

International Council of Aircraft Owner and Pilot Associations - European Region

Senior Vice President Europe
Martin Robinson
50(a) Cambridge Street London SW1V4QQ

Tel [44] (207) 8345631, Fax [44] (207) 8348623
email: info@aopa.co.uk

INTERNATIONAL HEADQUARTERS
421 Aviation Way, Frederick, MD 21701 USA
Tel [1] (301) 695 2221, Fax [1] (301) 695 2375
e-mail: airmail@iaopa.org

Ten niniejszy dokument jest białą księgą stwierdzającą stanowisko IAOPA w sprawie instrukcji ciągłej zdatości do lotu (ICA) mającej zastosowanie do samolotów posiadających świadectwo typu (TC) FAA wydane zgodnie z CAR 3 albo FAR 23.

Ten dokument stanowi również stanowisko IAOPA w sprawie warunków jakie należy spełnić aby wykonać naprawę, modyfikację / instalację zakończoną przed dniem 28 września 2003 kiedy (Part) 21 regulacji nr EC 1702/2003 weszła w życie.

WSTĘP

Przed 28 września 2003 kiedy Part 21 regulacji EC 1702/2003 weszła w życie, naprawa, modyfikacje / instalacje były zatwierdzane przez Krajowe Władze Lotnicze (NAA). Procedura ta była różna dla każdego kraju, gdzie niektóre NAA w niektórych przypadkach autoryzowały ustnie niektóre reperacje i instalacje.

Tego rodzaju zezwolenia, chociaż przeciwne do dobrych praktyk, były wydawane w części NAA i właściciele samolotów lub obsługujący nie mogą być pociągnięci do odpowiedzialności. W tym czasie nie było wyższej władzy lotniczej niż NAA.

Ze względu na te dziedzictwo, ewentualnie ze względu na trudności w interpretacji intencji PART M niektóre NAA uważają że brzmienie słów w AMC M.A.901(g) (Wydanie certyfikatu oceny zdatości do lotu) „Oświadczenie powinno potwierdzić, że statek powietrzny w obecnej konfiguracji spełnia następujące: Part 21 za wszystkie modyfikacje i naprawy”

Jak wynika z rozporządzenia WE 1702/2003 które to rozporządzenie weszło w życie w dniu 28 września 2003 r., w związku z tym to rozporządzenie nie może mieć żadnej mocy prawnej przed tą datą.

Ponadto, część 21, art. 2.a. 1b stanowi:

"Projektowanie poszczególnych statków powietrznych (sic), która była w rejestrze państwa członkowskiego przed dniem 28 września 2003 r., uważa się za zatwierdzone zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, jeżeli:

(i)...

(ii) wszystkie zmiany w podstawowym projekcie typu, które nie zostały objęte odpowiedzialnością posiadacza certyfikatu typu, zostały zatwierdzone; i ... "

Sformułowanie to można interpretować jako odnoszące się jako uzupełniające certyfikaty typu (STC), jednak STC są regulowane w art. 2b tak więc musimy założyć że, autor tak oznacza inne drobne zmiany zatwierdzone przez odpowiednie NAA.

Nie ma powodu, aby sądzić, że intencją Agencji było stworzenie sytuacji że nagle dla wcześniejszych certyfikatów lotu statków powietrznych, nie są one zdadne do lotu przez działanie prawa wstecz.

Przez niedoskonałe interpretacje przepisów PART M przez różne NAA doprowadziło to do przypadków gdzie indywidualni właściciele statków powietrznych zmuszeni byli na wiele miesięcy uziemić je podczas gdy

CAMO i właściciele wspólnie próbowali odnaleźć dziesiątki starych dokumentów, czasami wielkim kosztem, czasami nieskutecznie.

Regulacje w USA

CFR 14 § 23.1529 wprowadza się wymóg dla zgłaszającego TC do przedstawienia instrukcji zapewniającej ciągłą zdadności do lotu i Ograniczenia sekcji zdadności do lotu do administratora w celu włączenia przez odniesienie do certyfikatu typu

Niniejszy ustęp stosuje się do TC wydanych dla modeli samolotów po 1980 r., niezależnie od daty żadnych oryginalnych certyfikatu typu. pkt nie jest jednak z mocą wsteczną, tj. istniejących TC wydaje się każdemu typu statku powietrznego lub model przed 1980 r. nie ma wpływu

Dla statków powietrznych i modeli o TC wydanej przed 1980 r., sytuacja ICA pozostaje bez zmian. Ponieważ TC dla tych starszych samolotów zostało wydane przed 1980 r., nie mają one prawnie wiążące ICA. Jest to osiągnięte poprzez załącznik D do rozporządzenia FAR 43. Niniejszy załącznik zawiera wykaz kontroli niezbędne odniesienia do utrzymania zdadności do lotu statku powietrznego.

Wymaga to dla operatora nie-komercyjnego do kontroli przynajmniej raz w roku a dla innych, co roku i po każdych 100 godzin pracy

Posiadający TC będzie miał w większości przypadków problem z podręcznikami (MM) dla tego produktu. MM dla innych wytwórców i wydane w różnym czasie różnią się zawartością i są bardzo obszerne

Niemniej jednak nie zawierają podstaw prawnych do zarządzania konserwacją

Wielu posiadaczy TC będzie miało od czasu do czasu problem z informacją o instrukcji konserwacji w formie Biuletynu Serwisowego (SB) Listu serwisowego (SL) albo instrukcji Serwisowej (SI) Ta informacja czasami jest oznaczona jako „Obowiązkowa” albo” (Producent) uważa za obowiązkowe” lub podobne sformułowania

Zgodnie z przepisami FAA, tego typu informacji nie jest prawnie wiążąca dla prywatnego operatora, niekomercyjnych. Jeżeli jednak FAA uzna że ta informacja podana w SB albo innego dokumencie który ma kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa lotów jest wydawana dyrektywa zdadności (AD) do której zainteresowane strony mogą zgłaszać uwagi. FAA robi ocenę wpływu w celu sprawdzenia, czy korzyści w zakresie bezpieczeństwa są proporcjonalna do kosztów wykonania.

Gdy FAA wydaje AD staje się prawnie wiążący dla wszystkich operatorów i musi być zastosowany w określonym czasie.

W skrócie Dla prywatnego, nie komercyjnego operatora, jedynie FAR Dodatek D Dyrektywy Zdadności Do Lotu dla nowych samolotów ograniczenia Zdadności do Lotu stanowią prawnie wiążący dokument. Wszystkie inne dokumenty wydane przez posiadacza Certyfikatu Typu zawierają informacje i czas pomiędzy przeglądami okresowymi i opublikowane na przykład Instrukcje serwisowe lub Biuletyny serwisowe muszą być traktowane jako zalecenia

Przepisy Europejskie

Podstawy ciągłej zdadności do lotu w Unii Europejskiej są szczegółowo opisane w rozporządzeniu Komisji WE 2042/2003, części M i zawierają Dopuszczalne Sposoby Potwierdzania Zgodności (AMC) i skupia się na programie serwisowym (MP). MP ma być przygotowany przez Zarząd Organizacji Ciągłej Zdadności do lotu (CAMO) i zatwierdzony przez organ, bezpośrednio lub pośrednio.

W części M, EASA sprawia że, niektóre odniesienia do Biuletynów Obsługi, w żadnym przypadku nie są one przedstawiane jako obowiązkowe a w większości przypadków wręcz przeciwnie:

".... zalecenia w wykonaniu SB i innych materiałów nieobowiązkowe ..." (zał. II MA 201 (h) 1)

"Nie-obowiązkowych informacji, takie jak biuletyny obsługi i inne informacje jest to, że produkowane samoloty i jego składniki przez zatwierdzoną organizację projektującą, producent, właściwy organ lub Agencji. " (AMC MA 301-7)

Niestety niektóre NAA nie zauważyły cytowanych paragrafów i zamiast są najwyraźniej są źle interpretowane

"Właściciel lub operatorzy programu obsługi powinny być zwykle oparte na podstawie przeglądu technicznego (MRB) sprawozdanie w stosownych przypadkach, dokument planowania obsługi technicznej (MPD), odpowiednich rozdziałów w podręcznika obsługi technicznej lub innych danych zawierających informacje na temat utrzymania harmonogramu. Ponadto właściciel lub operator programu obsługi powinni również wziąć pod uwagę wszelkie dane zawierające informacje o utrzymanie harmonogramu komponentów. "

Słowa w tym paragrafie są oczywiście są oczywiście wybrane by uniknąć nazywania kilku dokumentów utrzymania tym samym wykluczając o których nie wspomina

Intencją tej wykładni AMC jest znaczenie że wszystkie zawierające interwały czasowe będą sprzeczne z obowiązującą Częścią M , Jak Biuletyny Serwisowe są nazwane **jako nie obowiązujące informacje** w niektórych przypadkach . SB , SL i SI często zawierają informacje w sprawie inspekcji lub konserwacji

Innym ubocznym efektem tak rozumianej wykładni jest , że wszystkie czynności konserwacyjne zawarte w Maintenance Manual (która, jak widzieliśmy, nie jest zatwierdzona przez FAA podstawa utrzymania) są obowiązkowe i muszą być przeprowadzane co do joty. To już powoduje problemy dla właścicieli statków powietrznych, których uszczelki drzwi nie są smarowane co 30 dni przez certyfikowanego mechanika - dla przykładu.

Dla SB, SL lub SI które mają zostać zatwierdzone do stosowania w samolotach zarejestrowanych w kraju EASA, SB, SL lub SI musi być oznaczone w ten sposób: "zawartość techniczne zatwierdzone przez FAA" lub słów o podobnym znaczeniu. Jest to podane w decyzji 2004/04/CF EASA (zmienionej decyzją 2007/001/C) Artykuł 1 c oraz w pkt M, MA 304. Tego efektem jest to, że jeśli zdecyduje się włączyć SB, SL lub SI, zmiany w nim zawarte są zatwierdzone.

Inna implikacja mówi nam że żadna informacja podane przez właścicieli TC nie są automatycznie zatwierdzone , informacja musi być specjalnie zatwierdzona przez FAA i włączona ponieważ stanowi ono zmianę typu certyfikowanego produktu

Propozycje IAOPA

Jeśli chodzi o instrukcje do nieprzerwanej zdatności do lotu (ICA), przypominamy czytelnikowi na fakt, że nigdzie nie ma wzmianki w zaleceniach FAA wystawiony certyfikat typu na ICA lub zdatności do lotu ograniczeń, zatwierdzone przez FAA planu utrzymania jest przeprowadzenie szczegółowej kontroli w FAR 43 dodatek D rocznie, a w niektórych przypadkach na 100 godzin

Harmonogram ten jest odpowiedni do złożoności tych samolotów i IAOPA nie widzi żadnego powodu, aby iść dalej.

Przestrzeżenie harmonogramu zatwierdzonego przez FAA zminimalizuje ryzyko niezamierzonych konsekwencji wszelkich krajowych zmian w terminologii, ponieważ Podręczniki wydane przez właścicieli TC te są wpisane w ich własnym kontekście prawnym.

Jest to również stanowiskiem , IAOPA że Biuletyny Service , Listów Serwisowe mogą być traktowane jako zalecenia. Wszystkie inne kierunki działania prędzej czy później spowodować nieprzewidziane problemy.

Aby umożliwić (niezatwierdzonych w Instrukcji zapewnienia ciągłej zdatności do lotu) instrukcje obsługi, jak również SB, SL i SI stanowi nakazu utrzymania jest zapewnienie prywatnie zatrudnionych obywateli spoza UE z różnych posiadaczy certyfikatu typu uprawnienia legislacyjne w całej Unii Europejskiej. taka sytuacja jest całkowicie nie do przyjęcia przez IAOPA

Stanowiskiem IAOPA jest że Biuletyny obsługi, Listy serwisowe i instrukcje serwisowe nie powinny być domyślnie uwzględnione w programie obsługi technicznej statku powietrznego opracowane przez nieprzerwaną Organizację, stanowisko to jest zgodne z zamiarem części M; MA 302.

IAOPA wzywa EASA do wydania oświadczenia w wyjaśnienie tej kwestii.

Jeśli chodzi o naprawy, modyfikacji / instalacje przeprowadzane przed wejściem w życie Części 21 w dniu 28 września 2003 r. stanowiskiem IAOPA jest , że są one zatwierdzone i przyporządkowanych do obecnego systemu. Badanie dokumentacji dla napraw y modyfikacji / instalacji wykonane przed Częścią 21 która weszła w życie w 2003 powinny być wykonane w przypadku jeśli istnieją powody by sądzić, że praca wykonywana lub użytych materiałów stanowiły zagrożenia dla bezpieczeństwa lotu.

IAOPA wnioskuję do EASA o wydania oświadczenia w wyjaśnieniu tej sprawy.

IAOPA dalej wzywa EASA dotyczące omawianych wydanych przez EASA certyfikatów typu, które odzwierciedlają oryginalne wydane przez FAA certyfikaty typu, ale różnią się od oryginału w tym obsługi i Biuletyny obsługi i instrukcję serwisową jak "instrukcja serwisowa", aby wyjaśnić do NAA, CAMO i właścicieli, że wskazana podręczniki nie są podstawą do programów obsługi technicznej.

IAOPA zwraca się również do EASA przypomnieć NAA, że krajowe przepisy lub praktyki nie mogą być w żaden sposób sprzeczne z intencją części M.

Martin Robinson
Senior Vice President IAOPA Europe