

Warszawa, dnia 15 czerwca 2022 r.

Poz. 39

**WYTYCZNE NR 11
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 15 czerwca 2022 r.

**w sprawie wymagań dla programu szkolenia, o którym mowa w AMC1 CAMO.A.305(c) do Załącznika
Vc do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014**

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 2020 r. poz. 1970 oraz z 2021 r. poz. 784, 847 i 1898 oraz z 2022 r. poz. 655) ogłasza się co następuje.

§ 1. W związku ze zmianą akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań AMC1 CAMO.A.305(c) do Załącznika Vc do rozporządzenia 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. L 362 z 17.12.2014, str. 1, z późn. zm.), dokonaną decyzją Dyrektora Generalnego Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego nr 2022/011/R z dnia 10 maja 2022 r., na podstawie której wymagania określone w pierwszych dwóch akapitach AMC1 CAMO.A.305(c) podpunktu (e) mogą zostać zastąpione przez ukończenie specjalnego programu szkolenia akceptowanego przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Do opracowania takiego programu zaleca się stosowanie standardów określonych niniejszymi wytycznymi.

§ 2.1. Szkolenie z zakresu ciągłej zdatności do lotu składa się z części teoretycznej oraz szkolenia praktycznego.

2. Część teoretyczna szkolenia obejmuje następujące zagadnienia:

- 1) tworzenie Programów Obsługi Technicznej (AMP);
- 2) tworzenie Programu Niezawodności;
- 3) metodologię “Maintenance Steering Group” (MSG) i proces “Maintenance Review Board” (MRB);
- 4) zadania ciągłej zdatności do lotu;
- 5) działania związane z planowaniem obsługi (planowanie i nadzorowanie zadań, zamawianie obsługi, prowadzenie zapisów z obsługi, kontrolowanie zapisów z obsługi);
- 6) zasady prowadzenia Pokładowego Dziennika Technicznego (TLB);
- 7) zasady współpracy organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu (CAMO) z podwykonawcami, jeśli dotyczy;
- 8) przegląd zdatności do lotu (ARC);
- 9) dodatkowe zadania ciągłej zdatności do lotu zgodnie z Part-M, Podsekcja C;
- 10) dodatkowe zadania CAMO zgodnie z CAMO.A.315;
- 11) charakterystykę organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu (CAME).

3. Szkolenie praktyczne, jeśli CAMO nie posiada zatwierdzenia zgodnie z Part-145, powinno odbyć się w zakontraktowanej przez CAMO organizacji posiadającej certyfikat organizacji obsługowej Part-145, podczas obsługi technicznej statku powietrznego zarządzanego przez CAMO, w taki sposób aby umożliwiło zdobycie wszechstronnej wiedzy na temat standardów obsługi technicznej.

4. Czas trwania oraz zakres szkolenia z zakresu ciągłej zdatości dostosowuje się do specyfiki organizacji oraz uwzględnia już posiadane przez personel kwalifikacje.

5. Zapisy ze szkolenia z zakresu ciągłej zdatości dokumentuje się w dzienniku szkolenia.

§ 3. Tracą moc wytyczne nr 3 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 25 lutego 2022 r. w sprawie ogłoszenia akceptowalnych sposobów potwierdzenia spełnienia wymagań (AMC) oraz wprowadzenia alternatywnych sposobów spełnienia wymagań (AltMoC) do Załącznika Vc do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014.

§ 4. Wytyczne wchodzi w życie w dniu następującym po dniu ogłoszenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa
Cywilnego

Piotr Samson