

Evropská agentura pro bezpečnost civilního letectví

ROZHODNUTÍ č. 2007/001/R VÝKONNÉHO ŘEDITELE AGENTURY

ze dne 13. března 2007

kterým se mění příloha I rozhodnutí č. 2003/19/RM výkonného ředitele agentury ze dne 28. listopadu 2003 o přijatelných způsobech průkazu a poradenském materiálu k nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů

VÝKONNÝ ŘEDITEL EVROPSKÉ AGENTURY PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 ze dne 15. července 2002 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví¹ (dále jen „základní nařízení“) a zejména na jeho články 13 a 14,

s ohledem na nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů²,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Je vyžadována aktualizace přijatelných způsobů průkazu k Části-M v příloze I rozhodnutí č. 2003/19/RM tak, aby odrážela potřebu zavádění koncepce Omezení řízení konfigurace kritického návrhu (CDCCL - Critical Design Configuration Control Limitations).
- (2) Aby byl tento požadavek splněn, měl by být text přijatelných způsobů průkazu k Části-M v příloze I rozhodnutí č. 2003/19/RM změněn.
- (3) Agentura vydává certifikační specifikace, včetně předpisů letové způsobilosti a přijatelných způsobů průkazu, jakož i veškerý poradenský materiál pro uplatňování základního nařízení a jeho prováděcích pravidel.

¹ Úř. věst. L 240, 7. 9. 2002, s. 1. Nařízení naposledy změněné nařízením (ES) č. 1701/2003 (Úř. věst. L 243, 27. 9. 2003, s. 5).

² Úř. věst. L 315, 28. 11. 2003, s. 1. Nařízení naposledy změněné nařízením (ES) č. 707/2006 (Úř. věst. L 122, 9. 5. 2006, s. 17).

- (4) Agentura v souladu s článkem 43 základního nařízení a články 5(3) a 6 postupu pro předpisovou činnost³ široce konzultovala zúčastněné strany⁴ ohledně záležitostí, které jsou předmětem tohoto rozhodnutí a následně poskytla písemnou reakci na obdržené připomínky⁵.

ROZHODL TAKTO:

Článek 1

Přijatelné způsoby průkazu k Části-M v příloze I rozhodnutí č. 2003/19/RM výkonného ředitele agentury ze dne 28. listopadu 2003 o přijatelných způsobech průkazu a poradenském materiálu k nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů se závazně mění v souladu s přílohou 1 k tomuto rozhodnutí.

Článek 2

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost dne 20. března 2007.

V Kolíně nad Rýnem dne 13. března 2007

P. GOUDOU
v zastoupení C. PROBST

³ Rozhodnutí správní rady týkající se postupu použitého agenturou při vydávání stanovisek, certifikačních specifikací a poradenského materiálu („postup pro předpisovou činnost“), EASA MB/7/03, 27. 6. 2003.

⁴ Viz: NPA č. 22-2005

⁵ Viz: CRD č. 22-2005

Příloha 1 k rozhodnutí č. 2007/001/R

Následující odstavce AMC k Části-M přílohy I k rozhodnutí č. 2003/19/RM se mění následovně:

AMC M.A.201(h) Odpovědnosti

....

4. Provozovatel by proto měl mít dostatečnou znalost stavu návrhu (typovou specifikaci, zákaznickovy možnosti, Příkazy k zachování letové způsobilosti (AD), omezení letové způsobilosti včetně Omezení řízení konfigurace kritického návrhu (CDCCL), modifikace, významné opravy, provozní požadavek) a požadované a provedené údržby. Stav návrhu letadla a údržby by měl být dostatečně dokumentován pro podporu výkonnosti systému jakosti.

....

AMC M.A.301 -5- Úkoly zachování letové způsobilosti

....

Jakékoliv další požadavky na zachování letové způsobilosti vytvořené závazně Agenturou, zahrnující související požadavky Typového osvědčení takové, jako: požadavky na osvědčování údržby (CMR), osvědčování součástí s omezeními provozními lhůtami, omezení letové způsobilosti včetně Položek omezujících letovou způsobilost (Airworthiness Limitation Items - ALI), Omezení řízení konfigurace kritického návrhu (CDCCL), atd.

AMC M.A.501(b) Zástavba

....

3. Osoba uvedená v M.A.801 nebo organizace oprávněná k údržbě podle M.A. Hlava F by měla být přesvědčena, že zmíněný letadlový celek splňuje schválené údaje/normy takové, jako požadovaný návrh a modifikační normy. To může být dosaženo odkazem na kusovník držitele Typového osvědčení nebo výrobce nebo jiné schválené údaje (tj. Servisní bulletin). Pozornost by také měla být věnována zajištění vyhovění použitelným Příkazům k zachování letové způsobilosti a stavu součástí s omezenou provozní lhůtou, které jsou zastavěné v letadlovém celku, stejně jako vyhovění Omezením řízení konfigurace kritického návrhu.

AMC M.A.501(d) Zástavba

....

Vložte nový odstavec 7:

7. Při použití nezpracovaného nebo spotřebního materiálu, který je blízko, přilehá nebo přímo ovlivňuje určený prvek Omezení řízení konfigurace kritického návrhu, na letadle nebo letadlovém celku, by mělo být zajištěno, že nebudou porušena omezení CDCCL.

AMC M.A.704 Výklad řízení zachování letové způsobilosti

....

Vložte nový odstavec 11:

10. Kdykoliv dojde ke změně odpovědného vedoucího, je důležité zajistit, aby nový odpovědný vedoucí podepsal při nejbližší příležitosti prohlášení z odstavce 9, jako součást souhlasu schvalujícího příslušného úřadu.

Opomenutí provedení této činnosti zruší platnost oprávnění k řízení zachování letové způsobilosti nebo AOC.

11. Výklad by měl podle potřeby obsahovat informace o tom, jak organizace k řízení zachování letové způsobilosti vyhoví instrukcím CDCCL.

Dodatek 5 obsahuje příklad návrhu výkladu.

Doplňte nový odstavec AMC M.A.706(f):

AMC M.A.706(f) Požadavky na personál

U technického personálu organizace k řízení zachování letové způsobilosti by měl být vyžadován pokračující výcvik týkající se bezpečnosti palivových nádrží a s ní spojených kontrolních norem a postupů údržby, zejména pak u personálu technické podpory zapojeného do řízení CDCCL, posuzování Servisních bulletinů, plánování práce a řízení programu údržby. Návod EASA pro výcvik personálu zachování letové způsobilosti organizace k řízení zachování letové způsobilosti je uveden v Dodatku 12 k AMC M.A.706(f) a AMC M.B.102(c).

Doplňte nový AMC M.A.708(b)3:

AMC M.A.708(b)3 Řízení zachování letové způsobilosti

Při řízení schvalování modifikací nebo oprav by měla organizace zajistit, že bude brán ohled na Omezení řízení konfigurace kritického návrhu (CDCCL).

Pozměňte odstavec 1.6 AMC M.B.102(c):

AMC M.B.102(c) Příslušný úřad - Kvalifikace a výcvik

1.6. znalost příslušného vzorku typu(ů) letadla(letadel) získaných prostřednictvím schváleného výcvikového kurzu, včetně výcviku týkajícího se bezpečnosti palivových nádrží (FTS), jak je popsáno v Dodatku 12 k AMC M.A.706(f) a AMC M.B.102(c).

Dodatek 1 k AMC M.A.302 a AMC M.B.301(b)

Vložte nový odstavec 1.1.14:

1.1.14. V případě potřeby, podrobnosti Omezení řízení konfigurace kritického návrhu (CDCCL) spolu s příslušnými postupy.

1.1.15.14
1.1.16.15
1.1.17.16
1.1.18.17
1.1.19.18
1.1.20.19
....

Vložte nový odstavec 2.4:

2.4. Omezení řízení konfigurace kritického návrhu (CDCCL)

Jestliže byla držitelem TC/STC identifikována pro daný typ letadla omezení CDCCL, měly by být vytvořeny instrukce pro údržbu. CDCCL se vyznačují vlastnostmi zástavby nebo letadlového celku letadla, které by měly být zachovány během modifikace, změny, opravy nebo plánované údržby po dobu provozní životnosti letadla nebo příslušného letadlového celku nebo letadlové části.

Vložte nový Dodatek 12 k AMC k Části-M:

Dodatek 12 k AMC M.A.706(f) a AMC M.B.102(c)

Výcvik týkající se bezpečnosti palivových nádrží (FTS)

Tento dodatek obsahuje všeobecné pokyny k zajištění výcviku týkajícího se problematiky bezpečnosti palivových nádrží (FTS).

1. Úrovně výcviku

Úroveň 1 – Seznamovací výcvik

Cíle:

Účastník by měl po ukončení výcviku:

1. být seznámen se základními prvky problematiky bezpečnosti palivových nádrží.
2. být schopen jednoduše popsat vývoj a prvky vyžadující ohled na bezpečnost, pomocí běžně používaných slov a uvedením příkladů nevyhovění.
3. být schopen používat charakteristické výrazy.

Seznamovací výcvik by měl zahrnovat prezentaci bulletinů/oznámení, krátkých video nebo CD materiálů, plakátů, atd.

Úroveň 2 – Podrobný výcvik

Cíle:

Účastník by měl po ukončení výcviku:

1. znát vývoj a teoretické a praktické prvky předmětu, mít přehled o zvláštních předpisech Special Federal Aviation Regulations (SFARs) z 14 CFR SFAR 88 FAA a JAA Temporary Guidance Leaflet TGL 47, být schopen podrobně popsat koncept Omezení řízení konfigurace kritického návrhu CDCCL, Položky omezující letovou způsobilost (ALI) a použití teoretických základů a specifických příkladů.
2. mít schopnost kombinovat a aplikovat jednotlivé znalosti logickým a komplexním způsobem.
3. mít podrobné informace o tom, jak zmíněné prvky ovlivňují letadlo v oblasti činnosti organizace nebo v rámci flotily.
4. rozumět činnostem a vykonávat je s použitím údajů výrobce a regulačního úřadu, které poskytují pokyny pro projektování a údržbu, jako jsou servisní bulletiny, příkazy k zachování letové způsobilosti, příručka pro údržbu letadla, příručka pro údržbu letadlových celků atd.
5. snadno používat dokumentaci výrobce z různých zdrojů a učinit nápravná opatření, je-li to vhodné.
6. určit letadlové celky nebo letadlové části nebo letadla spadající pod koncept FTS z dokumentace výrobce, plánovat činnosti nebo provést servisní bulletin a příkaz zachování letové způsobilosti.

Pokračující výcvik

Interval mezi pokračovacími výcviky určí organizace k řízení zachování letové způsobilosti, ale neměl by překročit dva roky.

Pokračovací výcvik musí zahrnovat znalost vývoje materiálů, náradí, dokumentace a příkazů výrobce nebo příslušného úřadu.

2. Personál přímo zapojený do systémů bezpečnosti palivových nádrží (FTS) musí být kvalifikován podle následující tabulky:

Organizace	Personál	Úroveň znalostí	Pokračující výcvik
Organizace k řízení zachování letové způsobilosti	Veškerý personál vyžadovaný M.A.706 kromě odpovědného vedoucího organizace k řízení zachování letové způsobilosti. Personál kontroly letové způsobilosti, jak vyžaduje M.A.707.	2	Ano
	Vedoucí jakosti, jak vyžaduje M.A.712	1	Nevyžaduje se
Národní letecký úřad (NAA)	Vedení, inspektoři a auditoři.	1	Nevyžaduje se

3. Všeobecné požadavky

Výcvik personálu, pro který je vyžadována úroveň výcviku 1, musí být proveden co nejdříve. Výcvik personálu, pro který je vyžadována úroveň výcviku 2, musí být proveden dříve, než začne vykonávat jakékoliv činnosti související s řízením zachování letové způsobilosti.

Výcvik by měl být uskutečněn ve vhodném zařízení vybaveném příklady letadlových celků, systémů a částí ovlivněnými prvky FTS a majícím přístup k letadlům nebo celkům, kde je možné ukázat typické příklady prvků FTS. Doporučuje se použít obrázky, filmy a praktické příklady údržby systému palivových nádrží. Výcvik musí zahrnovat reprezentativní počet oprav a kontrol, jak je vyžadováno programem údržby poukazujícím na nezbytnost použití údajů výrobce.

4. Charakteristiky výcviku

Při stanovování programů výcviku úrovně 1 nebo 2 musí být vzaty v úvahu následující charakteristiky:

- porozumění vývoji a konceptům bezpečnosti palivových nádrží, jak se vyvíjely za posledních 10 let,
- jak mohou v instrukcích pro údržbu mechanici organizací k údržbě rozpoznat, interpretovat a vypořádat se se zlepšeními, která vznikla nebo vznikají během údržby systému palivových nádrží,
- povědomí o všech nebezpečích při práci na palivovém systému a zvláště s dusíkovým systémem snížení hořlavosti (FRS – Flammability Reduction System).

Body a), b) a c) by měly být začleněny do výcvikového programu, který by měl řešit následující záležitosti:

i) Teoretické důvody vzniku konceptu bezpečnosti palivových nádrží: exploze směsí paliva a vzduchu, chování těchto směsí v leteckých podmínkách, vliv teploty a tlaku, energie potřebná ke vznícení atd., „trojúhelník ohně“,
- Vysvětlit 2 koncepty prevence exploze: (1) prevence zdroje vznícení a (2) snížení hořlavosti,

ii) Významné nehody a vyšetřování nehod a jejich závěry,

iii) Předpisy SFAR z 14 CFR SFAR 88 FAA a postup JAA Internal Policy INT POL 25/12: opodstatnění těchto dokumentů a jaký byl hlavní cíl, rozdíly mezi zlepšeními bezpečnosti palivových systémů (od 10-6 do 10-9, faktické vylepšení faktorem 100-1000, identifikovat nebezpečné podmínky a napravit je, systematicky zlepšovat údržbu palivových nádrží),

iv) Vysvětlit koncepty, které se používají: výsledky SFAR 88 FAA a JAA INT/POL 25/12: modifikace, omezení letové způsobilosti a CDCCL,

v) Kde mohou mechanici nalézt příslušné informace a jak je využít a interpretovat (příručky pro údržbu, příručky pro údržbu letadlových celků),

vi) Bezpečnost a údržba palivových nádrží: postupy pro vstup a výstup z palivové nádrže, čisté pracovní prostředí, co je míněno řízením konfigurace, separace elektrického vedení, propojování letadlových celků atd.,

vii) Systémy snížení hořlavosti: důvody jejich použití, jejich vlivy, nebezpečí dusíkových FRS při údržbě, bezpečnostní opatření při údržbě/práci s FRS,

viii) zaznamenávání činnosti údržby, zaznamenávání měření a výsledků kontrol.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO