

Warszawa, dnia czwartek, 12 stycznia 2023 r.

Poz. 3

**WYTYCZNE NR 1
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 11 stycznia 2023 r.

w sprawie stosowania biuletynów serwisowych

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 oraz art. 23 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, 1715, 1846, 2185 i 2642) ogłasza się, co następuje:

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

§ 2. Użyte w wytycznych skróty oznaczają:

- 1) biuletyny serwisowe (*Service Bulletin* – SB) – informacje lub instrukcje publikowane przez posiadacza:
 - a) certyfikatu typu,
 - b) ograniczonego certyfikatu typu,
 - c) uzupełniającego certyfikatu typu,
 - d) autoryzacji ETSO, zatwierdzenia poważnej naprawy,
 - e) lub każdego innego stosownego zatwierdzenia
– wydanego na podstawie rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012;
- 2) CAMO (*Continuing Airworthiness Management Organization*) – organizację zarządzania ciągłą zdatnością do lotu certyfikowaną zgodnie z załącznikiem Vc do rozporządzenia nr 1321/2014;
- 3) CAO (*Combined Airworthiness Organization*) – organizację kompleksowej zdatności do lotu certyfikowaną zgodnie z załącznikiem Vd do rozporządzenia nr 1321/2014;
- 4) DAH (*Design Approval Holder*) – posiadacza certyfikatu typu (TC), ograniczonego certyfikatu typu (RTC), uzupełniającego certyfikatu typu (STC), autoryzacji europejskiego standardu technicznego (ETSO), zatwierdzenia projektu poważnej naprawy lub każdego innego stosownego zatwierdzenia, wydanego na podstawie rozporządzenia nr 748/2012;
- 5) dyrektywa zdatności do lotu (*Airworthiness Directive* – AD) – dokument, który zobowiązuje do podjęcia na statku powietrznym działań dla przywrócenia akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa, gdy dowody wskazują, że poziom bezpieczeństwa tego statku powietrznego może być zagrożony;
- 6) EASA (*European Aviation Safety Agency*) – Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego;
- 7) ETSO (*European Technical Standard Order*) – europejską normę techniczną, czyli szczegółowe wymagania w zakresie zdatności do lotu wydane przez EASA;

- 8) IOT – Instrukcję Obsługi Technicznej;
- 9) Konwencja Chicagowska – Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzoną w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212, z późn. zm.);
- 10) Memorandum Certyfikacyjne – Memorandum Certyfikacyjne nr EASA CM-21.A-J-001 z dnia 21.06.2013 r. wydane przez Wydział Polityki Certyfikacyjnej EASA;
- 11) MIP – minimalny program przeglądu statku powietrznego zgodnie z ML.A.302 lit. d (Part-ML);
- 12) NCAO (*National Combined Airworthiness Organization*) – organizację kompleksowej zdatności do lotu spełniającą wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 53c ust. 1 lub 3 ustawy dla zakresów działalności dotyczących statków powietrznych i innego sprzętu lotniczego określonych w załączniku I do rozporządzenia nr 2018/1139;
- 13) Part-CAMO – załącznik Vc do rozporządzenia nr 1321/2014;
- 14) Part-M – załącznik I do rozporządzenia nr 1321/2014;
- 15) Part-ML – załącznik Vb do rozporządzenia nr 1321/2014;
- 16) PL-6 – szczegółowe zasady dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych lotnictwa ogólnego i usługowego oraz obowiązków ich użytkowników, stanowiące załącznik nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych (Dz. U. z 2004 r. poz. 2609);
- 17) POT – program obsługi technicznej statku powietrznego;
- 18) Prezes Urzędu – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 19) rozporządzenie nr 1321/2014 – rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. UE L 362 z 17.12.2014, str. 1, z późn. zm.);
- 20) rozporządzenie nr 2018/1139 – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE L 212 z 22/08/2018, str. 1, z późn. zm.);
- 21) rozporządzenie nr 748/2012 – rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz. Urz. UE L 224 z 21.08.2012 r., str. 1, z późn. zm.);
- 22) rozporządzenie o SP kategorii specjalnej – rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 kwietnia 2013 r. w sprawie przepisów technicznych i eksploatacyjnych dotyczących statków powietrznych kategorii specjalnej, nieobjętych nadzorem Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Dz. U. z 2018 r. poz. 1122);
- 23) RTC (*Restricted Type Certificate*) – ograniczony certyfikat typu;
- 24) statek powietrzny podlegający przepisom Part-ML – inny niż skomplikowany statek powietrzny z napędem silnikowym, który nie jest wymieniony w certyfikacie przewoźnika lotniczego koncesjonowanego zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 293 z 31.10.2008, str. 3, z późn. zm.):
 - a) samolot o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 2 730 kg,
 - b) wiropląt o maksymalnej masie startowej (MTOM) nie większej niż 1 200kg, certyfikowany dla maksymalnie 4 osób,

- c) inny statek powietrzny ELA2;
- 25) statki powietrzne kategorii konwencyjnej (K2) – statki powietrzne zdefiniowane w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 5 sierpnia 2022 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 25);
- 26) statki powietrzne kategorii specjalnej (K3) – statki powietrzne zdefiniowane w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 5 sierpnia 2022 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych;
- 27) STC (*Supplemental Type Certificate*) – uzupełniający certyfikat typu;
- 28) TC (*Type Certificate*) – certyfikat typu;
- 29) ustawa – ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 30) właściciel – właściciela statku powietrznego lub inną osobę fizyczną lub prawną wpisaną jako użytkownik statku powietrznego w dokumencie rejestracyjnym zgodnie z § 6 wytycznych nr 13 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 29 sierpnia 2022 r. w sprawie wpisywania użytkowników statków powietrznych do rejestru cywilnych statków powietrznych i ich ujawniania w świadectwie rejestracji statku powietrznego oraz określenia ich odpowiedzialności za ciągłą zdatność do lotu statku powietrznego;
- 31) zalecenia DAH – ogół dokumentów wydanych przez DAH takich jak instrukcje, biuletyny, listy serwisowe.

§ 3. 1. Mając na względzie opublikowane Memorandum Certyfikacyjne dotyczące statków powietrznych objętych nadzorem EASA, Prezes Urzędu informuje, że w celu przywrócenia dopuszczanego poziomu bezpieczeństwa lotów w sytuacji, gdy dowody wskazują, że poziom bezpieczeństwa statku powietrznego może być zagrożony, zgodnie z art. 77 ust. 1 lit. h rozporządzenia nr 2018/1139 wyłącznie EASA jest uprawniona do wydawania i rozpowszechniania lub przyjmowania, w przypadku gdy państwem projektu jest państwo trzecie, odpowiednich obowiązkowych informacji w przypadku wyrobów, części i akcesoriów albo modyfikacji, a w szczególności STC, w formie dyrektywy zdatności do lotu.

2. Prezes Urzędu, na podstawie art. 47 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze, dla statków powietrznych nieobjętych nadzorem EASA, w drodze decyzji administracyjnej, wydaje, zgodnie z wymogami Załącznika 8 do Konwencji Chicagowskiej, dyrektywy zdatności do lotu określające obowiązki dla właścicieli w zakresie ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego oraz ustala, zgodnie z pkt 8.2.1 ppkt 5 lit. c PL-6 oraz § 37 pkt 5 rozporządzenia o SP kategorii specjalnej, wymagania dotyczące ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.

3. Biuletyny serwisowe lub dokumenty równoważne wydawane przez DAH nie są obowiązkowe, z zastrzeżeniem § 4 i § 5. Dokumenty te traktowane są jako zalecenia DAH pomimo, że część z nich może być oznaczona statusem „obowiązkowy”, „krytyczny”, „alertowy”.

§ 4. Biuletyny serwisowe lub dokumenty równoważne przywołane w dyrektywach zdatności do lotu są obowiązkowe i wykonywane zgodnie z postanowieniami tych dyrektyw.

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

2. Dla statków powietrznych, podlegających przepisom Part-M:

- 1) właściciel dokonuje analizy aktualnych instrukcji ciągłej zdatności do lotu, jak również w oparciu o występujące warunki eksploatacji oraz stan techniczny statku powietrznego powinien odpowiednio dostosowywać POT, w celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji wszystkich statków powietrznych objętych danym POT, uwzględniając, że zgodnie z pkt M.A.201 lit. a Part-M za ciągłą zdatność do lotu statku powietrznego odpowiedzialny jest właściciel, który zapewnia, że lot nastąpi tylko wtedy, jeśli statek powietrzny jest zdalny do lotu;
- 2) organizacja CAMO zarządzająca ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego powinna ustanowić procedurę oceny nieobowiązkowych modyfikacji lub inspekcji oraz podejmować decyzje w sprawie ich stosowania, wykorzystując proces zarządzania ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa, zgodnie z wymaganiami pkt CAMO.A.200 lit. a ppkt 3 (Part-CAMO);

3. Dla statków powietrznych, podlegających przepisom Part-ML:

- 1) właściciel dokonuje analizy nowych lub zmienionych instrukcji ciągłej zdatności do lotu, jak również w oparciu o występujące warunki eksploatacji oraz stan techniczny statku powietrznego powinien odpowiednio dostosowywać POT, w celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji wszystkich statków powietrznych objętych danym POT, uwzględniając, że zgodnie z pkt ML.A.201 lit. a Part-ML, za ciągłą zdatność do lotu statku powietrznego odpowiedzialny jest właściciel, który zapewnia, że lot nastąpi tylko jeśli statek powietrzny jest zdalny do lotu;
- 2) w przypadku odejścia od zaleceń DAH, polegającego na nieuwzględnieniu w POT biuletynu serwisowego lub na zmienionym sposobie jego realizacji (np. poprzez zastosowanie wybranych czynności obsługowych lub zmienionym interwale ich realizacji) odstępstwo to (np. od stosowania biuletynu serwisowego) powinno być zidentyfikowane w POT oraz:
 - a) jeżeli zgodnie z pkt ML.A.302 lit. b ppkt 1 (Part-ML) POT jest zgłaszany przez właściciela, to zgodnie z pkt ML.A.302 lit. c ppkt 7 (Part-ML) musi zawierać podpisane oświadczenie właściciela, że jest to POT dla statku powietrznego o wskazanych znakach rejestracyjnych oraz, że ponosi on pełną odpowiedzialność za treść POT, w szczególności za wszelkie odstępstwa od zaleceń DAH,
 - b) jeżeli zgodnie z pkt ML.A.302 lit. b ppkt 2 (Part-ML) POT jest zatwierdzany przez organizację CAMO albo CAO, to zgodnie z pkt ML.A.302 lit. c ppkt 8 (Part-ML), po zatwierdzeniu POT jest podpisywany przez tę organizację, która przechowuje dokumentację wraz z uzasadnieniem wszelkich odstępstw od zaleceń DAH.

4. Dla statków powietrznych kategorii konwencyjna (K2) oraz kategorii specjalna (K3):

- 1) właściciel dokonuje analizy nowych lub zmienionych instrukcji ciągłej zdatności do lotu, jak również w oparciu o występujące warunki eksploatacji oraz stan techniczny statku powietrznego powinien odpowiednio dostosowywać POT lub IOT - w zależności według którego dokumentu obsługiwany jest statek powietrzny - w celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji wszystkich statków powietrznych objętych danym POT lub IOT, uwzględniając, że zgodnie z pkt 8.1.1.1 PL-6 oraz § 37 rozporządzenia o SP kategorii specjalnej za ciągłą zdatność do lotu statku powietrznego odpowiedzialny jest właściciel, który zapewnia, że lot tym statkiem nastąpi tylko, jeśli statek powietrzny jest zdalny do lotu;
- 2) właściciel w przypadku odejścia od zaleceń DAH, polegającego na nieuwzględnieniu w POT lub IOT biuletynu serwisowego określającego powtarzalne czynności obsługi technicznej lub na zmienionym sposobie jego realizacji jest zobowiązany do dokonania udokumentowanej jego analizy pod kątem wpływu na zdatność statku powietrznego do lotu oraz bezpieczeństwa wykonywanych operacji lotniczych.

5. W przypadku, o którym mowa w ust. 3 pkt 1, nie jest wymagane uzasadnienie odstępstwa od zaleceń DAH, należy je natomiast zidentyfikować w POT oraz spełnić wymagania określone w pkt ML.A.302 lit. c (Part-ML), w szczególności zgodność z obowiązkiem nieobniżania wymagań określonych w MIP i zgodność z obowiązkowymi informacjami o ciągłej zdatności do lotu.

6. W przypadkach, o których mowa w ust. 3, należy stosować podejście oparte na ryzyku, biorąc pod uwagę aspekty takie jak: eksploatacja statku powietrznego, rodzaj statku powietrznego, liczba godzin i lat użytkowania, obsługa statku powietrznego, środki kompensacyjne, nadmiarowość komponentów zgodnie z AMC1 ML.A.302(c) (Part-ML).

7. W przypadku, o którym mowa w ust. 3 pkt 2 lit. b:

- 1) wymagane jest udokumentowanie przez CAMO albo CAO uzasadnienia odejścia od zaleceń DAH, które będzie zawierać plan możliwych działań kompensujących;
- 2) w uzasadnionych okolicznościach, Prezes Urzędu lub organizacja zarządzająca ciągłą zdatnością (NCAO) może zalecić wdrożenie odpowiednich działań kompensujących, niezbędnych do zapewnienia ciągłej zdatności do lotu.

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

§ 7. Tracą moc wytyczne nr 2 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 26 marca 2015 r. w sprawie stosowania biuletynów serwisowych.

§ 8. Wytyczne wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa
Cywilnego

Piotr Samson