

Údržba a řízení letové způsobilosti **letadel**

**Po změně nařízení Komise (EU) č. 1321 prováděcími
nařízeními Komise (EU) č. 2019/1383 a /1384**

Praha 13.11.2019

Připravil: Jaromír Lank-ved. ÚDR

Definice:

Složité motorové letadlo (SML)

- i) letoun:

- s maximální certifikovanou vzletovou hmotností vyšší než 5 700 kg nebo
- s osvědčením pro maximální počet sedadel pro cestující vyšší než devatenáct nebo
- s osvědčením pro provoz s posádkou složenou nejméně ze dvou pilotů nebo
- vybavené proudovým motorem či proudovými motory nebo více než jedním turbovrtulovým motorem nebo

ii) vrtulník s osvědčením:

- pro maximální vzletovou hmotnost vyšší než 3 175 kg nebo
- pro maximální počet sedadel pro cestující vyšší než devět nebo
- pro provoz s posádkou složenou nejméně ze dvou pilotů nebo

iii) letadlo se sklopným rotorem;

Poznámka:

Podle článku 3., bod 7 nařízení č. 2019/1383 se letouny s maximální osvědčenou vzletovou hmotností 5 700 kg a nižší, které jsou vybaveny několika turbovrtulovými motory, považují za letadla jiná než SML.

Obchodní letecká doprava

Provoz letadel leteckým dopravcem s oprávněním leteckého provozovatele (AOC) a s licencí v souladu s nařízením (ES) č. 1008/2008

Jiný obchodní provoz (KP)

Jiný komerční provoz než AOC např. práškování, vyhlídkové lety, fotografování, komerční pilotní škola apod.

Organizace CAO

Oprávněná organizace letové způsobilosti s kombinovanými právy k údržbě a řízení zachování letové způsobilosti letadel.

Organizace 145

Oprávněná organizace k údržbě.

Organizace CAMO

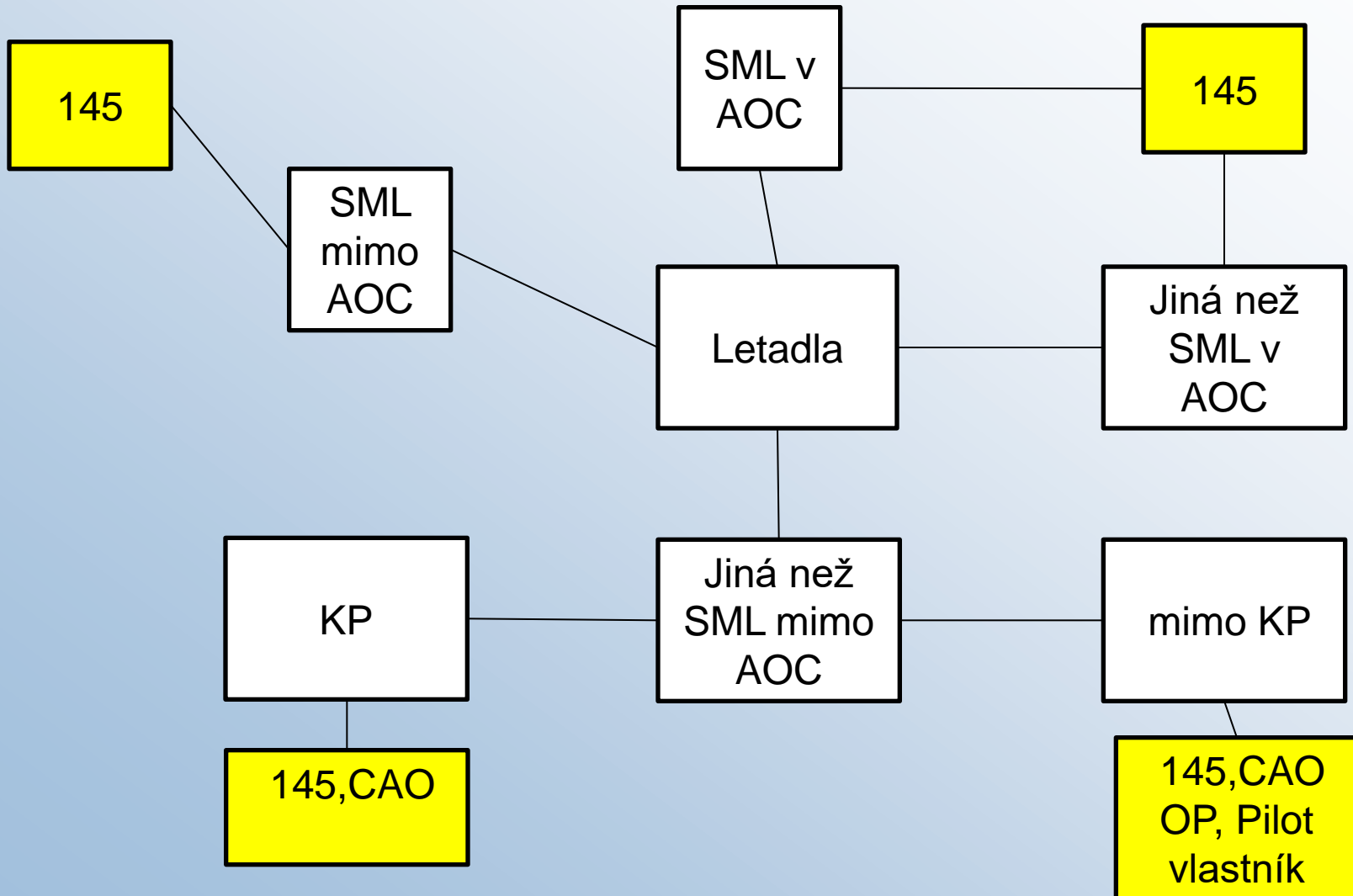
Oprávněná organizace k řízení zachování letové způsobilosti letadel.

OP

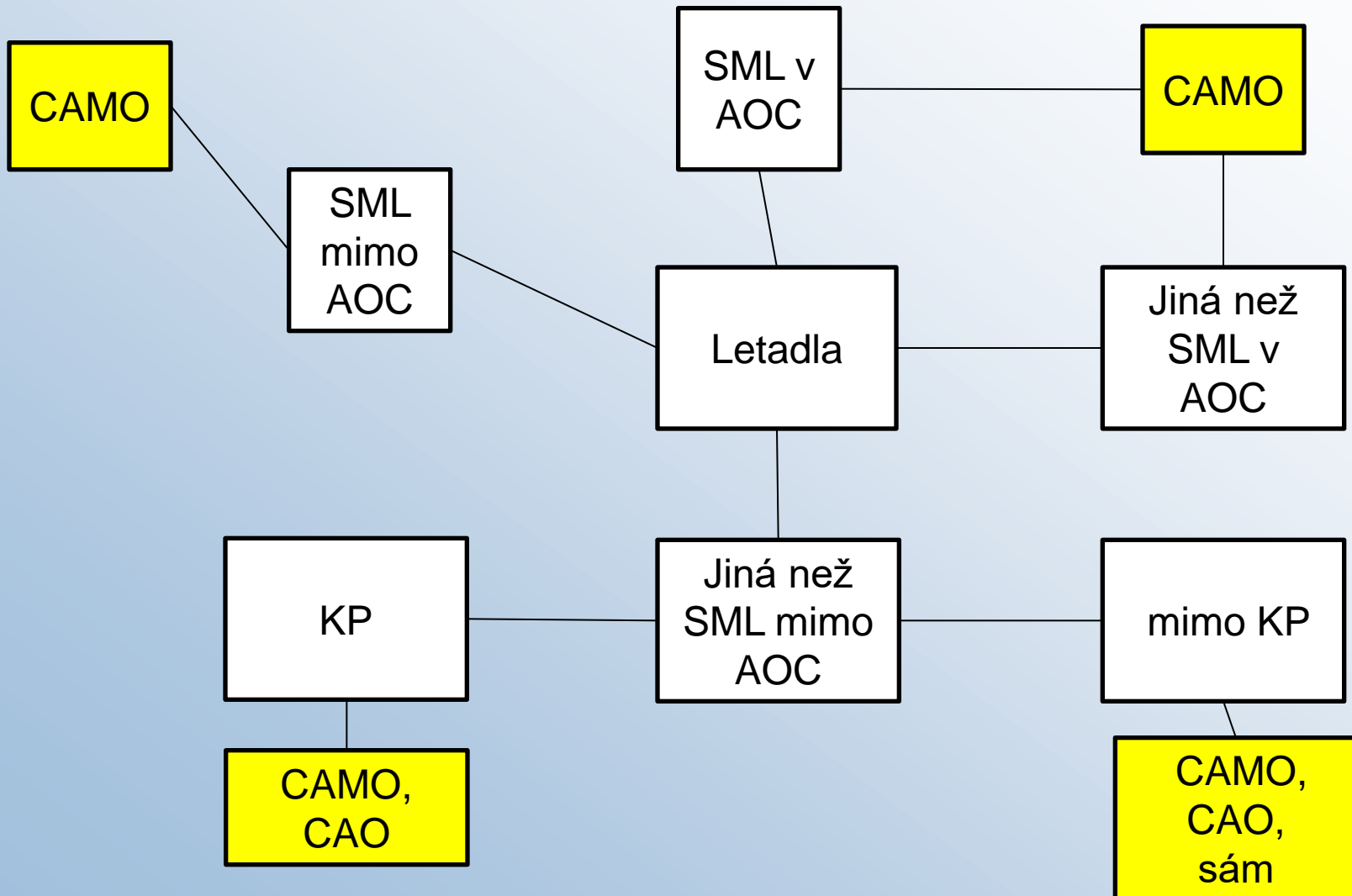
Osvědčující personál organizace CAO, údržby nebo nezávislý mechanik s odpovídající licencí podle Part 66.

AMP Program údržby letadla

Schema údržby



Schema řízení zachování LZ



Proces transformace M/F

Podle změny nařízení č. 1321/2014 prováděcím nařízením č. 2019/1383 končí platnost oprávnění M/F dne:

24.9.2021

Do tohoto data by se měly současné M/F organizace rozhodnout a zažádat o překlopení na jiný typ oprávnění k údržbě.

Organizacím, které do tohoto data nepodají žádost o překlopení, bude oprávnění M/F z moci úřední zrušeno.

Podle změny nařízení č. 1321/2014 prováděcím nařízením č. 2019/1383 je doba pro překlopení:

24.3.2020 – 24.9.2021

Možnosti:

M/F na 145

Přibývá povinnost zavést systém jakosti a nezávislou funkci QM. Odlišné požadavky na osvědčující a podpůrný personál, povinný výcvik personálu na problematiku lidských činitelů. V blízké době se chystá zavedení systému bezpečnosti (SMS). Překlopení je zpoplatněno.

M/F na CAO

Podle velikosti organizace zůstává možnost zavést místo systému jakosti systém kontrol organizace. Překlopení není zpoplatněno.

Překlopení M/F – 145

Proces se provede jako standardní žádost o oprávnění Part 145.

Poplatek za oprávnění dle poplatkového zákona č. 634/2004 položka 49d.

V případě národního dodatku se též převydá nové oprávnění s číslem CZ.006.xxxx-145.

Překlopení M/F – CAO

Žádost

Organizace zažádá dopisem o formální překlopení M/F na CAO.

Oprávnění

ÚCL vydá na základě dopisu oprávnění CAO na formuláři 3-CAO EASA.

Původní rozsah oprávnění M/F se přepíše do podmínek oprávnění CAO.

Oprávnění se vydá bez provedení vydávacího auditu.

Oprávnění se vydá bezplatně z moci úřední.

Nicméně do konce transformačního období musí být proveden celkový audit na vyhovění požadavků Part CAO.

Tento audit by měl být určen tak, aby se zachovala návaznost na předchozí oprávnění M/F.

Transformace původního čísla M/F na CAO necht' je podle vzoru:

CZ.MF.0042

na

CZ.CAO.0042

V případě národního dodatku se vydá nové oprávnění z moci úřední a jeho číslo se změní dle vzoru:

CZ.006.0042-MF

na

CZ.006.0042-CAO

Proces transformace M/G

Podle změny nařízení č. 1321/2014 prováděcím nařízením č. 2019/1383 končí platnost oprávnění M/G dne:

24.9.2021

Do tohoto data by se měly současné M/G organizace rozhodnout a zažádat o překlopení na jiný typ oprávnění k řízení zachování letové způsobilosti.

Organizacím, které do tohoto data nepodají žádost o překlopení, bude oprávnění M/G z moci úřední zrušeno.

Podle změny nařízení č. 1321/2014 prováděcím nařízením č. 2019/1383 je doba pro překlopení:

24.3.2020 – 24.9.2021

Možnosti:

M/G na CAMO

Přibývá povinnost zavést systém řízení bezpečnosti a funkci CMM (Compliance Monitoring Manager) a povinný výcvik personálu na problematiku lidských činitelů. Povinné pro řízení zachování letové způsobilosti složitých motorových letadel a letadel v AOC. Překlopení není zpoplatněno.

M/G na CAO

Podle velikosti organizace zůstává možnost zavést místo systému jakosti systém kontrol organizace. Překlopení není zpoplatněno.

Překlopení M/G – CAMO

Žádost

Organizace zažádá dopisem o formální překlopení M/G na CAMO.

Oprávnění

ÚCL vydá na základě dopisu oprávnění CAMO na interním formuláři 14-EASA.

Původní rozsah oprávnění M/G se přepíše do rozsahu oprávnění CAMO.

Oprávnění se vydá bez provedení vydávacího auditu.

Oprávnění se vydá bezplatně z moci úřední.

Nicméně do konce transformačního období musí být proveden celkový audit na vyhovění požadavků Part CAMO.

Tento audit by měl být určen tak, aby se zachovala návaznost na předchozí oprávnění M/G.

Transformace původního čísla M/G na CAO necht' je pro případ, že je organizace současně transferovaná z M/F na CAO, právě toto číslo.

V případě, že se jedná o organizaci, která je současně oprávněná dle 145 se do čísla CZ.CAO.xxxx doplní nové pořadové číslo.

Udržovací poplatek CAO není dosud definován. Nicméně podle vyjádření právního oddělení bude udržovací poplatek vybírán podle práv za CAO získaných.

Poznámka:

Prováděcím nařízením Komise (EU) č. 2019/1383 se zavádí nová pravidla zachování letové způsobilosti Part ML pro jiná než SML mimo AOC:

- 1. letouny s maximální vzletovou hmotností 2 730 kg nebo menší;*
- 2. rotorová letadla s maximální vzletovou hmotností 1 200 kg nebo menší, certifikovaná pro maximálně 4 osoby;*
- 3. jiná letadla ELA2.*

(Měl by umožnit větší flexibilitu, pokud jde o vymezení a provádění programu údržby letadla. V důsledku toho bylo zavedeno nové oprávnění organizace s méně přísnými požadavky a kombinovanými právy pro údržbu, řízení zachování letové způsobilosti, kontroly letové způsobilosti a povolení k letu.)

Vliv Part ML na ŘZLZ

- Pro KP se nevyžaduje uzavření smlouvy o údržbě ani zavedení systému TLB
- Po kontrole LZ se nevystavuje Doporučení pro ARC, každý subjekt provádějící KLZ vydává přímo ARC
- Není možné uzavřít omezenou smlouvu na vypracování AMP
- Neprovádí se rozbor účinnosti AMP
- Nelze uzavřít smlouvu na ŘZLZ s deklarováním AMP
- Organizace má po obdržení oprávnění od začátku právo nepřímého schvalování AMP
- Nemusí se vytvářet dokument AMP za podmínek dle ML.A.302(e)

ML.A.302 e) Program údržby letadla

Odchylně od písmen b) a c) se deklarace vlastníkem nebo schválení organizací CAMO nebo CAO nevyžaduje a dokument programu údržby letadla nemusí být zpracován, jsou-li splněny tyto podmínky:

1. všechny pokyny pro zachování letové způsobilosti vydané držitelem schválení návrhu jsou dodrženy bez jakýchkoli odchylek;
2. všechna doporučení k údržbě, jako např. intervaly mezi generálními opravami, vyhlášená v servisních bulletinech, servisních dopisech a jiných nezávazných servisních informacích jsou dodržována bez jakýchkoli odchylek;
3. není třeba provést další úkoly údržby v důsledku:
 - a) zvláštních zastavěných zařízení a modifikací letadla;
 - b) oprav na letadlu;
 - c) celků s omezenou životností a celků kritických z hlediska bezpečnosti;
 - d) zvláštních provozních schválení;
 - e) použití letadla a provozního prostředí.

ML.A.302 e) Program údržby letadla (pokr.)

4. Piloti-vlastníci jsou oprávněni provádět údržbu pilotem-vlastníkem.

Tato odchylka není použitelná, pokud pilot-vlastník nebo v případě společně vlastněného letadla **některý** z pilotů- vlastníků není oprávněn (**určen právníckou osobou**) provádět údržbu pilotem-vlastníkem, neboť tato skutečnost musí být uvedena v deklarovaném nebo schváleném programu údržby letadla.

GM1 ML.A.302(e) Aircraft maintenance programme

AMP DOCUMENT NOT PRODUCED

The objective of point (4) is to ensure that all pilot-owners satisfy the conditions to perform pilot-owner maintenance, when it is intended to:

- (a) not produce the AMP document; and
- (b) carry out pilot-owner maintenance.

This is because, the AMP document, when produced, must identify the pilot-owners intending to carry out pilot-owner maintenance (ref. ML.A.302(c)(6)). If the AMP is not produced and such information is therefore not available, it must be ensured that **all pilot-owners** are by default authorised in accordance with ML.A.803.

Point (4) is only relevant when pilot-owner maintenance is to be carried out. ML.A.302(e) derogation is also possible when a CAMO (or CAO) is contracted.

ML.A.302(f) Aircraft maintenance programme

Jsou-li splněny podmínky uvedené v písm. e) bodech 1 až 4, proces údržby konkrétního letadla musí sestávat podle:

1. pokyny pro zachování letové způsobilosti vydané držitelem schválení návrhu;
2. doporučení ohledně údržby, např. intervaly mezi generálními opravami, vyhlášená v servisních bulletinech, servisních dopisech a jiných nezávazných servisních informacích;
3. povinné informace o zachování letové způsobilosti, jako opakované příkazy k zachování letové způsobilosti, část „omezení letové způsobilosti“ pokynů pro zachování letové způsobilosti a zvláštní požadavky na údržbu uvedené v příloze k typovému osvědčení;
4. úkoly plynoucí z konkrétních provozních příkazů nebo příkazů ohledně vzdušného prostoru nebo požadavků ve vztahu ke konkrétním nástrojům a vybavení.

	Aircraft (other than balloon and sailplane)		
	non Part-NCO	Part-NCO	
		commercial ATO/DTO	non ATO/DTO or non-commercial ATO/DTO
Contract with CAMO/CAO required?	yes	yes	no*
AMP	The AMP document must be approved by the contracted CAMO/CAO.		If there is no CAMO/CAO, the AMP must be declared by the owner.
			If there is a contracted CAMO/CAO, the AMP must be approved by the CAMO/CAO.
If ML.A.302(e) conditions are met, producing an AMP document is not required.			
Maintenance	By maintenance organisation		By maintenance organisation or by independent certifying staff or pilot-owner**
AR and ARC	By maintenance organisation*** or by the contracted CAMO/CAO or by competent authority		By maintenance organisation*** or independent certifying staff*** or by CAMO/CAO (if contracted) or by competent authority

Dotazy ?