

Základní informace plynoucí ze změny Nařízení Komise (EU) 1321/2014

Nařízení Komise (EU) č. 1321/2014 bylo změněno Nařízením Komise (EU) č. 2019/1383 a 2019/1384. Tato změna je velmi významná, s dopadem především na všeobecné letectví (GA). Nařízení Komise (EU) č. 2019/1383 nabude účinnosti k datu 24.3.2020. Co tato změna bude znamenat pro organizace CAMO, AMO a pro Oprávněné pracovníky, shrnuje tento dokument.

1. Obecně:

Výše zmiňovaná změna mění strukturu Nařízení Komise (EU) č. 1321/2014 následovně:

Přílohy – dosavadní:

Příloha I	Part-M
Příloha II	Part-145
Příloha III	Part-66
Příloha IV	Part-147
Příloha Va	Part-T

a nově přibyly Přílohy:

Příloha Vb	Part-ML
Příloha Vc	Part-CAMO
Příloha Vd	Part-CAO

Následující tabulka ukazuje, pro koho které Přílohy Nařízení Komise (EU) č. 1321/2014 platí:

		Non-‘Licenced Air Carrier’					‘Licenced Air Carrier’ ¹		
		Non-commercial			Commercial ²				
		Non-CMPA		CMPA	Non-CMPA		CMPA	Non-CMPA	CMPA ³
		Light ⁴	Non-Light		Light	Non-Light			
Part-M (Annex I)		N/A	Part-M Mandatory		N/A	Part-M Mandatory			
Part-ML (Annex Vb)		Part-ML Mandatory	N/A		Part-ML Mandatory	N/A			
Part-CAMO (SMS) (Annex Vc)		Individual CAM ⁵ or CAO-CAM or CAMO		Part-CAMO Mandatory	CAO-CAM ⁶ or CAMO		Part-CAMO Mandatory		
Part-CAO (no SMS) (Annex Vd)	for CA management (CAO-CAM)			N/A			N/A		
	for Maintenance (CAO-M)	Individual maintenance ⁷ or CAO-M ⁸ or Part-145		N/A	CAO-M or Part-145		N/A		
Part-145 (SMS to come) (Annex II)				Part-145 Mandatory			Part-145 Mandatory		

¹ Licenced Air Carrier in accordance with Reg. (EC) No 1008/2008

² Commercial = aircraft operated under Subpart-ADD of Part-BOP or Subpart-DEC of Part-SAO or aircraft, other than sailplane and balloon, not operated under Part-NCO; includes commercial ATO and commercial DTO

³ CMPA = Complex motor-powered aircraft, ref. Article 3(f) of Reg. (EC) No 216/2008

⁴ Light a/c = Aeroplanes up to 2730 Kg MTOM, rotorcraft up to 1200 Kg MTOM / max 4 occupants, and other ELA2 aircraft

⁵ Individual CAM = continuing airworthiness of the a/c managed by the owner under its own responsibility

⁶ CAO-CAM = Part-CAO organisation with continuing airworthiness management privilege

⁷ Individual maintenance = maintenance released by pilot-owner or independent Certifying Staff

⁸ CAO-M = Part-CAO organisation with maintenance privilege

Výkladové materiály AMC / GM k novým Přílohám zatím nebyly publikovány.

2. Nové Přílohy:

2.1. Part-ML

Stanoví pravidla zachování letové způsobilosti letadel (LZ) jiných než složitých a mimo obchodní dopravu s licencí dle Nařízení ES č. 1008/2008 („licence ES“), s omezením:

- letounů do MTOM 2730 kg včetně,
- rotorových letadel do MTOM 1200 kg včetně pro max. 4 osoby na palubě a
- všech dalších letadel ELA2 (kluzáků, motor. kluzáků, balonů a většiny vzducholodí).

Pro všechna ostatní letadla platí Part M. To znamená, že Part-ML pokrývá drtivou část GA.

2.2. Part CAMO

Je úplně nová část, která stanoví požadavky na organizace k řízení zachování letové způsobilosti (CAMO), nahrazující dosavadní Part M, Subpart G pro jakákoli letadla.

2.3. Part CAO

Je úplně nová část, která v sobě zahrnuje kombinované oprávnění jak k řízení zachování letové způsobilosti, tak k údržbě (CAO) letadel jiných než složitých a mimo obchodní dopravu s licencí ES, nahrazující dosavadní Part M, Subpart F i G zároveň.

3. Informace pro organizace údržby oprávněné dle Part M Subpart F:

Současné organizace oprávněné dle Part M Subpart F se do 24.9.2021 budou muset změnit buď na organizaci oprávněnou k údržbě dle Part 145, nebo na organizaci s kombinovaným oprávněním dle Part CAO. CAO s oprávněním k údržbě může udržovat pouze letadla jiná než složitá a mimo obchodní dopravu s licencí ES (dle rozsahu svého oprávnění). Po datu 24.3.2020 mají tedy organizace oprávněné dle Part M Subpart F rok a půl na to, aby podaly na ÚCL žádost o oprávnění dle Part CAO nebo Part 145, pak jejich nynější oprávnění zanikne.

Oprávnění CAO s dosavadním rozsahem práv (pokud odpovídá rozsahu Part CAO) jim ÚCL vydá obratem a do 24.9.2021 pak musí být odstraněny veškeré nálezy neshod vůči Part CAO. Pokud nebude během přechodového období dosaženo souladu, oprávnění bude zrušeno.

4. Informace pro organizace CAMO oprávněné dle Part M Subpart G:

Současné organizace oprávněné dle Part M Subpart G se do 24.9.2021 budou muset změnit buď na organizace oprávněné k řízení zachování LZ dle Part CAMO, nebo na organizace s kombinovaným oprávněním dle Part CAO. CAO s oprávněním k řízení zachování LZ, může řídit pouze letadla jiná než složitá a mimo obchodní dopravu s licencí ES (dle rozsahu svého oprávnění). Po datu 24.3.2020 mají tedy organizace oprávněné dle Part M Subpart G rok a půl na to, aby podaly na ÚCL žádost o oprávnění dle Part CAO, pak jejich současné oprávnění zanikne.

Oprávnění CAO s dosavadním rozsahem práv (pokud odpovídá rozsahu Part CAO) jim ÚCL vydá obratem a do 24.9.2021 musí být odstraněny veškeré nálezy neshod vůči Part CAO.

Organizace oprávněné dle Part M Subpart G, které nepožádají o oprávnění dle Part CAO, se budou považovat za oprávněné dle Part CAMO. Do 24.9.2021 musí být odstraněny veškeré nálezy neshod vůči Part CAMO a pak bude jejich oprávnění převydanáno dle Part CAMO.

Pokud CAO nebo CAMO během přechodového období nedosáhne souladu s příslušným Partem, oprávnění bude zrušeno.

Rozdíl mezi organizacemi oprávněnými dle Part CAMO a dle Part CAO je mimo jiné v tom, že CAMO budou muset zavést systém řízení založený na Safety Management System (SMS), kdežto CAO jako doposud zavedou systém jakosti (Quality System), resp. malé organizace s rozsahem práce omezeným jen na letadla, která spadají pod Part ML, mohou provádět pouze kontroly organizace (Organization Review).

5. Informace pro Oprávněné pracovníky:

V současnosti oprávnění pracovníci (OP), kteří smějí provádět KLZ, budou přetransformováni na Nezávislý osvědčující personál oprávněný dle bodu ML.A.901(b)4. Oprávněný pracovník bude od 24.3.2020 oprávněn po provedení kontroly letové způsobilosti (KLZ) vydávat přímo ARC na Formuláři 15c EASA, (nikoliv jen doporučení pro vydání ARC, jak tomu bylo doposud). OP může vydat ARC jen pro transferovaná letadla, která spadají pod Part ML a pouze v případě, když stejný pracovník provede a osvědčí zároveň roční/ 100 hod. prohlídku daného letadla. OP s licenci mechanika (AML) vydanou dle Part 66 s kvalifikací pro dané letadlo může provádět KLZ a vydávat ARC pro letadla registrovaná v kterémkoli členském státu. OP s českou národní AML vydanou dle L-1 může provádět KLZ a vydávat ARC pouze pro letadla registrovaná v ČR a takové ARC ztratí platnost při převodu letadla do jiného členského státu.

Pro zachování Oprávnění musí OP během posledních 12 měsíců provést min. 1 kontrolu LZ. Pokud to nesplní (započítávají se i KLZ, jež provedl v rámci CAMO / CAO), bude mu Oprávnění pozastaveno a pro obnovení bude muset provést uspokojivě KLZ pod dohledem ÚCL.

6. Informace pro provozovatele a majitele letadel:

6.1 Údržba každého letadla musí být prováděna v souladu s programem údržby (AMP). Pokud zachování LZ letadla neřídí CAMO / CAO, tak jeho AMP deklaruje vlastník. Pro letadla řízená CAMO / CAO schvaluje AMP organizace odpovědná za řízení LZ („nepřímým postupem“).

AMP musí obsahovat identifikaci vlastníka, letadla, motoru, vrtule

AMP musí obsahovat všechny povinné informace pro zachování LZ, jimiž jsou:

- Opakující se AD
- Kapitola „Omezení letové způsobilosti“ (ALS) Instrukcí pro zachování LZ (ICA) vydaných držitelem typového návrhu (DAH)
- Požadavky na údržbu uvedené v TCDS

a dále bud':

- Úkoly údržby dle Minimálního Programu Prohlídek (MIP, viz ML.A.302(d), nebo
- Instrukce pro zachování LZ (ICA) vydané držitelem typového návrhu (DAH).

AMP založený na pokynech DAH dále může obsahovat alternativní úkony údržby k těmto pokynům DAH a to buď na návrh vlastníka, nebo na návrh CAMO / CAO. Tyto úkony však nesmí být méně restriktivní než MIP.

Je-li AMP schválen CAMO / CAO, pak organizace musí uchovávat záznamy s odůvodněním každé odchylky od pokynů DAH.

AMP deklarovaný vlastníkem, obsahuje prohlášení, že vlastník plně zodpovídá za obsah, zejména však za veškeré odchylky od doporučení DAH. Tyto odchylky nemusí nijak zdůvodňovat.

AMP se musí jednou ročně podrobit kontrole, zda stále odpovídá aktuálním ICA a v případě potřeby musí být doplněn. Za aktualizaci AMP odpovídá subjekt, který jej vydal / deklaroval.

6.2 AMP nemusí být vůbec vytvořen za předpokladu, že:

- všechny ICA vydané DAH jsou dodrženy bez jakýchkoliv odchylek a
- všechna doporučení k údržbě (např. TBO) vyhlášená v servis. bulletinech, dopisech a jiných nezávazných informacích jsou dodržována bez jakýchkoliv odchylek a
- není potřeba provádět žádné další úkony údržby v souvislosti se zvláštní zástavbou, opravami na letadle, zvláštními provozními oprávněními, způsobem použití letadla a provozním prostředím a
- je prováděna údržba letadla pilotem-vlastníkem v souladu s Dodatkem II k Part ML.

6.3 Schvalování AMP příslušným úřadem pro letadla spadající pod Part ML definitivně odpadá. ÚCL bude i nadále požadovat zasílání kopií všech AMP, resp., že se vlastník rozhodl pro variantu bez AMP, a to z důvodu plánování a přípravy na kontroly letadel (ACAM).

6.4 ÚCL připravuje seznam doporučených úkonů údržby k jednotlivým typům letadel, motorů a vrtulí. Úkony v něm uvedené považuje ÚCL za klíčové k udržení letadla ve způsobilém stavu. Pokud se od nich AMP daného letadla bude odchylovat, ÚCL bude pohlížet na takové letadlo jako více či méně rizikové z hlediska bezpečnosti jeho provozu. Na taková letadla bude ÚCL aplikovat zpřísněný dozor, spočívající v častějším provádění kontroly ACAM.

Pro vytvoření AMP bude publikovat ÚCL na svých stránkách podrobný poradní materiál. V případě nejasností prosím kontaktujte:

- Ř/ST Ing. Vít Zárybnický zarybnicky@caa.cz
- Ř/OZL Ing. Jaroslav Seyfried seyfried@caa.cz
- V/ÚDR Ing. Jaromír Lank lank@caa.cz
- V/ML Ing. Pavel Valenta valenta@caa.cz