Należy podać nazwę lub opis wyrobu. Zaleca się stosowanie opisu podanego w Ilustrowanym Katalogu Części [ Illustrated Parts Catalogue IPC]

Pole 8 Podać Numer Katalogowy [Part Number]. Zaleca się podanie numeru wg Ilustrowanego Katalogu Części.

Pole 9 Pole to stosuje się do określenia sprzętu posiadającego Certyfikat Typu, na którym ma być zamontowany wyrób objęty poświadczeniem. Wypełnienie tego pola jest nieobowiązkowe, ale w razie jego wypełnienia dopuszczalne są wpisy następujące:

a) Konkretny typ lub model statku powietrznego, silnika, śmigła lub APU lub odniesienie do łatwo dostępnego katalogu lub instrukcji zawierających taką informację, np. „Cessna 150”

b) „Różne”, jeśli wiadomo, że wyrób nadaje się do zamontowania na kilku modelach sprzętu posiadającego Certyfikat Typu, chyba że wystawiający chce ograniczyć jego zastosowanie do zamontowania na konkretnym modelu, co powinien zaznaczyć.

c) „Nieznane”, jeśli przeznaczenie nie jest znane. Zazwyczaj ta kategoria jest stosowana przez organizacje obsługowe

UWAGA: Żadna informacja podana w Polu 9 nie stanowi zezwolenia na zamontowanie wyrobu na konkretnym statku powietrznym, silniku, śmigle lub APU. Użytkownik/ dokonujący montażu powinien potwierdzić za pośrednictwem dokumentów takich jak Katalog Części, Biuletyny Serwisowe itp., czy dany wyrób jest przeznaczony do zamontowania na danym sprzęcie.

Pole 10 Podać ilość wyrobów objętych poświadczeniem

Pole 11 Podać numer seryjny wyrobu i/lub numer partii, jeśli ma zastosowanie. Jeśli oba przypadki nie mają zastosowania, wpisać "nie dotyczy".

Pole 12 Wyrazy podane poniżej w cudzysłowie, wraz z ich definicjami, określają status poświadczanego wyrobu. W tym polu należy wpisać jedno z tych słów lub ich kombinację:

1 „ WYKONANO NAPRAWĘ GŁÓWNA ”

Przywrócenie właściwości używanego wyrobu przez wykonanie inspekcji, prób i wymiany zgodnie z zatwierdzonym standardem(\*), celem przedłużenia okresu użytkowania.

2 „WYKONANO INSPEKCJĘ / PRÓBY ”

Sprawdzenie wyrobu w celu określenia zgodności z zatwierdzonym standardem(\*)

3 „ZMODYFIKOWANO ”

Przeróbka wyrobu zgodnie z zatwierdzonym standardem (\*)

4 „NARAWIONO”

Przywrócenie wyrobu do stanu sprawności zgodnie z zatwierdzonym standardem (\*)

5 „ZREGENEROWANO”

Przywrócenie używanej opony do stanu używalności zgodnie z zatwierdzonym standardem(\*)

6 „PRZEMONTOWANO”

Ponowne zmontowanie wyrobu zgodnie z zatwierdzonym standardem(\*)

Przykład: Śmigło po transporcie.

UWAGA: Tą możliwość należy stosować tylko w odniesieniu do wyrobów, które pierwotnie były całkowicie złożone przez producenta zgodnie z przepisami produkcyjnymi, takimi jak m.in. Part 21.

(\*) Zatwierdzony standard oznacza normę produkcyjną / konstrukcyjną / obsługową/ jakościową, zatwierdzoną przez kompetentne władze.

Powyższe oświadczenie powinno być poparte przywołaniem w Polu 13 zatwierdzonych danych / instrukcji/ specyfikacji, zastosowanych podczas obsługi technicznej.

Pole 13W tym polu należy wpisać obowiązkowo, bezpośrednio lub przez przywołanie, wszystkie informacje dotyczące dokumentacji pomocniczej zawierającej określone dane lub ograniczenia dotyczące wyrobów podlegających poświadczeniu, które są niezbędne użytkownikowi / dokonującemu montażu do dokonania ostatecznej oceny zdatości danego wyrobu. Wpisywane informacje powinny być jasne i kompletne, a sposób i forma ich podania odpowiednia dla dokonania powyższej oceny.

Każdy wpis powinien jasno określać wyrób, którego dotyczy.

Jeśli nie ma żadnego stwierdzenia, należy wpisać "nie dotyczy".

Poniżej podano kilka przykładów informacji, które powinny być podawane:

- Nazwa i numer wydania dokumentacji obsługowej, stosowanej jako zatwierdzony standard
- Dyrektywy Zdatości wykonane i/lub stwierdzone jako wykonane
- Naprawy wykonane i/lub stwierdzone jako wykonane
- Modyfikacje wykonane i/lub stwierdzone jako wykonane
- Wymienione części zamontowane i/lub stwierdzone jako zamontowane
- „Historia” części o ograniczonej żywotności
- Odstępstwa od zamówienia klienta
- Deklaracja certyfikatu dopuszczenia podzespołu do eksploatacji, o której mowa w pkt. M.A.613
- Określenie innych przepisów, jeśli nie jest to Part 145 lub Part-M Podczęść F
- Formuły poświadczenia wymagane przez zagraniczne przepisy dotyczące obsługi technicznej
- Formuły poświadczenia spełniające warunki międzynarodowych umów dotyczących obsługi, takich jak m.in. Canadian Technical Arrangement Maintenance i USA Bilateral Aviation Safety Agreement – Maintenance Implementation Procedure

Pola 14,15,16,17 i 18

nie powinny być wykorzystywane dla czynności obsługi technicznej, wykonywanych przez organizacje obsługowe zatwierdzone wg M.A. Podczęść F. Te pola są zarezerwowane dla poświadczenia/ certyfikacji wyrobów nowo wyprodukowanych zgodnie z Częścią-21 oraz z krajowymi przepisami lotniczymi, będącymi w mocy przed wejściem w życie Part-21.

Pole 19

W przypadku całości obsługi technicznej wykonywanej przez organizację obsługową zatwierdzoną zgodnie z działem A podczęścia F załącznika I (Part M) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003 należy zaznaczyć pole »zgodnie z innym przepisem określonym w polu 13« i potwierdzić deklarację poświadczenia obsługi w polu 13.

W polu 13 dodaje się deklarację certyfikatu dopuszczenia podzespołu do eksploatacji, o której mowa w pkt. M.A.613:

„Zaświadcza się, że, o ile nie określono inaczej w tym polu, prace wymienione w polu 12 i opisane w tym polu zostały przeprowadzone zgodnie z wymogami działu A podczęści F załącznika I (Part M) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003 i w odniesieniu do tych prac uznaje się, że element ten może być dopuszczony do eksploatacji. NIE JEST TO DOPUSZCZENIE DO EKSPLOATACJI NA PODSTAWIE ZAŁĄCZNIKA II (PART 145) DO ROZPORZĄDZENIA (WE) NR 2042/2003.”.

Stwierdzenie zawarte w certyfikacie „o ile nie określono inaczej w tym polu” odnosi się do następujących sytuacji:

- (i) gdy obsługa techniczna nie mogła zostać zakończona;
- (ii) gdy obsługa techniczna odbiegała od normy wymaganej przepisami niniejszego załącznika (część M);
- (iii) gdy obsługa techniczna została przeprowadzona zgodnie z wymaganiami nieujętych w niniejszym załączniku (Part M). W tym przypadku w polu 13 należy podać konkretny przepis krajowy. Pole 13 określa, który z tych przypadków lub ich kombinacja wystąpiła

**Pole 20**

Jest przeznaczony na podpis personelu poświadczającego, upoważnionego przez organizację obsługową zatwierdzoną wg M.A. Podczęść F. Podpis może być wydrukowany komputerowo pod warunkiem, że Państwo Członkowskie ma pewność, że wydrukowanie podpisu przez komputer może być zainicjowane jedynie przez osobę właściwą do jego złożenia i że podpis nie może zostać wydrukowany na pustym formularzu komputerowym.

**Pole 21**

Numer identyfikacyjny organizacji obsługowej zatwierdzonej wg M.A. Podczęść F, nadany przez Państwo Członkowskie.

**Pole 22**

Wydrukowane nazwisko osoby, której podpis znajduje się w Polu 20, oraz numer jej upoważnienia.

**Pole 23**

Data złożenia w Polu 19 podpisu poświadczającego (dzień/ miesiąc/ rok). Miesiąc powinien być wpisany literowo np. Sty, Lut, Mar itp. Poświadczenie powinno być podpisane "po zakończeniu wykonania obsługi technicznej".

Należy zwrócić uwagę na oświadczenia dotyczące odpowiedzialności użytkownika, znajdujące się na odwrocie poświadczenia. W przypadku zmniejszenia pól formularza, oświadczenia te mogą być umieszczone na pierwszej stronie poświadczenia, poniżej dolnego marginesu.

1. Zatwierdzające Kompetentne Władze/ Państwo  Approving Competent Authority/ Country		2. <b>POŚWIADCZENIE PRODUKCJI / OBSŁUGI</b> AUTHORISED RELEASE CERTIFICATE  <b>Formularz Nr 1 EASA</b> <b>EASA FORM 1</b>			3. Numer Poświadczenia Form Tracking Number	
4. Nazwa i Adres Zatwierdzonej Organizacji: Approved Organisation Name and Address:				5. Zamówienie/ Umowa/ Faktura Work Order/ Contract/ Invoice		
6. Lp. Item	7. Opis Description	8. Nr katalogowy Part No.	9. Zastosowanie* Eligibility*	10. Ilość Qty.	11. Nr serii/ partii Serial/ Batch No.	12. Status/ Czynność Status/ Work
13. Uwagi Remarks						
14. Poświadcza się, że wyroby podane powyżej zostały wyprodukowane zgodnie z: Certifies that the items identified above were manufactured in conformity to:  <input type="checkbox"/> zatwierdzonymi danymi projektowymi i są w stanie zapewnić bezpieczne użytkowanie approved design data and are in condition for safe operation  <input type="checkbox"/> nie zatwierdzonymi danymi projektowymi wymienionymi w polu 13 non-approved design data specified in block 13				19. <input type="checkbox"/> Poświadczenie wg Części-145.A.50 Part -145.A50 Release to Service 13  <input type="checkbox"/> Inny przepis podany w polu 13 Other regulation specified in block 13  Poświadcza się, że z wyjątkiem jak podano inaczej w polu 13, prace wymienione w polu 12 i opisane w polu 13 zostały wykonane zgodnie z Częścią -145 i w odniesieniu do tych prac dane wyroby są uznane za zdadne do użytkowania.  Certifies that unless otherwise specified in block 13, the work identified in block 12 and described in block 13, was accomplished in accordance with Part 145 and in respect to that work the items are considered ready for release to service.		
15. Autoryzowany podpis Authorised Signature		16. Nr Zatwierdzenia / Akceptacji Approval/ Authorisation		20. Autoryzowany podpis Authorised Signature		21. Nr Zatwierdzenia / Certyfikatu Certificate/Approval Ref. No
17. Nazwisko Name		18. Data (d/m/r) Date (d/m/y)		22. Nazwisko Name		23. Data (d/m/r) Date (d/m/y)

Formularz nr 1 EASA - Wydanie 1  
odpowiednich danych technicznych

\* Wykonujący montaż musi sprawdzić możliwość zamontowania w

**Poświadczenie produkcji / obsługi**  
*Authorised release certificate*

*FORMULARZ NR 1 EASA*  
*EASA Form 1*

**OBOWIĄZKI UŻYTKOWNIKA / OSOBY MONTUJĄCEJ**

**UWAGA:**

1. *Należy pamiętać, że istnienie niniejszego dokumentu nie stanowi upoważnienia do zamontowania części/ podzespołu/zespołu.*
2. *Jeżeli użytkownik / montujący wykonuje czynności zgodnie z przepisami państwowego nadzoru lotniczego innego niż nadzór lotniczy wymieniony w polu 1, to użytkownik / montujący musi dopilnować, żeby jego nadzór lotniczy zaakceptował części / podzespoły / zespoły poświadczone zgodnie z upoważnieniem nadzoru lotniczego wymienionego w polu 1.*
3. *Zapisy w polach 14 i 19 nie stanowią poświadczenia montażu. Zapisy z obsługi technicznej statku powietrznego muszą zawsze zawierać poświadczenie montażu, wystawione przez użytkownika / osobę montującą zgodnie z przepisami państwowymi, zanim statek powietrzny zostanie użyty do wykonania lotu.*

**AUTHORISED RELEASE CERTIFICATE –EASA FORM ONE**  
**USER/ INSTALLER RESPONSIBILITIES**

**NOTE:**

- 1 It is important to understand that the existence of the document alone does not automatically constitute authority to install the part/ component/ assembly.
- 2 Where the user/ installer works in accordance with the national regulations of the Airworthiness Authority different from the Airworthiness Authority specified block 1 it is essential that the user/ installer ensures that his/ her Airworthiness Authority accepts parts/ components/ assemblies from the Airworthiness Authority specified in block 1.
- 3 Statements 14 and 19 do not constitute installation certification. In all cases the aircraft maintenance record shall contain an installation certification issued in accordance with the national regulations by the user/ installer before the aircraft may be flown.

### Załącznik III Poświadczenie Przeglądu Zdatości do Lotu

#### Appendix III Airworthiness Review Certificate

[PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE]

członek Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego

#### POŚWIADCZENIE PRZEGLĄDU ZDATNOŚCI DO LOTU

numer ARC: .....

Na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, na okres jego obowiązywania, poniższa instytucja zarządzająca ciągłą zdatością do lotu, zatwierdzona na podstawie sekcji A podsekcja G załącznika I (część M) do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003

[NAZWA I ADRES UPRAWNIONEJ INSTYTUCJI]

Sygnatura zatwierdzenia: [KOD PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO].MG.NNNN.

dokonała przeglądu zdatości do lotu zgodnie z pkt M.A.710 załącznika I do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 następującego statku powietrznego:

Wytwórca statku powietrznego: .....

Oznaczenie wytwórcy: .....

Znak rejestracyjny statku powietrznego: .....

Numer seryjny statku powietrznego: .....

i w dniu przeglądu statek ten uznany jest za zdatny do lotu.

Data wydania: ..... Data ważności: .....

Podpisano: ..... Numer upoważnienia: .....

Pierwsze przedłużenie: Statek powietrzny pozostawał przez ostatni rok w kontrolowanym środowisku zgodnie z pkt M.A.901 załącznika I do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003. W dniu wydania poświadczenia statek powietrzny uznany jest za zdatny do lotu.

Data wydania: ..... Data ważności: .....

Podpisano: ..... Numer upoważnienia: .....

Nazwa firmy: ..... Sygnatura zatwierdzenia: .....

Drugie przedłużenie: Statek powietrzny pozostawał przez ostatni rok w kontrolowanym środowisku zgodnie z pkt M.A.901 załącznika I do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003. W dniu wydania poświadczenia statek powietrzny uznany jest za zdatny do lotu.

Data wydania: ..... Data ważności: .....

Podpisano: ..... Numer upoważnienia: .....

Nazwa firmy: ..... Sygnatura zatwierdzenia: .....

[PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE]

członek Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego

**POŚWIADCZENIE PRZEGLĄDU ZDATNOŚCI DO LOTU**

numer ARC: .....

Na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, na okres jego obowiązywania, [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO] niniejszym zaświadcza, że niżej wymieniony statek powietrzny:

Wytwórca statku powietrznego: .....

Oznaczenie wytwórcy: .....

Znak rejestracyjny statku powietrznego: .....

Numer seryjny statku powietrznego: .....

w dniu wydania poświadczenia uznany jest za zdatny do lotu.

Data wydania: ..... Data ważności: .....

Podpisano: ..... Numer upoważnienia: .....

Pierwsze przedłużenie: Statek powietrzny pozostawał przez ostatni rok w kontrolowanym środowisku zgodnie z pkt M.A.901 załącznika I do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003. W dniu wydania poświadczenia statek powietrzny uznany jest za zdatny do lotu..

Data wydania: ..... Data ważności: .....

Podpisano: ..... Numer upoważnienia: .....

Nazwa firmy: ..... Sygnatura zatwierdzenia: .....

Drugie przedłużenie: Statek powietrzny pozostawał przez ostatni rok w kontrolowanym środowisku zgodnie z pkt M.A.901 załącznika I do rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003. W dniu wydania poświadczenia statek powietrzny uznany jest za zdatny do lotu.

Data wydania: ..... Data ważności: .....

Podpisano: ..... Numer upoważnienia: .....

Nazwa firmy: ..... Sygnatura zatwierdzenia: .....



**System Klas i Kategorii Stosowanych przy Zatwierdzaniu Organizacji**  
(Organisations Approval Class and Rating System)

1. Z wyjątkiem jak podano inaczej w punkcie 11 dotyczącym małych organizacji, Tabela 1 określa w znormalizowanym formacie pełny zakres zatwierdzenia możliwego do uzyskania zgodnie z M.A. Podczęść F. Organizacja musi uzyskać zatwierdzenie w zakresie mieszczącym się w przedziale od pojedynczej klasy i kategorii z ograniczeniami, aż do wszystkich klas i kategorii z ograniczeniami.
2. Niezależnie od Tabeli 1, organizacja obsługowa zatwierdzona wg M.A. Podczęść F musi, zgodnie z Podczęścią F, podać w charakterystyce organizacji obsługowej specyfikację świadczonych usług. Patrz również punkt 10.
3. W ramach zatwierdzenia klas i kategorii przyznanego przez Państwo Członkowskie, specyfikacja świadczonych usług podana w charakterystyce organizacji obsługowej określa dokładne ograniczenia zatwierdzenia. W związku z tym musi być zachowana zgodność klas i kategorii ze specyfikacją usług świadczonych przez organizację.
4. Uprawnienie klasy A oznacza, że organizacja obsługowa, zatwierdzona zgodnie z działem A podczęścią F niniejszego załącznika (Part M), może prowadzić obsługę techniczną statku powietrznego, a także jego podzespołów (w tym silnika/pomocniczych zespołów silnikowych (APU)) zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej statku powietrznego, lub, za zgodą właściwej władzy, zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej podzespołów, jednak wyłącznie wtedy, gdy takie podzespoły pozostają zabudowane na statku powietrznym. Niemniej jednak zatwierdzona organizacja obsługowa klasy A może tymczasowo wymontować ten podzespół na czas obsługi technicznej, aby ułatwić do niego dostęp, z wyjątkiem przypadku, gdy tego rodzaju demontaż powoduje konieczność dodatkowej obsługi technicznej niekwalifikującej się w kontekście przepisów niniejszego podpunktu. Podlega to procedurze kontrolnej ujętej w charakterystyce organizacji obsługowej akceptowanej przez państwo członkowskie. Sekcja dotycząca ograniczeń określa zakres takiej obsługi technicznej, wskazując tym samym zakres zatwierdzenia..
5. Uprawnienie klasy B oznacza, że organizacja obsługowa, zatwierdzona zgodnie z działem A podczęścią F niniejszego załącznika (Part M), może prowadzić obsługę techniczną niezabudowanego silnika i/lub APU, a także podzespołów silnika i/lub APU zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej silnika i/lub APU lub, za zgodą właściwej władzy, zgodnie z danymi dotyczącymi obsługi technicznej podzespołów, jednak wyłącznie wtedy, gdy takie podzespoły są zabudowane na silniku i/lub APU. Niemniej jednak zatwierdzona organizacja obsługowa klasy B może tymczasowo zdemontować ten podzespół na czas obsługi technicznej, aby ułatwić do niego dostęp, z wyjątkiem przypadku, gdy tego rodzaju demontaż powoduje konieczność dodatkowej obsługi technicznej niekwalifikującej się w kontekście przepisów niniejszego podpunktu. Sekcja dotycząca ograniczeń określa zakres takiej obsługi technicznej, wskazując tym samym zakres zatwierdzenia. Organizacja obsługowa klasy B zatwierdzona zgodnie z działem A podczęść F niniejszego załącznika (Part M) może także wykonywać obsługę techniczną zabudowanego silnika w trakcie obsługi technicznej »hangarowej« i »liniowej«, z zastrzeżeniem procedury kontrolnej ujętej w charakterystyce organizacji obsługowej. Zakres prac zawarty w charakterystyce organizacji obsługowej odzwierciedla takie czynności w przypadku uzyskania zatwierdzenia od państwa członkowskiego.
6. Kategoria w ramach klasy C oznacza, że organizacja obsługowa zatwierdzona wg M.A. Podczęść F może wykonywać obsługę nie zamontowanych podzespołów (za wyjątkiem silników i APU), przeznaczonych do zamontowania na statku powietrznym lub silniku / APU. W takim przypadku, kolumna "ograniczenia" musi podawać zakres takiej obsługi, precyzując tym samym zakres zatwierdzenia. Organizacja obsługowa zatwierdzona zgodnie z Podczęścią F, z kategorią w ramach klasy C, może również wykonywać obsługę na zamontowanym podzespole podczas obsługi "hangarowej" oraz "liniowej" lub w warsztacie obsługowym silników/APU, pod warunkiem, że charakterystyka organizacji obsługowej zawiera procedurę kontrolną. Specyfikacja świadczonych usług, podana w charakterystyce organizacji obsługowej musi odzwierciedlać taką działalność, jeśli została ona dozwolona przez Państwo Członkowskie.
7. Kategoria w ramach klasy D jest to kategoria niezależna, niezwiązana z konkretnym statkiem powietrznym, silnikiem lub innym podzespolem. Posiadanie kategorii D1 -badania nieniszczące (NDT)- jest konieczne tylko dla organizacji obsługowej zatwierdzonej zgodnie z Podczęścią F, która wykonuje badania NDT na rzecz innej organizacji jako oddzielne zadanie. Organizacja obsługowa zatwierdzona wg M.A. Podczęść F, posiadająca kategorię w ramach klasy A, B lub C, może wykonywać badania NDT na

wyrobach, które sama obsługuje, bez potrzeby posiadania kategorii D1, pod warunkiem, że charakterystyka organizacji obsługowej zawiera procedury NDT.

8. Celem kolumny "ograniczenia" jest umożliwienie Państwu Członkowskiemu elastyczności działania przy dostosowaniu zatwierdzenia do konkretnej organizacji. Tabela 1 podaje rodzaje ograniczeń i chociaż w każdej kategorii obsługa jest wymieniona na ostatniej pozycji, dopuszczalne jest podkreślanie raczej czynności obsługi niż typu czy producenta statku powietrznego lub silnika jeśli jest to bardziej odpowiednie dla organizacji. Jako przykład można tu podać sformułowanie "montaż i obsługa układów awioniki".

9. Tabela 1, w kolumnie "ograniczenia" klasy A i B, podaje serię, typ i grupę wyrobów. Seria oznacza konkretną serię danego typu, np. seria Cessna 150, Cessna 172, Beech 55 lub Continental 0-200 itp. Typ oznacza konkretny typ lub model, np. Cessna 172RG. Można podać dowolną ilość serii lub typów. Grupa oznacza na przykład samoloty Cessna z jednym silnikiem tłokowym lub tłokowe silniki Lycoming bez doładowania itp.

10. Jeśli szczegółowa lista obsługiwanych podzespołów i dostępnych procesów specjalistycznych jest długa i może powodować konieczność wprowadzania częstych zmian, to takie zmiany muszą być dokonywane zgodnie z procedurą dopuszczalną przez Państwo Członkowskie i ujętą w charakterystyce organizacji obsługowej. Taka procedura powinna określać kto jest odpowiedzialny za nadzór nad zmianami powyższej listy oraz za działania, które należy podjąć w celu wprowadzenia zmian. Działania takie obejmują sprawdzenie czy wyroby lub usługi dodane do listy spełniają wymagania Podczęści-F.

11. Organizacja obsługowa zatwierdzona wg M.A. Podczęść F, która zatrudnia tylko jedną osobę, zarówno do planowania jak i do wykonywania całej obsługi, może otrzymać zatwierdzenie tylko o ograniczonym zakresie. Maksymalny dopuszczalny zakres zatwierdzenia jest następujący:

KLASA STATKI POWIETRZNE	KATEGORIA A2 SAMOLOTY	WYPOSAŻONE W SILNIKI TŁOKOWE 5700 KG I PONIŻEJ
KLASA STATKI POWIETRZNE	KATEGORIA A3 ŚMIGŁOWCE JEDNOSILNIKOWE	WYPOSAŻONE W SILNIKI TŁOKOWE 3175 KG I PONIŻEJ
KLASA STATKI POWIETRZNE	KATEGORIA A4 STATKI POWIETRZNE INNE NIŻ A1, A2 ORAZ A3	BEZ OGRANICZEŃ
KLASA SILNIKI	KATEGORIA B2 TŁOKOWE	PONIZEJ 450 KM
KLASA PODZESPOŁY INNE NIŻ KOMPLETNE SILNIKI LUB APU	KATEGORIA C1 DO C20	ZGODNIE ZE SZCZEGÓŁOWĄ LISTĄ OBSŁUGIWANYCH PODZESPOŁÓW
KLASA USŁUGI SPECJALISTYCZNE	D1 NDT	METODY NDT WG SPECYFIKACJI

Należy pamiętać, że w zależności od możliwości danej organizacji, zakres zatwierdzenia przyznany takiej organizacji przez kompetentne władze może być dodatkowo ograniczony.

**Tabela 1**

KLASA	KATEGORIA	OGRANICZENIE
STATKI POWIETRZNE	A2 Samoloty o masie startowej 5700 kg i poniżej	Tu należy podać producenta lub grupę lub serię lub typ samolotu i/lub rodzaj zadań obsługowych
	A3 śmigłowce jednosilnikowe	Tu należy podać producenta lub grupę lub serię lub typ śmigłowca i/lub rodzaj zadań obsługowych
	A4 Statki powietrzne inne niż A1, A2, A3	Tu należy podać serię lub typ i/lub rodzaj zadań obsługowych
SILNIKI	B1 Turbinowe	Tu należy podać serię lub typ silnika i/lub rodzaj zadań obsługowych
	B2 Tłokowe	Tu należy podać producenta lub grupę lub serię lub typ silnika i/lub rodzaj zadań obsługowych

	B3 Pomocnicze APU	Tu należy podać producenta lub serię lub typ silnika i/lub rodzaj zadań obsługowych
PODZESPOŁY INNE NIŻ KOMPLETNE SILNIKI GŁÓWNE LUB POMOCNICZE	C1 Układy klimatyzacji i ciśnieniowe	Tu należy podać typ lub producenta statku powietrznego lub producenta podzespołu lub konkretny podzespół i/lub podać odnośnik do szczegółowej listy obsługiwanych podzespołów ujętej w charakterystyce organizacji obsługowej i/lub rodzaj zadań obsługowych
	C2 Układy autopilota	
	C3 Układy łączności i nawigacji	
	C4 Drzwi - luki	
	C5 Układy elektryczne	
	C6 Wyposażenie	
	C7 Silniki główne i pomocnicze APU	
	C8 Układy sterowania lotem	
	C9 Układy paliwowe-płatowiec	
	C10 Śmigłowce - wirniki	
	C11 Śmigłowce - przekładnie	
	C12 Układy hydrauliczne	
	C13 Przyrządy pokładowe	
	C14 Układy podwozia	
	C15 Układy tlenowe	
	C16 Śmigła	
	C17 Układy pneumatyczne	
	C18 Układy przeciwołodziennowe/ wycieraczki / p. poż.	
	C19 Okna	
	C20 Struktura	
USŁUGI SPECJA- LISTYCZNE	D1 Badania nieniszczące	Tu należy podać konkretne metody badań nieniszczących (NDT)

**Załącznik V Orzeczenie Zatwierdzające Organizacji Obsługowej wg Części M Dział A Podczęść F**

*(Appendix V Approval Certificate PART –M Section A Subpart F Maintenance Organisation)*

Strona 1 z

**PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE**

**członek  
Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotnictwa**

**MEMBER STATE**  
A member of the

**European Aviation Safety Agency**

**ORZECZENIE ZATWIERDZAJĄCE  
APPROVAL CERTIFICATE**

**NUMER:  
REFERENCE:**

*Na podstawie aktualnie obowiązujących Przepisów Komisji EC 2042/2003 oraz na warunkach podanych poniżej, Państwo Członkowskie zatwierdza niniejszym*

**ORGANIZACJĘ OBSŁUGOWĄ [ NAZWA ORGANIZACJI]**

*jako organizację obsługową wg Części M Dział A Podczęść F, zatwierdzoną do wykonywania obsługi technicznej wyrobów wyspecyfikowanych w załączonym zakresie zatwierdzenia oraz do wydawania odnośnych poświadczeń produkcji/obsługi, z podaniem powyższego numeru.*

**WARUNKI:**

- 1. Niniejsze zatwierdzenie jest ograniczone do zakresu podanego w dziale zakres zatwierdzenia instrukcji zatwierdzonej organizacji obsługowej, oraz*
- 2. Niniejsze zatwierdzenie wymaga spełnienia wymagań procedur podanych w instrukcji zatwierdzonej organizacji obsługowej, oraz*
- 3. Niniejsze zatwierdzenie jest ważne przez okres, kiedy zatwierdzona organizacja obsługowa spełnia wymagania Części-M*
- 4. Pod warunkiem spełnienia powyższych wymagań, niniejsze zatwierdzenie jest ważne do czasu jego zrzeczenia się, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia.*

**Data wydania**

**Podpis**

**Data załączonego Zakresu Zatwierdzenia**

**W imieniu kompetentnych władz**

.....

**ZAKRES ZATWIERDZENIA**  
**APPROVAL SCHEDULE**

 Nazwa organizacji: **ORGANIZACJA OBSŁUGOWA [NAZWA ORGANIZACJI]**

Numer:

<b>KLASA</b>	<b>KATEGORIA</b>	<b>OGRANICZENIA</b>
STATKI POWIETRZNE	A2 samoloty	Seria DHC-6 Twin Otter
	A3 śmigłowce jednosilnikowe	Robinson R44
SILNIKI	B1 turbinowe	Seria PT6A
PODZESPOŁY INNE NIZ KOMPLETNE SILNIKI LUB APU	C1 układy klimatyzacji i ciśnienia	DHC-6
	C2 układ autopilota	Sperry
	C5 układy elektryczne	DHC-6
	C6 wyposażenie	DHC-6 awaryjne
	C7 silnik – APU	PT6A sterowanie instalacją paliwową
	C16 śmigła	O stałym skoku i DHC-6
USŁUGI SPECJALISTYCZNE	D1 Kontrole nieniszczące	Wszystkie rodzaje

Zakres zatwierdzenia jest ograniczony do wyrobów i czynności wyspecyfikowanych w dziale zakres zatwierdzenia, znajdującym się w instrukcji organizacji obsługowej zatwierdzonej wg Części M Dział A Podczęść F.

Numer: .....

Data wydania: .....

Podpis: .....

**W imieniu Państwa Członkowskiego**

## Załącznik VI Formularz nr 14 EASA

### (Appendix VI)

Orzeczenie Zatwierdzające Organizacji Zarządzania Ciągłą Zdatością do lotu wg Części M Dział A Podczęść G  
(Approval Certificate Part M Section A Subpart G Continuing Airworthiness Management Organisation)

[PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE]

członek Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego

#### CERTYFIKAT ZATWIERDZAJĄCY DLA INSTYTUCJI ZARZĄDZAJĄCEJ CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU

Numer referencyjny: XX.MG.XXXX (ref. AOC XX.XXXX)

Na mocy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003, na okres ich obowiązywania i zgodnie z warunkami określonymi poniżej, [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO] niniejszym zaświadcza, że

[NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

jako instytucja zarządzająca ciągłą zdatością do lotu zgodnie z sekcją A podsekcja G załącznika I (część M) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003, posiada zezwolenie na zarządzanie ciągłą zdatością do lotu statków powietrznych wymienionych w załączonym wykazie zatwierdzenia i na wydawanie zaleceń lub poświadczeń przeglądów zdatości do lotu po przeprowadzeniu przeglądu zdatości do lotu, wyszczególnionej w pkt M.A.710 załącznika I do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003, w stosownych przypadkach.

#### WARUNKI

1. Zakres niniejszego zezwolenia jest ograniczony do zakresu ujętego w sekcji dotyczącej zatwierdzenia znajdującej się w zatwierdzonej charakterystyce zarządzania ciągłą zdatością do lotu określonej w sekcji A podsekcja G załącznika I (część M) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003.
2. Niniejsze zezwolenie wymaga zapewnienia zgodności z procedurami ujętymi w zatwierdzonej charakterystyce zarządzania ciągłą zdatością do lotu określonych w załączniku I (część M) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003.
3. Niniejsze zezwolenie zachowuje ważność tak długo, jak długo uprawniona instytucja zarządzająca ciągłą zdatością do lotu działa zgodnie z przepisami załącznika I (część M) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003.
4. Z zastrzeżeniem przestrzegania wyżej wymienionych warunków od 1 do 3, niniejsze zezwolenie zachowuje ważność przez czas nieokreślony, o ile wcześniej nie dojdzie do jego zrzeczenia się, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia.

Jeżeli niniejszy formularz jest wykorzystywany także w odniesieniu do posiadaczy certyfikatu przewoźnika lotniczego, wówczas numer tego certyfikatu podaje się łącznie z numerem referencyjnym, jako uzupełnienie numeru standardowego, a warunek 4 zostaje zastąpiony przez następujące warunki uzupełniające:

5. Niniejsze zezwolenie nie upoważnia do eksploatacji typów statków powietrznych wymienionych w pkt 1. Upoważnieniem do eksploatacji statków powietrznych jest certyfikat przewoźnika lotniczego (AOC).
6. W przypadku gdy w ramach własnego systemu kontroli jakości instytucja zarządzająca ciągłą zdatością do lotu zleca usługi innej instytucji/kilku instytucjom, niniejsze zezwolenie zachowuje ważność z zastrzeżeniem wypełniania przez tę instytucję/te instytucje odpowiednich zobowiązań umownych.
7. Wygaśnięcie, zawieszenie lub cofnięcie certyfikatu przewoźnika lotniczego powoduje automatycznie unieważnienie niniejszego zezwolenia w odniesieniu do wpisów do rejestru statków powietrznych wymienionych w certyfikacie przewoźnika lotniczego, o ile właściwy organ wyraźnie nie określi inaczej.
8. Z zastrzeżeniem przestrzegania wyżej wymienionych warunków, niniejsze zezwolenie zachowuje ważność przez czas nieokreślony, o ile wcześniej nie dojdzie do jego zrzeczenia się, zastąpienia, zawieszenia lub cofnięcia.

Data pierwotnego wydania: .....

Podpisano: .....

Data niniejszej zmiany: ..... Numer zmiany: .....

W imieniu właściwego organu: .....

Strona ... z ...

**INSTYTUCJA ZARZĄDZAJĄCA CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU**

**ZAKRES ZATWIERDZENIA**

Numer referencyjny: XX.MG.XXXX (ref. AOC XX.XXXX)

Instytucja: [NAZWA I ADRES PRZEDSIĘBIORSTWA]

Typ/seria/grupa statków powietrznych	Zatwierdzony przegląd zdatności do lotu	Instytucja(-e) działająca(-ją) w ramach systemu zapewniania jakości
	[TAK/NIE]	

Niniejszy wykaz zatwierdzenia ogranicza się do zakresu ujętego w zatwierdzonej charakterystyce zarządzania ciągłą zdatnością do lotu określonej w sekcji A podsekcja G załącznika I (część M) do rozporządzenia (WE) nr 2042/2003 .....

Numer referencyjny charakterystyki zarządzania zdatnością do lotu: .....

Data pierwotnego wydania: .....

Podpisano: .....

Data niniejszej zmiany: ..... Numer zmiany: .....

W imieniu właściwego organu: .....

Strona ... z ...

## Załącznik VII Złożone Czynności Obsługi Technicznej

### (Appendix VII Complex Maintenance Tasks)

Następujące elementy składają się na zadania kompleksowej obsługi technicznej określonej w pkt. M.A.502 lit. d) ppkt 3, pkt. M.A.801 lit. b) ppkt 2 i pkt. M.A.801 lit. c).

(1) Modyfikacja, naprawa lub wymiana, przez nitowanie, klejenie, laminowanie lub spawanie, następujących części płatowca:

- (a) belka skrzynkowa / box beam
- (b) podłużnica skrzydła lub element pasa dźwigara / wing stringer or chord member
- (c) dźwigar /spar
- (d) pas dźwigara/ spar flange
- (e) pręt belki kratownicowej / member of a truss-type beam
- (f) żebro belki /web of a beam
- (g) stępka lub element dolnej krawędzi kadłuba lub pływaka wodnosamolotu /a keel or chine member of a flying boat hull or a float
- (h) element sprężający z blachy falistej na skrzydle lub ogonie / a corrugated sheet compression member in a wing or tail surface
- (i) główne żebro skrzydła / a wing main rib
- (j) zastrzał wzmacniający powierzchni skrzydła lub ogona/ a wing or tail surface brace strut
- (k) łożo silnika / an engine mount
- (l) podłużnica lub wręga kadłuba / a fuselage longeron or frame
- (m) pręt kratownicy bocznej, poziomej lub wręgi wzmocnionej /a member of a side truss, horizontal truss or bulkhead
- (n) usztywnienie lub wzmocnienie wspornika fotela /a seat support brace or bracket
- (o) wymiana szyn foteli /a seat rail replacement
- (p) zastrzał podwozia lub zastrzał wzmacniający /a landing gear strut or brace strut
- (q) oś / an axle
- (r) koło; oraz / a wheel; and
- (s) narta lub cokół narty, z wyjątkiem wymiany powłoki zmniejszającej tarcie /a ski or ski pedestal, excluding the replacement of a low-friction coating

(2) Modyfikacja lub naprawa następujących części:

- (a) pokrycie statku powietrznego lub pływaków, jeśli wykonanie prac wymaga użycia wsporników, przyrządów lub uchwytów mocujących
- (b) pokrycie statku powietrznego podlegające obciążeniom ciśnieniowym, jeśli uszkodzenie poszycia jest większe niż 15 cm (6 cali) w każdym kierunku
- (c) część układu sterowania przejmująca obciążenia, łącznie z kolumną sterownicy, pedałami, trzonem kolumny, kwadrantem, dźwignią kątową, rurą redukcyjną, ramieniem sterującym oraz wspornikami kutymi lub odlewanyymi, ale z wyłączeniem:
  - (i) kucia naprawianych połączeń splatanych lub oprawy przewodów; oraz
  - (ii) wymiany mocowania końcówek rury przeciwsoonej, mocowanych przez nitowanie; oraz
- (d) wszystkich innych konstrukcji, nie wymienionych w punkcie (1), które zostały określone przez producenta jako części nośne w jego instrukcji obsługi technicznej, instrukcji napraw strukturalnych lub instrukcjach ciągłej zdatności do lotu.

(3) Wykonanie następującej obsługi technicznej silnika tłokowego:

- a) demontaż i ponowny montaż silnika tłokowego inny niż: (i) w celu uzyskania dostępu do zespołów tłoków/cylindrów; lub (ii) w celu usunięcia osłony tylnych akcesoriów, umożliwiającą skontrolowanie i/lub wymianę zespołów pompy olejowej w przypadku gdy tego rodzaju czynności nie są związane z demontażem i ponownym zamontowaniem kół zębatych wewnętrznych;
- b) demontaż i ponowny montaż przekładni redukcyjnych;
- c) spawanie i lutowanie twardych złączy inne niż drobne naprawy spawalnicze jednostek układu wydechowego przeprowadzane przez odpowiednio zatwierdzonego lub upoważnionego spawacza, lecz z wyłączeniem wymiany podzespołów;
- d) zakłócania działania poszczególnych części jednostek dostarczanych jako jednostki po próbach stanowiskowych, z wyjątkiem przypadku wymiany lub regulacji elementów normalnie wymienialnych lub podlegających regulacji w ramach obsługi.



(4) Wyważanie śmigła, z wyjątkiem:

- a) wyważanie statyczne do celów certyfikacji, w przypadku gdy jest ono wymagane w instrukcji obsługi technicznej;
- b) wyważanie dynamiczne na zamontowanych śmigłach, przy pomocy elektronicznych urządzeń wyważania gry dozwolone w instrukcji obsługi technicznej lub w innych zatwierdzonych danych dotyczących zdatności do lotu.

(5) Każde dodatkowe zadanie, które wymaga:

- a) specjalistycznego oprzyrządowania, wyposażenia lub obiektów; lub
  - b) szerokich procedur koordynacyjnych z uwagi na wydłużony czas wykonywania zadań i konieczność zaangażowania kilku osób.
-

## **Załącznik VIII Ograniczona obsługa techniczna wykonywana przez pilota-właściciela** (Appendix VIII Limited Pilot Owner maintenance)

Przed przystąpieniem do wykonywania zadania w ramach obsługi technicznej przez pilota-właściciela należy dodatkowo przestrzegać następujących zasad podstawowych, niezależnie od wymagań określonych w załączniku I (Part M):

### a) Kompetencje i zakres obowiązków

1. Pilot-właściciel jest zawsze odpowiedzialny za całość obsługi technicznej, którą wykonuje.
2. Przed przystąpieniem do zadań w ramach obsługi technicznej wykonywanych przez pilota-właściciela, pilot-właściciel musi upewnić się, że posiada kompetencje do wykonania danego zadania. Do obowiązków pilotów-właścicieli należy zapoznanie się ze standardowymi praktykami obsługi technicznej posiadanych przez nich statków powietrznych oraz z programem obsługi technicznej tych statków. Jeżeli pilot-właściciel nie jest przygotowany do wykonania danego zadania, pilot-właściciel nie może go wykonać.
3. Pilot-właściciel (lub zakontraktowana przez niego organizacja zarządzania ciągłą zdatnością, o której mowa w dziale A podczęści G niniejszego załącznika) odpowiada za określenie w programie obsługi technicznej zadań dla pilota-właściciela zgodnie z niniejszymi podstawowymi zasadami i za zapewnienie bieżącego aktualizowania dokumentu
4. Zatwierdzenie programu obsługi technicznej musi być dokonane zgodnie z pkt. M.A.302.

### b) Zadania

Pilot-właściciel może przeprowadzać proste inspekcje wizualne lub proste czynności w celu sprawdzenia ogólnego stanu i oczywistych uszkodzeń oraz prawidłowego działania płatowca, silników, układów i podzespołów.

Pilot-właściciel nie wykonuje zadań obsługi technicznej, jeżeli zadanie:

1. ma krytyczny wpływ na bezpieczeństwo, a nieprawidłowe wykonanie tego zadania radykalnie wpłynie na zdatność statku powietrznego do lotu lub jest zadaniem obsługi technicznej szczególnie wrażliwym z punktu widzenia bezpieczeństwa lotu zgodnie z pkt. M.A.402 lit. a); i/lub
2. wymaga demontażu głównych podzespołów lub głównego zespołu; i/lub
3. jest wykonywane zgodnie z dyrektywą zdatności do lotu lub z elementem ograniczającym zdatność do lotu, o ile nie jest wyraźnie dozwolone w tej dyrektywie lub w tej pozycji; i/lub
4. wymaga stosowania specjalnych narzędzi, narzędzi kalibrowanych (z wyjątkiem klucza dynamometrycznego i zagniatka); i/lub
5. wymaga stosowania urządzeń testujących lub przeprowadzania specjalnych prób (np. badania nieniszczące, próby systemu lub próby operacyjne awioniki); i/lub
6. polega na nieplanowanych inspekcjach specjalnych (np. lądowania inspekcja po ciężkim lądowaniu); i/lub
7. wpływa na systemy podstawowe dla operacji IFR; i/lub
8. znajduje się w wykazie w załączniku VII lub jest zadaniem związanym z obsługą techniczną podzespołów zgodnie z pkt. M.A.502.

Wyżej wymienione kryteria od 1 do 8 nie mogą stracić priorytetowego charakteru w stosunku do mniej restrykcyjnych instrukcji wydanych zgodnie z »programem obsługi technicznej określonym w pkt. M.A.302 lit. d)«.

Każde zadanie wymienione w instrukcji użytkownika w locie jako przygotowujące statek powietrzny do lotu (przykład: montaż skrzydeł szybowca lub kontrola przed startem) uznaje się za zadanie pilota, a nie uznaje się za zadanie obsługowe wykonywane przez pilota-właściciela i dlatego nie wymaga ono

poświadczenia obsługi.

c) Wykonywanie zadań obsługi technicznej przez pilota-właściciela i dokumentacja

*Dane dotyczące obsługi technicznej określone w pkt. M.A.401 muszą być zawsze dostępne podczas prowadzenia obsługi technicznej przez pilota-właściciela i muszą być przestrzegane. Szczegółowe dane dotyczące informacji ujętych w przewodniku obsługi technicznej wykonywanej przez pilota-właściciela muszą być uwzględnione w poświadczeniu obsługi zgodnie z pkt. M.A.803 lit. d).*

*Pilot-właściciel musi poinformować zatwierdzoną organizację zarządzania ciągłą zdadnością do lotu odpowiedzialną za zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu statku powietrznego (w stosownych przypadkach) nie później niż w ciągu 30 dni po zakończeniu wykonania przez pilota-właściciela zadania obsługi technicznej zgodnie z pkt. M.A.305 lit. a).”.*

\_\_\_\_\_