

Analiza izmjena zahtjeva o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova iz Uredbe EU 1321/2014

Čelebija, Grgo

Undergraduate thesis / Završni rad

2024

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Transport and Traffic Sciences / Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:119:221878>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-14**



Repository / Repozitorij:

[Faculty of Transport and Traffic Sciences - Institutional Repository](#)



Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti

ZAVRŠNI RAD

**ANALIZA IZMJENA ZAHTJEVA O KONTINUIRANOJ
PLOVIDBENOSTI ZRAKOPLOVA IZ UREDBE EU
1321/2014**

**CHANGES OF REQUIREMENTS FOR CONTINUED
AIRWORTHINESS
OF AIRCRAFT UNDER EU REGULATION 1321/2014
ANALYSIS**

Mentor: prof.dr.sc. Anita Domitrović

Student: Grgo Čelebija
JMBAG: 0135258571

Zagreb, ožujak 2024.

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI
ODBOR ZA ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 26. lipnja 2024.

Zavod: **Zavod za aeronautiku**
Predmet: **Eksploatacija i održavanje zrakoplova**

ZAVRŠNI ZADATAK br. 7553

Pristupnik: **Grgo Čelebija (0135258571)**
Studij: **Aeronautika**
Smjer: **Pilot**
Usmjerenje: **Civilni pilot**

Zadatak: **Analiza izmjena zahtjeva o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova iz Uredbe EU 1321/2014**

Opis zadatka:

U uvodnom dijelu rada potrebno je navesti zrakoplovne propise vezane uz održavanje i plovidbenost zrakoplova. Posebno je potrebno obraditi Uredbu EU 1321/2014 o kontinuiranoj plovidbenosti zrakoplova. Potrebno je objasniti zahtjeve za kontinuiranu plovidbenost zrakoplova i razloge za kreiranje izmjena kontinuirane plovidbenosti u periodu od 2014. g., od izvornog teksta Uredbe do danas, 2024. g., detaljno analizirajući sve izmjene. U zaključnom dijelu rada potrebno je dati osvrt na utjecaj izmjena Uredbe na organizacije za vođenje i produljenje plovidbenosti zrakoplova, vezano uz sigurnost plovidbe, organizacijske aspekte te popratnu dokumentaciju uz plovidbenost.

Zadatak uručen pristupniku: 16. travnja 2024.

Mentor:

Predsjednik povjerenstva za
završni ispit:

izv. prof. dr. sc. Anita Domitrović

ANALIZA IZMJENA ZAHTJEVA O KONTINUIRANOJ PLOVIDBENOSTI ZRAKOPLOVA IZ UREDBE EU 1321/2014

SAŽETAK:

Kontinuirana plovibdenost i Uredba (EU) 1321/2014 koja postavlja zahtjeve za isto je uvelike bitna za zrakoplovnu zajednicu. Kroz godine postojanja uredba i zahtjevi su prošli mnoge izmjene s različitim razlozima. Izmjene su imale određen namjeren utjecaj i stvaran utjecaj u praksi. Analizom izmjena se istražuju oba utjecaja i razlog zbog kojeg su bile potrebne te kakav su imale utjecaj u praksi.

KLJUČNI RIJEČI:

Kontinuirana plovibdenost, Uredba (EU) 1321/2014, zahtjevi kontinuirane plovibdenosti, utjecaj izmjena Uredbe (EU) 1321/2014 na operatere

CHANGES OF REQUIREMENTS FOR CONTINUED AIRWORTHINESS OF AIRCRAFT UNDER EU REGULATION 1321/2014 ANALYSIS

SUMMARY:

Continuing airworthiness and Regulation (EU) 1321/2014 which sets the requirements for the same is of great importance to the aviation community. Over the years, regulations and requirements have undergone many changes for various reasons. The changes had a certain intended impact and a real impact in practice. The analysis of the changes investigates both the impact and the reason why they were necessary and what impact they had in practice..

KEYWORDS:

Continuing airworthiness, Regulation (EU) 1321/2014, requirements of continuing airworthiness, impact of amendments to Regulation (EU) 1321/2014 on the operator

Sadržaj

1. Uvod.....	1
2. Općenito o kontinuiranoj plovidbenosti i Uredbi EU 1321/2014	2
3. Prijašnji zahtjevi kontinuirane plovidbenosti i razlozi za kreiranje izmjena kontinuirane plovidbenosti.....	4
3.1. Dio- M- Odjeljak A- Tehnički zahtjevi.....	6
3.2. Dio- M- Odjeljak B- Postupak za nadležna tijela.....	15
4. Sadašnji zahtjevi kontinuirane plovidbenosti.....	19
4.1. Dio- M.....	19
4.1.1. <i>Odjeljak A- Tehnički zahtjevi</i>	19
4.1.2. <i>Odjeljak B- Postupci za nadležna tijela</i>	29
4.2. Dio- T.....	33
4.2.1. <i>Odjeljak A- Tehnički zahtjevi</i>	33
4.2.2. <i>Odjeljak B- Dodatni zahtjevi za nadležna tijela</i>	34
4.3. Dio- ML.....	35
4.3.1. <i>Odjeljak A- Tehnički zahtjevi</i>	35
4.3.2. <i>Odjeljak B- Procedure za nadležna tijela</i>	39
4.4. Dio-CAMO	40
4.4.1. <i>Odjeljak A- Zahtjevi za organizaciju</i>	40
4.4.2. <i>Odjeljak B- Zahtjevi za nadležna tijela</i>	44
4.5. Dio-CAO	46
4.5.1. <i>Odjeljak A- Zahtjevi za organizaciju</i>	46
4.5.2. <i>Odjeljak B- Zahtjevi za nadležna tijela</i>	49
5. Usporedba prijašnjih i sadašnjih zakona te obrazloženje potrebe za promjenom	52
6. Utjecaj promjena zahtjeva na aktivnost operatera zrakoplova	53
7. Zaključak.....	54
Literatura	55
Popis slika	56
Popis kratica	56

1. Uvod

Zahtjevi kontinuirane plovidbenosti su se poprilično puno izmijenili u Uredbi (EU) 1321/2014 kroz godine. U ovom radu se izlažu zahtjevi i promjene za kontinuiranu plovidbenost u uredbi (EU) 1321/2014 u odnosu na izvorni dokument iz 2014.

Rad je podijeljen u sedam cjelina:

- 1.Uvod
- 2.Općenito o kontinuiranoj plovidbenosti i uredbi (EU) 1321/2014
- 3.Prijašnji zahtjevi za kontinuiranu plovidbenost i razlozi za kreiranje izmjena kontinuirane plovidbenosti
- 4.Sadašnji zahtjevi kontinuirane plovidbenosti
- 5.Usporedba prethodnih i sadašnjih zahtjeva te obrazloženje potrebe za promjenom
- 6.Utjecaj promjena zahtjeva na aktivnost operatera zrakoplova
- 7.Zaključak

Nakon uvoda, u drugom poglavlju je opisana kratka povijest i općenite informacije kontinuirane plovidbenosti i Uredbe (EU) 1321/2014.

Treće poglavlje obuhvaća prethodne zahtjeve kontinuirane plovidbenosti te implementirane izmjene istog koje su dovele do izgleda današnje Uredbe (EU) 1321/2014.

Četvrto poglavlje postavlja današnje zahtjeve kontinuirane plovidbenosti nakon implementacije svih izmjena kroz godine.

U petom poglavlju se uspoređuje prvotna verzije Uredbe (EU) 1321/2014 sa sadašnjom preko izmjena i obrazloženja potreba za implementiranje tih istih izmjena.

Šesto poglavlje nalaže utjecaj promjena Uredbe (EU) 1321/2014 i zahtjeva kontinuirane plovidbenosti na aktivnost operatera zrakoplova.

U sedmom poglavlju dana su zaključna razmatranja.

2. Općenito o kontinuiranoj plovidbenosti i Uredbi EU 1321/2014

Plovidbenost zrakoplova je sposobnost zrakoplova za sigurnu zračnu plovidbu, a „kontinuirana plovidbenost” znači svi postupci koji osiguravaju da zrakoplov, u bilo koje vrijeme svog radnog vijeka, ispunjava važeće zahtjeve za plovidbenost i u stanju je sigurno operirati.[1]

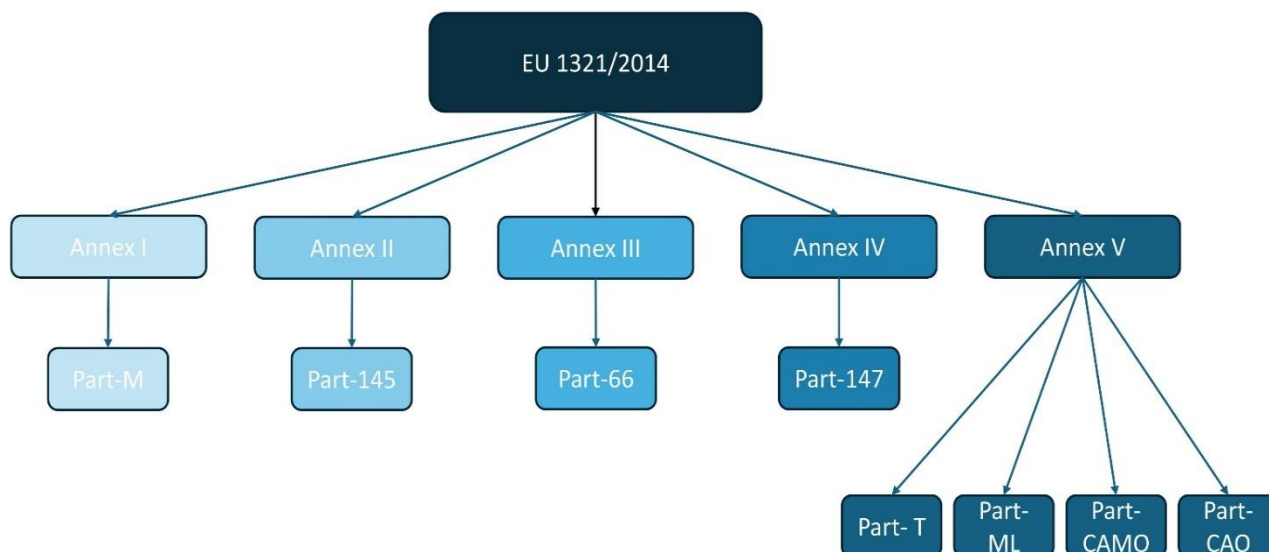
Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva (ICAO), osnovana 1944., odigrala je značajnu ulogu u usklađivanju standarda plovidbenosti na globalnoj razini. ICAO je izradio prilog 8 Čikaškoj konvenciji, koji opisuje standarde i preporučene prakse za plovidbenost, uključujući zahtjeve za programe održavanja zrakoplova. Kako je zrakoplovna tehnologija napredovala, zrakoplovi su postajali sve složeniji, zahtijevajući sve sofisticiranije programe održavanja kako bi se osigurala kontinuirana plovidbenost. Zračni prijevoznici i operatori zrakoplova razvili su rasporede i postupke održavanja u skladu s regulatornim zahtjevima. Propisi o plovidbenosti nastavili su se razvijati kako bi išli u korak s tehnološkim napretkom i novim sigurnosnim izazovima. Regulatorne agencije redovito pregledavaju i ažuriraju standarde plovidbenosti kako bi se pozabavile novim rizicima i uključile najbolje prakse u održavanju zrakoplova i upravljanju sigurnošću. ICAO-eva definicija za plovidbenost glasi: „Status zrakoplova, motora, propelera ili dijelova kada je u skladu s odobrenim dizajnom i u stanju je za siguran rad.[2]

Danas je kontinuirana plovidbenost temeljno načelo sigurnosti u zrakoplovstvu, koje obuhvaća proaktivne prakse održavanja, usklađenost s propisima i kontinuirano praćenje performansi i stanja zrakoplova kako bi se osigurao siguran i pouzdan rad tijekom njihova operativnog vijeka.[3]

Uredba (EU) 1321/2014 je konsolidirana verzija Uredbe (EU) 2042/2003. Izdana 20. listopada 2003. Uredba 2042/2003 je prošla brojne amandmane i dodatke pa je sami proces postao kompliciran s godinama. Zbog navedenog, EASA je izdala 26. studenog 2014. Uredbu 1321/2014.[4]

Uredba se sastoji od pet priloga: prilog I (dio-M), prilog II (dio-145), prilog III (dio-66), prilog IV (dio-147) i prilog V (dio-T, dio-ML, dio-CAMO i dio-CAO). Svaki pojedini prilog je podijeljen na opći dio, potkategorije naznačene slovima „A“ i „B“ i dodatci. „A“ predstavlja tehničke ili organizacijske zahtjeve, „B“ predstavlja zahtjeve za nadležna tijela.[4]

Struktura Uredbe 1321/2014 je prikazana na slici 1.:



Slika 1 – struktura Uredbe (EU) 1321/2014

Pojedini zahtjevi su raspoređeni u dijelove na sljedeći način:

Zahtjevi za kontinuiranu plovidbenost se nalaze u dio-M koji se dalje dijeli na devet pododjeljaka i sedam dodataka. [4]

Zahtjevi za dobivanje i održavanje odobrenja organizacija za održavanje zrakoplova se nalazi u dijelu-145 koji se dalje dijeli na dva dijela i četiri dodatka.[4]

Zahtjevi za licenciranje zrakoplovnih tehničara se nalaze u dijelu-66 koji se dalje dijeli na dva dijela i šest dodataka[4]

Zahtjevi za organizacije koje osposobljavaju i nadležna tijela se nalazi u dijelu-147 koji se dalje dijeli na dva dijela i tri dodatka.[4]

Upravljanje plovidbenošću zrakoplova iznajmljenih iz trećih zemalja na kraći rok se nalazi u dijelu-T koji se dalje dijeli...[4]

Zahtjevi za sigurnu operaciju i plovidbenost lakih zrakoplova koje ne koriste licencirani zračni prijevoznici se nalazi u dijelu-ML[4]

Zahtjevi za operatere komercijalnih i kompleksnih zrakoplova se nalaze u dijelu-CAMO[4]

Pojednostavljeni zahtjevi za nelicencirane operatere nekomercijalnih zrakoplova se nalaze u dijelu-CAO[4]

Ovaj rad se primarno orijentiran na dio-M Uredbe (EU)1321/2014.

3. Prijašnji zahtjevi kontinuirane plovidbenosti i razlozi za kreiranje izmjena kontinuirane plovidbenosti

Uredba EU 1321/2014, koja se odnosi na kontinuiranu plovidbenost zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, doživjela je nekoliko izmjena i dopuna tijekom svog postojanja.[4]

Prva izmjena je dodana Provedbena uredba Komisije (EU) 2015/1088 čiji glavni zadatak je bio pojednostaviti i olakšati zahtjeve za lake zrakoplove s obrazloženjem kako različiti tipovi zrakoplova su podloženi različitim razinama opasnosti. Zaključeno je da laki zrakoplovi su izloženi nižim razinama opasnosti te bi trebalo olakšati zahtjeve za vlasnike istih i time im omogućiti veću fleksibilnost i smanjene troškove održavanja.[5]

U istoj godini je izašla Uredba Komisije (EU) 2015/1536, među ostalim, naznačuje potrebu za implementiranje uvjeta po kojim operateri mogu upravljati zrakoplovima registriranim u trećim zemljama. Dodaje još i novi prilog V dio-T (osiguravanje kontinuirane plovidbenosti zrakoplova i dijelova iz trećih zemalja koji su iznajmljeni licenciranim operaterima i administrativni zahtjevi za nadležna tijela zadužena za isto).[6]

Tri godine poslije, Uredba Komisije (EU) 2018/1142 se uspostavlja nova pravila kod kategorija dozvola za održavanje zrakoplova, izmjena postupka prihvaćanja dijelova vanjskih dobavljača i prilagodba povlastica organizacija za obuku održavanja zrakoplova. Primijećeno je da postojeći zahtjevi kod dozvola za održavanje avionike i električnih sistema nisu proporcionalni složenosti drugih kategorija zrakoplova. Preporučena je nova dozvola za takve tipove zrakoplova koja će omogućiti adekvatno održavanje manje kompleksnih sistema bez žrtvovanja sigurnosti. Važno je napomenuti i veliki broj slučajeva prevare prijavljenih EASA-i vezanih uz ovlaštene organizacije za obuku održavanja zrakoplova koje su vršile ispitivanje osnovnog znanja na studente koji nisu završili tečaj istog što dovodi do mogućnosti puštanja zrakoplova u službu bez osnovnog znanja za obavljanje istog.[7]

Nadalje Provedbenom uredbom Komisije (EU) 2019/1383 se unose dio-ML, dio-CAMO i dio-CAO dodatno pojednostavljeni zahtjevi održavanja i upravljanja kontinuirane plovidbenosti za lake zrakoplove koji do tad nisu bili navedeni u certifikatu zračnih operatera od zračnih prijevoznika licenciranih u skladu s regulacijom (EC) No 1008/2008 se sad nalazi u dijelu-ML. Prijašnja regulacija nije odredila nikakve zahtjeve za upravljanje sigurnosnim rizicima, novi zahtjevi su stavljeni u dio-CAMO. Dodan je i zahtjev za kompletnim zapisima kontinuirane plovidbenosti kako ne bi uzrokovalo krivoj procjeni plovidbenosti. Zbog velike složenosti promjena, postavljene su tranzicijske mjere sve dok se 2019/1383 ne implementira u potpunosti.[8]

U Provedbenoj uredbi Komisije (EU) 2019/1384 je odlučeno da je imatelj AOC-a je odgovoran za održavanje kontinuirane plovidbenosti nakon što zrakoplov pređe sa CAT operacije na nekomercijalne ili specijalne operacije.[9]

Provedbena uredba komisije (EU)2020/270 korigira tranzicijske regulacije postavljene u 2019/1383.[10]

Provedbena uredba Komisije (EU) 2020/1159 povezuje uredbu (EU) 1321/2014 sa 2015/640 prilog I (dio-26).[11]

Provedbena uredba Komisije (EU) 2021/700 instalacija određenih zrakoplovnih dijelova tokom održavanja i informacije. Produžen je tranzicijski period do kompletne implementacije 2019/1383 zbog COVID-19 pandemije. Datum dvadeset i četiri rujna 2021. je produžen za šest mjeseci. Promijenjene su definicije primjenjivih informacija održavanja. Dozvoljeno je instaliranje nove skupine dijelova koji ne zahtijevaju EASA obrazac 1 pošto u slučaju ne usklađenosti sa zrakoplovom, ne utječu na sigurnosno operiranje zrakoplova. Za dijelove koji su održavani je sada potrebno izdati EASA obrazac 1 kako bi se potvrdilo da poslovi su održavanja bili u skladu s prikladnim zahtjevima.[12]

Provedbena uredba Komisije (EU) 2021/1963 treba implementirati sistem upravljanja za sve organizacije za održavanje zrakoplova kako bi se uskladilo sa ICAO priloga 19. Sve dio-145 organizacije za održavanje moraju postaviti sistem za prijavu pojava te da postane sastavni dio upravljačkog sistema organizacije. Zbog organizacija koji su odobreni kao dio-145 i dio-CAMO organizacije, potrebno je uskladiti provizije i zahtjeve za nadležna tijela u prilogu II (dio-145) sa onima u prilogu Vc (dio-CAMO). Pošto regulacija (EU) 1178/2011 ne sadržava provizije za izdavanje dozvole zračnim inženjerima, dijelovi priloga II koji sadrže referencu na navedeni dokument moraju biti izbrisani. Postojeće ograničene dozvole za certifikaciju održavanja izdane zračnim inženjerima ostaju važeće dok ne isteknu ili bivaju opozvane.[13]

Provedbena uredba Komisije (EU) 2022/410 postavlja zahtjeve za kontinuiranu plovidbenost i za vođenja kontinuirane plovidbenosti u jedinstvenoj poslovnoj grupaciji. [14]

Provedbena uredba Komisije (EU) 2022/1360 povezuje određene informacije u (EU) 1321/2014 sa (EU) 748/2012 koja je dobila novi prilog Vb (dio 21. laki zrakoplovi) implementiranjem Uredbe (EU) 2022/1358 čija je svrha postavljanja veće proporcionalnosti u zahtjevima za zrakoplove korištene u sportske i rekreacijske svrhe. [15]

U Provedbenoj uredbi Komisije (EU)2023/203 uveden je sustav upravljanja informacijskom sigurnošću u prilog II (dio-145), prilog III (dio-66) i prilog Vc (dio-CAMO). Implementacija upravljanje odgovornosti i reakcija na napade su pokriveni.[16]

Provedbena uredba Komisije (EU)2023/989 uvodi izmjene u zahtjevima za dozvole za održavanje i organizacije za osposobljavanje u prilog III (dio-66) i prilog IV (dio-147) u svrhu veće učinkovitosti licenciranja i organizacija za osposobljavanje. Konkretno, potrebno je olakšati odobrenje ovlaštenja za tip zrakoplova na dozvolama za održavanje kada ne postoje organizacije odobrene u skladu s Prilogom IV. Uredbe (EU) br. 1321/2014 koje nude osposobljavanje za tip na tom zrakoplovu, održavajući istu razinu sigurnost i jednaki uvjeti. Također je potrebno ažurirati program osnovnog osposobljavanja ovlaštenog osoblja uključenog u održavanje zrakoplova, poboljšati učinkovitost „obuke na radnom mjestu” potrebne za prvo ovlaštenje za tip u kategoriji dozvole za održavanje i uvesti novu obuku metode i nastavne tehnologije te druga poboljšanja u sklopu redovitog ažuriranja pravila iz tog Dodatka.[17]

Provedbena uredba Komisije (EU) 2023/1152 se bavi jezičnim greškama i ispravcima određenih dijelova.[18]

U sljedećim podnaslovima se obrađuju zahtjevi prve inačice Uredbe (EU) 1321/2014 na način da se tekst pojedine stavke sažima i preporučava ispod pojedine točke (točka je određena pratećim slovima i brojem).

3.1. Dio- M- Odjeljak A- Tehnički zahtjevi

Nadalje se navode tehnički zahtjevi dijela M.

Pododjeljak A- Općenito

Ovaj odjeljak postavlja mjere za osiguranje održavanja plovidbenosti zrakoplova te navodi uvjete koje moraju ispunjavati osobe ili organizacije uključene u takve aktivnosti.[19]

Pododjeljak B- Odgovornost

M.A.201.- Odgovornosti

Vlasnik je odgovoran za kontinuiranu plovidbenost zrakoplova te ne smije odraditi let ukoliko zrakoplov nije održavan, oprema nije ispravno ugrađena, svjedodžba o plovidbenosti nije valjana i ako zrakoplov nije u skladu s točkom M.A.302. Kada se zrakoplov prenosi u zakup najmoprimcu, odgovornost se prenosi na najmoprimca. Osoba ili organizacija koja obavlja poslove održavanja je odgovorna za navedeno. Zapovjednik ili operator je odgovoran za obavljanje prije-letnog pregleda. Vlasnik može ugovoriti CAMO te potpuno prenijeti odgovornost za vođenje kontinuirane plovidbenosti zrakoplova ili sklopiti ograničeni ugovor prema kojem je odgovornost za razvoj i odobrenje programa održavanja na CAMO. „Održavanje velikih zrakoplova, zrakoplova koji se koriste u komercijalnom zračnom prijevozu i sastavnih dijelova za te zrakoplove provodi organizacija za održavanje odobrena prema dijelu 145.“ U slučaju komercijalnog prijevoza operator mora imati odobrenje u skladu s ovim prilogom i odobrenje u skladu s prilogom II. (dio-145.) ili alternativno ugovoriti takvu organizaciju te mora priložiti isto na zahtjev države članice.[19]

M.A.202.- Izvještavanje o događajima

svaka osoba ili organizacija odgovorna u skladu s točkom M.A.201 mora izvijestiti o svakom identificiranom stanju zrakoplova ili komponente koje ugrožava sigurnost leta na način koji zahtjeva nadležno tijelo. Ako osoba ili organizacija sklopi ugovor za održavanje s vlasnikom ili operaterom, onda osoba ili organizacija mora predložiti izvještaj vlasniku, CAMO-u ili operatoru o svakom stanju koje utječe na zrakoplov. [19]

Pododjeljak C- Kontinuirana plovidbenost

M.A.301.- Zadaci za kontinuiranu plovidbenost

Kontinuiranu plovidbenost i ispravnost opreme su osigurani prije-letnim pregledom, otklanjanjem svih kvarova i oštećenja, izvođenjem cjelokupnog održavanja, analizu učinkovitosti programa održavanja za sve velike zrakoplove i licencirane zračne prijevoznike, popravcima, preinakama, operativne direktive i direktive plovidbenosti, probnim letovima i ostalim zahtjevima nadležnog tijela.[19]

M.A.302.- AMP

Održavanje mora biti u skladu s AMP-om čiji program i izmjene odobrava nadležno tijelo. Kada kontinuiranom plovidbenošću zrakoplova upravlja CAMO ili CAO, AMP se može odobriti neizravnim postupkom čiji postupak utvrđuje CAMO, a odobrava nadležno tijelo. Ovo je moguće jedino ako je dotični pod nadzorom države članice registracije zrakoplova, osim ako je sklopljen pisani ugovor kojim se odgovornost prenosi na nadležno tijelo. AMP mora biti usklađen sa uputama za kontinuiranu plovidbenost i uputama koje izdaje nadležno tijelo. Vlasnik ili organizacija može pripisati dodatne upute. AMP mora sadržavati pojedinosti o cjelokupnom održavanju, uključujući učestalost i sve specifične poslove. Program pouzdanosti mora biti uključen za velike zrakoplove. AMP mora biti periodično pregledan i po potrebi izmijenjen. [19]

M.A.303.- Direktive plovidbenosti

Svaka primjenjiva direktiva plovidbenosti mora se izvršiti unutar zahtjeva te direktive ukoliko agencija ne odredi drugačije. [19]

M.A.304.- Podaci za modifikacije i popravke

Modifikacije i popravci se izvode pomoću podataka koje je odobrila agencija i one koje je odobrila organizacija u skladu s dijelom-21 te podacima u certifikacijskim specifikacijama. [19]

M.A.305.- Sustav evidencije kontinuirane plovidbenosti

Po izvršenju održavanje izdaje se CRS te unosi u dokumentaciju kontinuirane plovidbenosti koja sadržava podatke poput knjige zrakoplova, knjiga motora ili knjige modula motora, knjiga elise, tehničke knjige operatora i slično. Evidencija sadrži status modifikacija, popravka, direktiva, odgođena održavanja i izvješća. Svaka ugrađena komponenta ima dodatni dokument koji sadrži informacije poput oznake, tipa, brojeve i slično. Evidenciju provjerava osoba odgovorna za upravljanje kontinuirane plovidbenosti. Vlasnik ili operater moraju uspostaviti sustav čuvanja navedenih podataka na zadane vremenske periode. [19]

M.A.306.-Sustav tehničke knjige

Kod licenciranih zračnih prijevoznika mora biti uspostavljen sustav tehničkog dnevnika čije izmjene odobrava nadležno tijelo i koji se čuva trideset i šest mjeseci poslije zadnjeg unosa. Dnevnik sadrži podatke o svakom letu, CRS, izjavu o održavanju, odgođena održavanja, naputke o sporazumima za podršku održavanju. [19]

M.A.307.- Prijenos evidencije

Vlasnik mora prenijeti evidenciju kontinuirane plovidbenosti ukoliko je ugovorio posao s CAMO-om ili trajno premješta vlasništvo zrakoplova. Period čuvanja se nastavlja primjenjivati na navedene.[19]

Pododjeljak D- Standardi održavanja

M.A.401.- Podaci za održavanje

Osoba ili organizacija koja održava zrakoplov mora imati pristup i koristiti samo važeće podatke o održavanju, uključujući izmjene i popravke te osigurati da su svi podaci aktualni i dostupni . Mora uspostaviti radnu karticu ili sustav radnih listova na koje će ispisivati točne podatke održavanja zrakoplova. [19]

M.A.402.- Provođenje održavanja

Svaka osoba ili organizacija koja obavlja održavanje mora biti kvalificirana, imati čisti i pregledan prostor za održavanje, opremu i standarde navedene u M.A.401. Mora osigurati da se održavanje izvodi u adekvatnom prostoru u slučaju lošeg vremena ili dugotrajnog održavanja. Treba svest rizik višestrukih i ponovljenih grešaka na najmanju moguću mjeru te implementirati metodu prepoznavanja grešaka poslije kritičnog zadatka održavanja. Nakon svršetka održavanja osoba mora provjeriti da su uklonjeni svi strani dijelovi te da su pristupne ploče vraćene. Neovisan pregled u svrhu utvrđivanja sigurnosti je potreban nakon svakog održavanja. [19]

M.A.403.-Kvarovi zrakoplova

Bilo kakvi kvarovi koji ozbiljno ugrožava sigurnost letenja se mora otkloniti prije leta. Ukoliko se ustanovi da defekt ne utječe ozbiljno na sigurnost, mora se otkloniti što je prije moguće. Svaki defekt koji nije otklonjen prije leta se mora uknjižiti. Samo ovlašteno osoblje smije utvrditi da li ozbiljno defekt ugrožava sigurnost leta. U slučaju da vlasnik koristi odobreni MEL ili ako nadležno tijelo kvarove smatra prihvatljivim, nije potrebno ovlašteno osoblje.[19]

Pododjeljak E- Sastavni dijelovi

M.A.501.- Ugradnja

Nijedan sastavni dio ne smije biti ugrađen ukoliko se nalazi u nezadovoljavajućem stanju, nema traženu dokumentaciju ili nije u skladu s zahtjevima ovog priloga, priloga II (dio-145) ili priloga I. (dio-21) Uredbi (EU) br. 748/2012. Treba se potvrditi da je dio prikladan za ugradnju i da je naveden u podacima za održavanje. Sirovine i potrošni materijali se smiju koristiti jedino uz odobrenje proizvođača te mora imati prateću dokumentaciju.[19]

M.A.502.- Održavanje komponenata

Ako je komponenta ugrađena u zrakoplov, održavanje takve komponente može obavljati odobrena organizacija za održavanje motora u skladu s ovim prilogom ili prilogom II. (dio-145). Komponenta se te može privremeno ukloniti komponentu radi održavanja ako je potrebno te nije potrebno izdavanje EASA obrazac 1, osim u slučaju ako uklanjanje zahtijeva dodatno održavanje. Održavanje komponente za ELA1 zrakoplove koji se ne koriste u komercijalnom prijevozu može obavljati certificirano osoblje te ne zahtijeva izdavanje EASA obrasca 1, već podliježe zahtjevima u točki M.A.801.. Ovo ne vrijedi za obnavljanje komponenata, motora i elise. Obnavljanje navedenog rade organizacije odobrene u skladu s ovim prilogom ili prilogom II. (dio-145).[19]

M.A.503.- Komponente s ograničenim vijekom trajanja

Ugrađene komponente ne smiju prekoračiti svoj vijek trajanja koji je određen satima, datumom ciklusima i slično. Nakon isteka komponenta se odstranjuje.[19]

M.A.504.- Kontrola neispravnih sastavnih dijelova

Dio postaje neispravan ukoliko negativno utječe na sigurnost, istekao mu je vijek, postoje dokazi o kvaru, nije u skladu s zahtjevima ili izostaju podaci za potvrdu plovidbenosti. „Neispravne komponente moraju se identificirati i pohraniti na sigurno mjesto pod nadzorom odobrene organizacije dok se ne donese odluka o budućem statusu takve komponente. Ipak, za zrakoplove koji se ne upotrebljavaju u komercijalnom zračnom prijevozu, osim velikih zrakoplova, osoba ili organizacija koja je proglasila komponentu neispravnom može nakon identificiranja te komponente kao

neispravne, prenijeti skrb za tu komponentu na vlasnika zrakoplova, pod uvjetom da se takav prijenos evidentira u knjizi zrakoplova ili knjizi motora ili knjizi komponente.“ Komponente koje su na kraju svog radnog vijeka i one koje imaju nepopravljiva kvarove moraju biti stavljaju ju se u kategoriju „neobnovljivi“ i moraju se uništiti na način koji onemogućuje ponovnu upotrebu, pohraniti na mjesto pod nadzorom nadležnog tijela. Ukoliko se komponenta preda organizaciji za obuku osoblja ili istraživanja, ne mora se uništiti.[19]

Pododjeljak F- Organizacija za održavanje

M.A.601.- Područje primjene

Ovaj pododjeljak predlaže zahtjeve za organizacija koje žele kvalifikaciju za izdavanje odobrenja održavanja zrakoplova i komponenti.[19]

M.A.602.- Zahtjev

„Zahtjev za izdavanje ili promjenu odobrenja za organizaciju za održavanje podnosi se na obrascu i na način koje utvrđuje nadležno tijelo.“[19]

M.A.603.- Opseg odobrenja

Organizacija za održavanje ne smije ih obavljati aktivnosti bez odobrenja nadležnog tijela.. Opseg rada mora biti naveden u priručniku organizacije za održavanje u skladu s točkom M.A.604. Klase i ovlaštenja utvrđeni su u dodatku IV. Odobrena organizacija za održavanje može proizvesti ograničeni raspon dijelova za upotrebu unutar vlastitih pogona u skladu s priručnikom organizacije za održavanje.[19]

M.A.604.- Priručnik organizacije za održavanje

Organizacija za održavanje mora koristiti priručnik koji sadrži sve izmjene priručnika, mjesta obavljanja održavačkih poslova, informacije o odgovornim osobama zajedno sa dijagramom lanca odgovornosti te izjavu da svi poslovi, koji će biti obavljani pod ovom organizacijom, su u skladu s zahtjevima ovog priloga. Priručnik organizacije za održavanje, njegove izmjene i dopune mora odobriti nadležno tijelo, manje izmjene se mogu prihvatiti neizravnim odobrenjem.[19]

M.A.605.- Objekti

Organizacija mora osigurati da ima objekte za skladištenje, one predviđene za planirani rad te specijalizirani dijelovi odvojeni kako bi se osigurala zaštita od kontaminacije. Također treba osigurati uredski prostor za upravljanje dokumentima vezanih uz posao te skladišni prostor u skladu s uputama proizvođača gdje ne smije doći do miješanja upotrebljivih i neupotrebljivih komponenata i pristup takvom prostoru mora biti ograničen na ovlašteno osoblje.[19]

M.A.606.- Zahtjevi za osoblje

Organizacija mora imenovati voditelja sa ovlasti da osigura financije i zadrži standard koji zahtijeva ovaj prilog za cjelokupno održavanje koje zahtijeva kupac. Mora imenovati i osobu sa potrebnim znanjem i iskustvom koja će nadzirati organizaciju da je uvijek u skladu s ovim pododjeljkom. Mora imati i odgovarajuću količinu osoblja za obavljanje očekivanih osoba, no smije koristiti vanjske izvršitelje za veće poslove ukoliko to isto osoblje ne izdaje potvrdu o puštanju u službu. Svo osoblje mora imati dovoljno iskustva, znanja i potvrda za obavljanje dodijeljenih uloga u organizaciji te isto mora biti demonstrirano.[19]

M.A.607.- Ovlašteno osoblje

U nepredviđenim slučajevima, kada je zrakoplov prizemljen na lokaciji gdje nije dostupno odgovarajuće osoblje, vanjska ugovorena organizacija za održavanje može izdati jednokratno ovlaštenje za certifikaciju jednom od zaposlenika koji je kvalificiran za tip zrakoplova slične tehnologije i konstrukcije ili osobi s najmanje tri godine iskustva i s valjanom ICAO dozvolom za održavanje zrakoplova. Organizacija mora prijaviti takve slučajeve nadležnom tijelu u roku od sedam dana. Takva vrsta održavanja se treba provjerit. Organizacija mora posjedovati popis ovlaštenog osoblja.[19]

M.A. 608.- Komponente, oprema i alati

Organizacija mora u svakom trenutku posjedovati sve alate korištene na dnevnoj bazi opisane u točki

M.A. 609. Za sve ostale alate i one koje se koriste povremeno, mora demonstrirati da ima pristup njima. Dijelovi i komponente moraju biti odvojeni u designiranim spremnicima. Alati i oprema moraju biti kalibrirani i uknjiženi po odgovarajućim standardima.[19]

M.A. 609- Podaci o održavanju

Organizacija mora koristiti primjenjive valjane podatke o održavanju navedene u točki M.A.401 ovog priloga. U slučaju podataka primljenih od strane korisnika, organizacija mora takve podatke čuvati i koristiti samo dok traju radovi održavanja.[19]

M.A.610.- Radni nalozi za održavanja

„Prije početka održavanja, organizacija i organizacija koja zahtijeva održavanje dogovaraju se o pisanom radnom nalogu kako bi se jasno utvrdilo održavanje koje se mora obaviti.“[19]

M.A.611.- Standardi održavanja

„Sve se održavanje provodi u skladu sa zahtjevima iz odjeljka A, pododjeljka D ovog Priloga (dio M).“[19]

M.A.612.- Potvrda za otpuštanje zrakoplova u uporabu

„Po okončanju svog potrebnog održavanja zrakoplova u skladu s ovim pododjeljkom izdaje se potvrda za otpuštanje zrakoplova u uporabu u skladu s točkom M.A.801.“[19]

M.A.613.- Potvrda za otpuštanje sastavnog dijela u uporabu

Nakon završetka cjelokupnog održavanja, izdaje se CRS u skladu s točkom M.A.801. Izdaje s i EASA obrazac 1 osim za one dijelove specifično navedene u točkama M.A.502 i M.A.603.[19]

M.A.614.- Zapisi o održavanju

Sve pojedinosti obavljenog rada moraju biti evidentirane u odobrenoj organizaciji. Odobrena organizacija za održavanje zadržava kopiju svakog CRS-a i dostavlja detaljne zapise o održavanju vlasniku zrakoplova. [19]

M.A.615.- Ovlasti organizacije

Organizacija ima pravo održavati zrakoplov na lokacijama koje su naznačene u odobrenju te poslati zrakoplov ili komponentu na specijalizirano održavanje kod bilo koje druge organizacije koja je odobrena od strane nadležnog tijela. Nakon održavanja, organizacija ima pravo izdati CRS.[19]

M.A.616.- Organizacijske provjere

„Kako bi se osiguralo da odobrena organizacija za održavanje nastavlja udovoljavati zahtjevima iz ovog pododjeljka, ona redovito organizira organizacijske provjere.“[19]

M.A.617.- Promjene u odobrenoj organizaciji za održavanje

Organizacija je nužna obavijestiti nadležno tijelo ukoliko dođe do promjene imena, lokacije, opreme, alata i osoblja koji bi moglo utjecat na odobrenje.[19]

M.A.618.- Kontinuirana valjanost odobrenja

Odobrenje su važeće na neograničeni rok te se vraćaju nadležnom tijelu nakon opoziva ili odricanja. Odobrenje ostaje valjano ukoliko organizacija je i dalje u skladu s zahtjevima ovog prilog, ukoliko je nadležnom tijelu odobren pristup organizaciji i ukoliko se ne odrekne odobrenja.[19]

M.A.619.- Nalazi

Pronalasci su dvije razine neusklađenosti s ovim prilogom. Prva naznačuje ozbiljan rizik uskraćene sigurnosti, druga naznačuje mogući rizik smanjenje sigurnosti letenja. Po primitkom obavijesti u pronalasku, držaoc odobrenja organizacije za održavanje mora uspostaviti korektivni plan i akcije.[19]

Pododjeljak G- CAMO

M.A.701.- Područje primjene

U ovom pododjeljku se nalaze zahtjevi za izdavanje odobrenja CAMO-a.[19]

M.A.702.- Zahtjev

„Zahtjev za izdavanje ili mijenjanje odobrenja organizacije za vođenje kontinuirane plovidbenosti podnosi se na obrascu i na način koji je utvrdilo nadležno tijelo.“[19]

M.A.703.- Opseg odobrenja

Odobrenje je dio certifikata zračnog operatora za zrakoplov kojim se koristi. Primjerak odobrenja se nalazi u dodatku VI. Opseg poslova bitan za odobrenje mora biti naznačen u priručniku CAMO-a.[19]

M.A.704.- Priručnik vođenja kontinuirane plovidbenosti

CAMO mora imati priručnik vođenja kontinuirane plovidbenosti u koje se nalaze stvari poput opseg poslova, titule, osobne informacije osoblja, dijagram odgovornosti, izjave, opis objekata, postupci i odobreni programi. Izmjene takvog priručnika odobrava nadležno tijelo isključujući manje izmjene koje smiju biti odobrene neizravnim postupkom. [19]

M.A. 705.- Objekti

CAMO mora osigurati prikladan uredski smještaj za osoblje navedeno u točki M.A.706. [19]

M.A.706.- Zahtjevi za osoblje

Organizacija mora imenovati voditelja sa ovlasti da osigura financije i zadrži standard koji zahtijeva ovaj prilog za sve aktivnosti vezane uz upravljanje kontinuiranom plovidbenosti u skladu s ovim prilogom. Za licencirane zračne prijevoznike, organizacija mora imati voditelja koji je zadužen osigurati da se sve operacije mogu financirati i provesti u standardu potreban za izdavanje certifikata zračnom operatoru. CAMO također mora postaviti osobu zaduženu s odgovornošću prema osiguravanju da organizacija je uvijek u skladu sa svim zahtjevima ovog priloga. Voditelj treba imenovati osobu koja nadzire sve aktivnosti upravljanja kontinuirane plovidbenosti koji ne smije biti zaposlen od strane druge organizacije odobrene pod dijelom-145, osim uz dozvolu nadležnog tijela. Mora biti osiguran adekvatan broj zaposlenih sa relevantnim iskustvom i kvalifikacijama za obavljanje redovnih zadaća CAMO-a te njihove osobne informacija, kvalifikacija i iskustva mora biti uknjižena. Za velike zrakoplove organizacija mora nadzirati stručnost osoblja kod obavljanja poslova na način koje određuje nadležno tijelo.[19]

M.A.707.- Osoblje za provjeru plovidbenosti

CAMO mora imati odgovarajuće osoblje za svrhu pregleda i odobrenja plovidbenosti. Za zrakoplove koje koriste licencirani prijevoznici i one iznad 2730kg MTOM, osim balona na vrući zrak, osoblje mora imati minimalno pet godina iskustva, važeća odobrenja, kvalifikacije. Neke od ovih značajki mogu biti nadomještene dodatni iskustvom. Za sve ostale zrakoplove, traži se minimalno tri godine iskustva. Organizacija mora demonstrirati kompetentnost osoblja za pregled plovidbenosti te iste uknjižiti zajedno sa svim bitnim informacijama. Zapisi se čuvaju dvije godine nakon što osoba napusti poziciju.[19]

M.A. 708.- Upravljanje kontinuiranom plovidbenošću

Svo upravljanje kontinuiranom plovidbenošću mora biti u skladu s ovim prilogom. Za svaki zrakoplov kojim upravlja treba razviti program održavanja, a za nelicencirane zrakoplove mora dostaviti kopiju programa vlasniku. Mora osigurati da je cjelokupno održavanje izvršeno kod odobrene organizacije za održavanje te mora upravljati svakim popravkom, modifikacijom. Defekti moraju biti prijavljeni i otklonjeni. Sve navedeno mora biti uknjiženo. Sve relevantne operativne i plovidbene direktive moraju biti primijenjen. M&B mora biti ažuran trenutnom stanju zrakoplova. U slučaju složenih zrakoplova, CAMO mora imati potpisan sporazum o održavanju, u konzultaciji s operaterom, sa organizacijom odobrenom pod prilogom II (dio-145). [19]

M.A. 709.- Dokumentacija

CAMO mora zadržati i koristiti važeće podatke održavanja. Za zrakoplove koje ne koriste licencirani operateri, organizacija može postaviti općeniti program održavanja, no takav program ne isključuje potrebu za adekvatnim programom u skladu s ovim prilogom.[19]

M.A. 710.- Pregled plovidbenosti

CAMO mora provoditi potpunu provjeru evidencije u svrhu utvrđivanja da su podaci poput sati leta, ciklusi, održavanje, otklonjeni kvarovi, primijenjene direktive, priručnici, modifikacije, komponente s ograničenim vijekom, M&B, tip, konfiguracije i potvrde pravilno unesene. . Ako osoblje za pregled plovidbenosti nije kvalificirano pod prilogom III (dio-66), onda osoblje koje je kvalificirano treba biti angažirano da

potpomogne pregledu. Fizički pregled zrakoplova mora biti uključen i on se sastoji od pregleda sviju oznaka, konfiguracija sa popratnom dokumentacijom, priručnikom za letenje, defekta ili drugih nedosljednosti. EASA obrazac 15b ili preporuku za isto može izdati ovlašteno osoblje u ime CAMO-a ili osoblje naznačeno u točki M.A.901. nakon što utvrdi nepostojanje neusklađenosti koje ugrožavaju sigurnost putem potpunog pregleda plovibnosti. Preslika takve potvrde šalje se u roku od deset dana državi registracije. Nadležno tijelo se mora obavijestiti unutar sedamdeset i dva sata nakon što se ustanovi da je pregled plovibnosti nezaključen.[19]

M.A. 711.- Organizacijske privilegije

CAMO može upravljati kontinuiranom plovibnošću zrakoplova, osim za one koje koriste licencirani operateri. Za zrakoplove licenciranih operatera treba imati isto naznačeno na certifikatu odobrenja i na AOC-u. Smije izvoditi limitirane zadatke kontinuirane plovibnosti sa ugovorenom organizacijom kako je naznačeno u certifikatu odobrenja. CAMO može dodatno biti odobren provoditi preglede plovibnošću te izdati certifikat pregleda plovibnošću ili izdati preporuku nadležnom tijelu. CAMO može biti dodatno odobren za izdavanje dozvole za let za zrakoplove za koje je odobrena izdati certifikat pregleda plovibnosti kada potvrdi usklađenost s odobrenim uvjetima leta.[19]

M.A. 712.- Sustav kvalitete

CAMO mora uspostaviti sustav kvalitete kojim će se nadzirati da su svi radovi održavanja obavljani u skladu s procedurama. Podaci se čuvaju dvije godine. U slučaju malih organizacije koji ne upravljaju plovibnošću licenciranih prijevoznika, sustav kvalitete se smije zamijeniti redovnim pregledima organizacije u skladu s nadležnim tijelom.[19]

M.A. 713.- Promjene CAMO-a

Organizacija je nužna obavijestiti nadležno tijelo ukoliko dođe do promjene imena, lokacije, opreme, alata i osoblja koji bi moglo utjecati na odobrenje.[19]

M.A. 714.- Vođenje evidencije

CAMO mora uknjižiti sve odrađene poslove te zadržati zapise o njima. Ukoliko ih organizacija izdaje, mora zadržati kopiju certifikata pregleda plovibnosti i kopiju preporuke zajedno s popratnom dokumentacijom. Ako je odobrena za izdavanje dozvole za let, mora zadržati kopiju istog. Kopije se čuvaju dvije godine. Svi dokumenti se čuvaju na mjestu sigurnom od štete te adekvatno odvojenim od radnih podataka. Povodom prekida operacije, dokumenti se premještaju vlasniku ili operateru zrakoplova.[19]

M.A. 715.- Kontinuirana valjanost odobrenja

Odobrenje su važeće na neograničeni rok te se vraćaju nadležnom tijelu nakon opoziva ili odricanja. Odobrenje ostaje valjano ukoliko organizacija je i dalje u skladu s zahtjevima ovog prilog, ukoliko je nadležnom tijelu odobren pristup organizaciji i ukoliko se ne odrekne odobrenja.[19]

M.A. 716.- Pronalasci

Pronalasci su dvije razine neusklađenosti s ovim prilogom. Prva naznačuje ozbiljan rizik uskraćene sigurnosti, druga naznačuje mogući rizik smanjenje sigurnosti

letenja. Nakon pronalaska jedne ili druge razine, CAMO mora sastaviti korektivni plan i akciju u skladu s nadležnim tijelom.[19]

Pododjeljak H- CRS

M.A. 801.- Potvrda o puštanju zrakoplova u uporabu

Nijedan zrakoplov ne smije biti pušten u uporabu nakon održavanja bez CRS-a kojeg izdaje ovlašteno osoblje organizacije za održavanje u skladu s ovim prilogom, osoblje u skladu s prilogom III (dio-66) ili pilot-vlasnik u skladu s točkom M.A.803. Ukoliko zrakoplov zahtijeva održavanje u slučaju nepredvidljive situacije te ne postoji organizacija odobrena pod ovim prilogom ili prilogom II (dio-145) na lokacija prizemljenja, vlasnik smije angažirati osobu s najmanje tri godine iskustva i odgovarajućim certifikatom za održavanje u skladu s ovim prilogom da otpusti zrakoplov u uporabu. U tom slučaju vlasnik mora poslije verificirati održavanje, obavijestiti nadležna tijela i zadržati zapise o obavljenom održavanju. CRS sadržava osnovne detalje obavljenog održavanja, datum, ograničenja i ime organizaciju ili osobe koja je izdala CRS. CRS uključuje ograničenja ukoliko svo održavanje nije obavljeno. CRS se ne izdaje u slučaju neusklađenosti koja ugrožava sigurnost.[19]

M.A. 802.- CRS komponente

CRS i EASA obrazac 1 se izdaje za sve servisirane komponente, osim za one pokrivena u točki M.A. 502., tada podliježu zahtjevi u skladu s točkom M.A.801.[19]

M.A. 803.- Pilot-vlasnik ovlaštenje

Kako bi osoba bila kvalificirana kao pilot-vlasnik, mora imati važeću pilotsku dozvolu i imati zrakoplov pod vlasništvom. Pilot-vlasnik smije izdati CRS, nakon ograničenog opsega održavanja od strane pilot-vlasnika, za sve osim složene zrakoplove od 2730 kg MTOM i više i čiji je opseg pojašnjen u točki M.A. 302. Takvo održavanje mora potom biti adekvatno uknjiženo sa svim relevantnim podacima.[19]

Pododjeljak I- Certifikat pregleda plovidbenosti

M.A. 901.- Pregled plovidbenosti zrakoplova

Certifikat pregleda plovidbenosti je valjan na vrijeme od jedne godine te se mora redovno obnavljati. Zrakoplov se nalazi u kontroliranom okruženju ukoliko plovidbenošću upravlja određeni CAMO ili organizacija odobrena pod ovim prilogom, prilogom II (dio-145). Valjanost certifikata se može produžiti najviše dva puta po godinu dana. Važeći CAMO smije izdati certifikat pregleda plovidbenosti ukoliko se nalazi u kontroliranim uvjetima za zrakoplove MTOM-a višeg od 2730kg. Za zrakoplova MTOM-a 2730 kg i niže, prijašnje navedeno može izdati bilo koji CAMO u skladu s ovim prilogom. Ako CAMO nema odobrenje za izdavanje potvrde pregledu plovidbenosti, nadležno tijelo izdaje isto po preporuci CAMO-a. Nadležno tijelo može izdati potvrdu pregleda plovidbenosti za ELA1 zrakoplove koji se ne koriste u komercijalnim operacijama. Nadležno tijelo može izdati CRS kada se CAMO koji vodi kontinuiranu plovidbenost zrakoplova nalazi u trećoj zemlji ili ukoliko vlasnim zatraži za zrakoplov MTOM-a 2730k kg i niže te balone. Vlasnik mora osigurati smještaj, dokumente i pomoćno osoblje kada nadležno tijelo obavlja pregled plovidbenosti. Certifikat se ne izdaje dok se svi pronalasci ne zatvore.[19]

M.A. 902.- Valjanost certifikata pregleda plovidbenosti

Certifikat prestaje biti valjan ukoliko je certifikat plovidbenosti ili on sam opozvan te ako se zrakoplov ne nalazi u registru zrakoplova države članice. Zrakoplovom se ne smije letjeti ukoliko dizajn nije u skladu s smjernicama agencije, ukoliko je bio u nesreći bez popratnog pregleda, ukoliko je bio korišten van zadanih ograničenja ili ako je bilo koja komponenta te popravci i modifikacije nisu u standardu s zahtjevima priloga I. (dio-21.) Uredbi (EU) br. 748/2012. [19]

M.A. 903.- Prijenos registracije zrakoplova unutar EU

Kod prijenosa registracije zrakoplova unutar EU, prošla država članica u kojoj je zrakoplov bio registriran mora biti obavještena u kojoj se drugoj državi članici namjera registrirati zrakoplov. Zahtjev za novi certifikat se predaje u novoj državi članici koja ga izdaje ukoliko je sve u skladu s prilogom I. (dio-21) Uredbe (EU) br. 748/2012.[19]

M.A. 904.- Pregled plovidbenosti zrakoplova uvezenih u EU

Kod uvoza zrakoplova iz trećih zemalja, vlasnik ili operater treba prijaviti nadležnom tijelu zrakoplova za izdavanje certifikata plovidbenosti, no ukoliko zrakoplov nije nov treba dodatno biti napravljen pregled plovidbenosti te sva održavanja provesti. Vlasnik ili operater treba dozvoliti pristup zrakoplovu u svrhu inspekcije. Nadležno tijelo potom izdaje certifikat plovidbenosti ukoliko je sve u skladu s zahtjevima u prilogu I. (dio-21) Uredbe (EU) br. 748/2012.[19]

M.A. 905.- Pronalasci

Pronalasci su dvije razine neusklađenosti s ovim prilogom. Prva naznačuje ozbiljan rizik uskraćene sigurnosti, druga naznačuje mogući rizik smanjenje sigurnosti letenja. Nakon pronalaska jedne ili druge razine, odgovorna osoba ili organizacija mora sastaviti korektivni plan i akciju u skladu s nadležnim tijelom.[19]

3.2. Dio- M- Odjeljak B- Postupak za nadležna tijela

Nadalje se navode postupci za nadležna tijela.

Pododjeljak A- Općenito

M.B.101.-Opesg

Odjeljak utvrđuje administrativne zahtjeve za nadležna tijela za provedbu odjeljka A.[19]

M.B.102.- Nadležno tijelo

Sve države članice moraju imenovati nadležno tijelo za nadziranje i regulacija kontinuirane plovidbenosti. Mora postaviti dovoljno kvalificiranog osoblje. Nadležno tijelo postavlja postupke za utvrđivanje sukladnosti s ovim prilogom.[19]

M.B.104.- Vođenje evidencije

Sustav vođenja evidencije mora biti uspostavljen takav da omogućuje odgovarajuću dosljednost procesa za izdavanje, nastavak, promjenu, suspenziju ili opoziv potvrda. Evidencija se sastoji od priručnika, revizije, kopije bitnih dokumenata, zahtjeva, izvješća i certifikata odobrenja organizacije koji se čuvaju bar četiri godina. Neke evidencije vezane za pojedine zrakoplove se čuvaju dvije godine. Svaki dokument mora biti dostupan na zahtjev države članice ili agencije.[19]

M.B.105.- Međusobna razmjena informacija

Međusobna razmjena informacije, u skladu s člankom 15. Uredbe (EZ) br. 216/2008, nadležnih tijela je bitna za poboljšavanje sigurnosti u zraku.[19]

Pododjeljak B- Odgovornosti

M.B. 201.- Odgovornosti

Nadležna tijela su odgovorna za provođenje inspekcija i istraga usklađenosti s ovim prilogom.[19]

Pododjeljak C- Kontinuirana plovidbenost

M.B.301.- Program održavanja zrakoplova

Nadležno tijelo je odgovorno za odobravanje AMP-a i svih njegovih izmjena te za verificiranje da je u skladu s M.A.302. Kod indirektnog odobrenja, nadležno tijelo treba odobriti AMP priručnikom o vođenju kontinuirane plovidbenosti. Nadležno tijelo mora imati omogućen pristup svim informacijama navedenim u točki M.A.302.[19]

M.B.302.- Izuzeća

Sva izuzeća trebaju biti zabilježena i čuvana od strane nadležnog tijela s skladu s člankom 14. stavkom 4. Uredbe (EZ) br. 216/2008.[19]

M.B.303.- Praćenje kontinuirane plovidbenosti zrakoplova

Nadležno tijelo treba razviti program nadzora statusa plovidbenosti na temelju mogućih rizika koji uključuje ispitivanje uzorka sa svrhom pronalaska dostignutog standarda plovidbenosti. Nadležno tijelo treba kategorizirati sve pronalaskeske i te analizirati njihov utjecaj na sigurnost te uknjižiti ih sa provedenim akcijama. Bilo kakva neusklađenost sa ovim ili bilo kojim prilogom mora biti adekvatno riješena te, ukoliko je potrebno, podijeljena sa ostalim nadležnim tijelima.[19]

M.B.304.- Opoziv i suspenzija

Nadležno tijelo treba opozvati ili suspendirati certifikat pregleda plovidbenosti ukoliko ima razlog temeljen na ugrozi sigurnosti.[19]

Pododjeljak F- Organizacije za održavanje

M.B.601.- Zahtjev

Kada se objekti za održavanje nalaze u različitim državama članicama, inspekcija i nadzor se radi u suradnji s nadležnim tijelima država članica u kojima se nalaze.[19]

M.B.602.- Inicijalno odobrenje

Nadležno tijelo mora verificirati da je organizacija za održavanje i njihov priručnik u skladu s zahtjevima ovog priloga. Mora osigurati i da vođitelj koji je odgovoran za to, potpiše izjavu o obvezi. Bar jedanput tokom inspekcije mora biti uspostavljen sastanak sa vođiteljem odgovornim za navedeno kako bi se utvrdilo da dotična osoba u potpunosti razumije bitnost i razlog potpisivanja obveze organizacije prema usklađenosti s zahtjevima ovog priloga. Nadležno tijelo treba uknjižiti sve pronalaskeske i akcije te ih pismeno potvrditi organizaciji podnositeljici. Svi pronalasci moraju biti otklonjeni prije inicijalnog odobrenja. [19]

M.B.603.- Izdavanje odobrenja

Kada je organizacija u skladu s svim zahtjevima ovog priloga, nadležno tijelo treba izdati EASA obrazac 3 zajedno s uvjetima i referentnim brojem.[19]

M.B.604.- Kontinuirani nadzor

Nadležno tijelo mora voditi ažurirati popis programa i datume revizijskih posjeta za svaku organizaciju za održavanje odobrenu u skladu s ovim prilogom te mora biti potpuno revidirana u razdobljima ne duljim od 24 mjeseca te potom mora bi dogovoren sastanak s odgovornim rukovoditeljem u svrhu obaviještena o značajnim pronalascima.[19]

M.B.605.- Pronalasci

U slučaju pronalaska prve razine, nadležno tijelo mora odmah ograničiti, opozvati ili suspendirati odobrenje organizacije za održavanje. Za pronalaska druge razine, treba odrediti period u kojem će organizacija ispraviti grešku, no ne smije biti duži od 3 mjeseca. Period se može produžiti u određenim uvjetima.[19]

M.B.606.- Izmjene

Nadležno tijelo se mora pridržavati svim izmjenama inicijalnog odobrenja i smije pripisati uvjete pod kojim operira organizacija za održavanje tokom takvih izmjena. Kod izmjena priručnika organizacije za održavanje, mora potvrditi da su sve izmjene u skladu s zahtjevima ovog priloga, a u slučaju indirektnog odobrenja mora potvrditi da su izmjene dovoljno male i u skladu sa svim zahtjevima.[19]

M.B.607.- Opoziv, suspenzija i ograničenje odobrenja

Nadležno tijelo mora opozvati suspendirati ili ograničiti odobrenje ukoliko ima dokaz potencijalne ugroze sigurnosti.[19]

Pododjeljak G- CAMO

M.B.701.- Zahtjev

Za licencirane zračne prijevoznike, nadležno tijelo mora primiti odobrenje sa inicijalnim zahtjevom za certifikat zračnog operatera i za priručnik CAMO-a, tehnički dnevnik, AMP operatera i tehničke specifikacije održavanja između CAMO-a i organizacije odobrene pod dijelom 145.[19]

M.B.702.- Inicijalno odobrenje

Nadležno tijelo mora verificirati usklađenost organizacije s ovim prilogom i da voditelj potpiše izjavu obveze. Voditelj mora u potpunosti razumjeti bitnost i razlog potpisivanja obveze organizacije prema usklađenosti s zahtjevima ovog priloga. Nadležno tijelo treba uknjižiti sve pronalaska i akcije te ih pismeno potvrditi organizaciji podnositeljici. Svi pronalasci moraju biti otklonjeni prije inicijalnog odobrenja. [19]

M.B.703.- Izdavanje odobrenja

Nadležno tijelo izdaje EASA obrazac 14 CAMO kada je sve u skladu s zahtjevima ovog priloga te potvrditi valjanost istog. Informacija na takvom certifikatu se nalazi i na certifikatu zračnog operatera.[19]

M.B.704.- Kontinuirani nadzor

Nadležno tijelo mora voditi ažurirati popis programa i datume revizijskih posjeta za svaku organizaciju za održavanje odobrenu u skladu s ovim prilogom te mora biti potpuno revidirana u razdobljima ne duljim od 24 mjeseca te potom mora bi dogovoren sastanak s odgovornim rukovoditeljem u svrhu obaviještena o značajnim pronalascima.[19]

M.B.705.- Pronalasci

U slučaju pronalaska prve razine, nadležno tijelo mora odmah ograničiti, opozvati ili suspendirati odobrenje CAMO-a. Za pronalaska druge razine, treba odrediti period u kojem će organizacija ispraviti grešku, no ne smije biti duži od 3 mjeseca. Period se može produžiti u određenim uvjetima.[19]

M.B.706.- Izmjene

Nadležno tijelo se mora pridržavati svim izmjenama inicijalnog odobrenja i smije pripisati uvjete pod kojim operira organizacija za održavanje tokom takvih izmjena. Kod izmjena priručnika organizacije za održavanje, mora potvrditi da su sve izmjene u skladu s zahtjevima ovog priloga, a u slučaju indirektnog odobrenja mora potvrditi da su izmjene dovoljno male i u skladu sa svim zahtjevima.[19]

M.B.707.- Opoziv, suspenzija i ograničenje odobrenja

Nadležno tijelo mora opozvati suspendirati ili ograničiti odobrenje ukoliko ima dokaz potencijalne ugroze sigurnosti.[19]

Pododjeljak I- Certifikat pregleda plovidbenosti

M.B.901.- Procjena preporuke

Nakon primitka zahtjeva i preporuci o provjeri plovidbenosti, nadležno tijelo će istražiti i po potrebi zatražiti dodatne informacije u procjeni preporuke, a kvalificirano osoblje će verificirati izjavu o sukladnosti organizacije.[19]

M.B.902.- Pregled plovidbenosti od strane nadležnog tijela

Za zrakoplove korištene od strane licenciranih prijevoznika i one više od 2730 kg MTOM-a, osoblje mora imati 5 godina iskustva u kontinuiranoj plovidbenosti, dozvolu pod prilogom III (dio-66) ili ekvivalent i adekvatan trening. Za ostale zrakoplove je sve isto osim što se zahtjeva 3 godine iskustva u kontinuiranoj plovidbenosti. Mora uknjižiti i čuvati sve bitne informacije o osoblju poput iskustva, dozvola i kvalifikacija zajedno sa relevantnim detaljima. Osoblje koje provodi pregled plovidbenosti izdaje EASA obrazac 15a.[19]

M.B.903.- Pronalasci

Pronalasci prve razine znače da nadležno tijelo mora odmah opozvati certifikat pregleda plovidbenosti i zatražiti korektivne akcije. U slučaju pronalaska druge razine, korektivna akcija nadležnog tijela mora biti u skladu s prirodom greške.[19]

4. Sadašnji zahtjevi kontinuirane plovidbenosti

Sadašnji valjani zahtjevi kontinuirane plovidbenosti, u skladu zadnjih izmjena 12. lipnja 2023. preko Provedbene uredbe Komisije (EU) 2023/1152, nalazi se u prilogu I. (dio M), prilogu Va (dio-T), prilogu Vb (dio-ML), prilogu Vc (dio-CAMO) i prilogu Vd (dio-CAO). Agencija Europske unije za sigurnost zračnog prometa (EASA) uspostavila je sveobuhvatne propise u vezi s kontinuiranom plovidbenošću. Uredba Dio-M utvrđuje zahtjeve za stalnu plovidbenost zrakoplova i zrakoplovnih proizvoda, dijelova i uređaja. Uredba pokriva područja kao što su programi održavanja, pregledi plovidbenosti i izdavanje naredbi o plovidbenosti.[4]

U sljedećim podnaslovima se obrađuju zahtjevi zadnje inačice Uredbe (EU) 1321/2014 na način da se tekst pojedine stavke sažima i prepričava ispod pojedine točke (točka je određena pratećim slovima i brojem).

4.1. Dio- M

Nadalje se navode zahtjevi za organizacije i nadležna tijela.

4.1.1. Odjeljak A- Tehnički zahtjevi

Nadalje se navode tehnički zahtjevi.

Pododjeljak A- Općenito

Ovaj odjeljak postavlja mjere za osiguranje održavanja plovidbenosti zrakoplova te navodi uvjete koje moraju ispunjavati osobe ili organizacije uključene u takve aktivnosti.[4]

Pododjeljak B- Odgovornosti

M.A.201.- Odgovornosti

Vlasnik zrakoplova je odgovoran za kontinuiranu plovidbenost. Vlasnik je potom odgovoran da se let ne odvije ukoliko nisu ispunjeni zahtjevi kao da je zrakoplov u plovidbenom stanju, sva oprema je ispravno ugrađena skupa sa opremom za slučaje opasnosti, svjedodžba plovidbenosti je valjana, održavanje je u skladu s točkom M.A.302. i slično. Kada je zrakoplov u zakupu, odgovornost se prenosi na zakupnika. Osobe ili organizacije koje provode održavanje su odgovorne za isto. Zapovjednik ili operator je odgovoran za obavljanje prije-letnog pregleda. CAMO osigurava odobrenje zrakoplova u skladu s ovim prilogom ili prilogom Vc (dio-CAMO) kao dio svjedodžbe zračno prijevoznika. „Barem dva operatora koja su dio jedinstvene poslovne grupacije zračnih prijevoznika mogu imati isti CAMO za preuzimanje odgovornosti za vođenje kontinuirane plovidbenosti svih zrakoplova kojima upravljaju pod uvjetom da su ispunjeni svi navedeni zahtjevi.“. U tom slučaju, CAMO mora biti odobren pod prilogom Vc (dio-CAMO) i mora biti dio iste jedinstvene poslovne grupacije. ako se zbog isteka ili oduzimanja svjedodžbe zračnog prijevoznika dogodi da zračni prijevoznik koji je dio jedinstvene grupacije te više nije u skladu s zahtjevima točke, taj licencirani zračni prijevoznik provodi akcijski plan koji je prihvatljiv nadležnom tijelu kako bi se što je prije uskladio s točkom M.A.201. Za složene zrakoplove koji se koriste u komercijalnim operacijama, operator jamči da se let ne odradi ukoliko nisu ispunjeni prije navedeni zahtjevi te da poslove kontinuirane plovidbenosti obavlja CAMO. Za složene zrakoplove koji nisu dio komercijalnih operacija vrijedi isto. Za ostale zrakoplove, vlasnik povjerava zadatke za kontinuiranu plovidbenost iz točke M.A.301., sam obavlja

te zadatke osim zadataka razvoja odobrenja programa održavanja zrakoplova samo ako te zadatke obavlja CAMO ili CAO u okviru ograničenog ugovora sklopljenog u skladu s točkom M.A.302. Vlasnik mora odobriti pristup objektima, zrakoplovima ili dokumentima kako bi se utvrdila sukladnost.[4]

M.A.202.- Prijavljivanje događaja

svaka osoba ili organizacija odgovorna u skladu s točkom M.A.201 mora izvijestiti o svakom identificiranom stanju zrakoplova ili komponente koje ugrožava sigurnost leta.[4]

Pododjeljak C- Kontinuirana plovidbenost

M.A.301.- Zadaće kontinuirane plovidbenosti

Kontinuiranu plovidbenost i ispravnost opreme su osigurani prije-letnim pregledom, ispravljanje bilo kojeg kvara i oštećenja koji utječu na siguran rad uzimajući u obzir MEL i popis odstupanja od konfiguracije, izvršenje cjelokupnog održavanja u skladu s AMP-om ako postoji, potvrda cjelokupnog održavanja, učinkovitosti odobrenog AMP-a iz točke M.A.302 za sve složene zrakoplove ili one koje koriste licencirani zračni prijevoznici, operativne direktive i direktive plovidbenosti, zahtjev za kontinuiranu plovidbenost koji je utvrdila agencija, itd.[4]

M.A.302.- AMP

Održavanje svakog zrakoplova mora biti organizirano u skladu s AMP-om, kojeg odobrava nadležno tijelo. Kada kontinuiranom plovidbenošću zrakoplova upravlja CAMO ili CAO, AMP se može odobriti posrednim postupkom. U tom slučaju dotični CAMO ili CAO utvrđuje postupak neizravnog odobrenja kao dio priručnika za upravljanje kontinuiranom plovidbenošću („CAME”) i mora ga odobriti nadležno tijelo. Ovo je moguće jedino ako je dotični pod nadzorom države članice registracije zrakoplova, osim ako je sklopljen pisani ugovor kojim se odgovornost prenosi na nadležno tijelo. AMP mora biti usklađen sa uputama za kontinuiranu plovidbenost i uputama koje izdaje nadležno tijelo. Vlasnik ili organizacija koja upravlja kontinuiranom plovidbenošću zrakoplova može odstupiti od uputa i predložiti povećane intervale na temelju dobivenih podataka iz recenzija obavljenih te mogu predložiti dodatne upute AMP-u. Neizravno odobrenje nije dopušteno za eskalaciju sigurnosnih zadataka.

AMP mora sadržavati pojedinosti o cjelokupnom održavanju, uključujući učestalost i sve specifične poslove. Za složene zrakoplove na motorni pogon, kada se AMP temelji na logici grupe za upravljanje održavanjem ili na praćenju stanja, mora uključivati program pouzdanosti. AMP će podlijegati periodičnim pregledima i prema potrebi se mijenjati kako bi bio ažuran i valjan u svjetlu radnog iskustva i uputa nadležnog tijela, uzimajući u obzir nove ili izmijenjene upute.[4]

M.A.303.- Direktive plovidbenosti

Svaka primjenjiva direktiva plovidbenosti mora se izvršiti unutar zahtjeva te direktive ukoliko agencija ne odredi drugačije. [4]

M.A.304.- Podaci za modifikacije i popravke

Osoba ili organizacija koja popravljiva zrakoplov ili komponentu mora procijeniti svaku štetu. Preinake i popravci moraju se provesti koristeći podatke koje je odobrila Agencija, organizacija za projektiranje, koju je deklarirao deklarant deklaracije o

sukladnosti dizajna ili sadržani u zahtjevima iz točke 21.A.90B,21.A.431B, 21L.A.62, 21L.A.102, 21L.A.202 ili 21L.A.222 . [4]

M.A.305.- Sustav evidencije kontinuirane plovidbenosti

Po završetku bilo kakvog održavanja, CRS se unosi u sustav evidencije kontinuirane plovidbenosti zrakoplova, čim prije moguće i najkasnije 30 dana nakon završetka.[4]

Sustav evidencije kontinuirane plovidbenosti mora sadržavati datum unosa, ukupni radni vijek parametara zrakoplova, zapise kontinuirane plovidbenosti zrakoplova zajedno s pratećom evidencijom održavanja i ako primjenjivo, tehnički dnevnik zrakoplova. Zapisi zrakoplova uključuju važeće izvješće o masi i ravnoteži i trenutni status direktive plovidbenosti i mjere koje je odredilo nadležno, preinake i popravke, usklađenost s AMP-om, odgođeni poslovi održavanja, trenutni status specifičan za dijelovi s ograničenim vijekom trajanja, uključujući životni vijek akumuliran za svaki zahvaćeni dio. Vlasnik ili operater mora čuvati sustav tehničkog dnevnika, sami dnevnik ili ekvivalentne podatke koji pokrivaju 36 mjeseci od zadnjeg unosa. Također mora imati CRS sa detaljnim zapisima održavanja i podaci specifični za određene komponente koji pokrivaju period od 36 mjeseci. Ako je zrakoplov trajno povučen iz upotrebe, vlasnik mora čuvati navedene podatke na najmanje 12 mjeseci. Osoba ili organizacija predočiti iste nadležnom tijelu na zahtjev. Svi unosi u sustav evidencije moraju biti jasni i točni, ukoliko dođe do izmjene mora se prikazati stara smjernica.[4]

M.A.306.- Sustav tehničkog dnevnika

Operator mora koristiti sustav tehničkog dnevnika koji sadrži potrebne podatke o statusu, prijašnjim letovima, odrađenim i odgođenim održavanjima te smjericama za aranžmane podrške održavanja. Početno izdanje tehničkog dnevnika odobrava nadležno tijelo.[4]

M.A. 307.- Premještanje zapisa kontinuirane plovidbenosti

Kada se zrakoplov trajno premjesti od jednog vlasnika ili operatera drugom, vlasnik ili operater koji prenosi mora osigurati da se također prenese evidencija kontinuirane plovidbenosti i, ako je primjenjivo, sustav tehničkog dnevnika. Kada vlasnik ugovori upravljanja kontinuiranom plovidbenošću s CAMO-om ili CAO-om, vlasnik mora osigurati da se evidencija kontinuirane plovidbenosti prenese na tu ugovorenu organizaciju. Vremenska razdoblja za čuvanje evidencije nastavljaju se primjenjivat na novog vlasnika, operatera, CAMO ili CAO.[4]

Pododjeljak D- Standardi održavanja

M.A. 401.- Podaci održavanja

Osoba ili organizacija koja održava zrakoplov mora imati pristup i koristiti samo važeće podatke o održavanju, uključujući izmjene i popravke te osigurati da su svi podaci aktualni i dostupni . Mora uspostaviti radnu karticu ili sustav radnih listova na koje će ispisivati točne podatke održavanja zrakoplova.[4]

M.A.402.- Provođenje održavanja

Svaka osoba ili organizacija koja obavlja održavanje mora biti kvalificirana, imati čisti i pregledan prostor za održavanje, opremu i standarde navedene u M.A.401. Mora

osigurati da se održavanje izvodi u okviru svih ekoloških ograničenja i adekvatnom prostoru u slučaju lošeg vremena ili dugotrajnog održavanja. Treba svest rizik višestrukih i ponovljenih grešaka na najmanju moguću mjeru te implementirati metodu prepoznavanja grešaka poslije kritičnog zadatka održavanja. Nakon svršetka održavanja osoba mora provjeriti da su uklonjeni svi strani dijelovi te da su pristupne ploče vraćene.[4]

M.A. 403- Defekti

Bilo kakvi defekt koji ozbiljno ugrožava sigurnost letenja se mora otkloniti prije leta. Ukoliko se ustanovi da defekt ne utječe ozbiljno na sigurnost, mora se otkloniti što je prije moguće. Svaki defekt koji nije otklonjen prije leta se mora uknjižiti. Samo ovlašteno osoblje smije utvrditi da li ozbiljno defekt ugrožava sigurnost leta.[4]

Pododjeljak E- Komponente

M.A. 501.- Komponente

Komponente su podijeljene na sljedeće kategorije: zadovoljavajuće stanje, neupotrebljive, nepopravljive, standardne te sirovine i potrošne materijale. Komponente se jedino smiju koristiti ukoliko su u zadovoljavajućem stanju, spadaju u jednu od ovih kategorija i kad su specificirane u podacima održavanja.[4]

M.A. 502.- Održavanje komponenti

Ako je komponenta ugrađena u zrakoplov, motor ili APU, održavanje takve komponente može obavljati odobrena organizacija za održavanje motora. Takvo se održavanje provodi u skladu s podacima o održavanju ako se s time slaže nadležno tijelo te može privremeno ukloniti komponentu radi održavanja ako je potrebno, osim u slučaju ako uklanjanje zahtijeva dodatno održavanje.[4]

Održavanje komponenti gdje je komponenta ugrađena u zrakoplov ili je privremeno uklonjen radi poboljšanja pristupa, mora izvršiti organizacija za održavanje zrakoplova odobrena, prema potrebi, od strane ovlaštenog osoblja ili od strane pilota-vlasnika. Održavanje komponente obavljeno u skladu s ovom točkom ne ispunjava uvjete za izdavanje EASA obrasca 1 i podliježe zahtjevima za puštanje zrakoplova u promet iz točke M.A.801.[4]

Održavanje komponenti provodi se od strane organizacije ili od strane bilo koje osobe ili organizacija i izdana uz „izjavu o izvršenom održavanju” koju je izdala osoba ili organizacija koja je izvršila održavanje. „Izjava o izvršenom održavanju” mora sadržavati osnovne pojedinosti o provedenom održavanju, datum završetka i identifikaciju organizacije ili osobe koja ju izdaje. Smatrat će se ekvivalentom EASA obrasca 1 u odnosu na održavanu komponentu.[4]

M.A. 503.-

Ugrađeni dijelovi s ograničenim vijekom trajanja i komponente s vremenskim nadzorom ne smiju premašiti odobreno ograničenje navedeno u AMP-u i zračnoj direktivi, osim kako je navedeno u točki M.A.504(b). Kada odobreno ograničenje istekne, komponenta se uklanja iz zrakoplova radi održavanja ili rješavanja.[4]

M.A. 504.-

Komponente koje se ne mogu servisirati moraju biti odvojene od komponenti koje se mogu servisirati, standardnih dijelova i materijala. Nepopravljivim komponentama ne smije se dopustiti ponovni ulazak u sustav opskrbe komponentama osim ako je obvezno ograničenje životnog vijeka produljeno ili je rješenje popravka odobreno.[4]

Pododjeljak F- Organizacije za održavanje

M.A. 601.- Opseg

Pododjeljak utvrđuje zahtjeve za organizaciju kako bi se kvalificirala za izdavanje ili nastavak odobrenja za održavanje zrakoplova isključujući složene zrakoplove na motorni pogon i komponenti koje se u njega ugrađuju, a koje ne koriste ovlašteni zračni prijevoznici u skladu s Uredbom (EZ) broj 1008/2008.[4]

M.A. 602.- Primjena

Zahtjev za promjenu ili izdavanje odobrenja organizacije za održavanje podnosi se na obrascu i na način koji utvrđuje nadležno tijelo.[4]

M.A. 603.- Opseg primjene

Organizacija za održavanje ne smije ih obavljati aktivnosti bez odobrenja nadležnog tijela.. Opseg rada mora biti naveden u priručniku organizacije za održavanje u skladu s točkom M.A.604. Klase i ovlaštenja utvrđeni su u dodatku IV. Odobrena organizacija za održavanje može proizvesti ograničeni raspon dijelova za upotrebu unutar vlastitih pogona u skladu s priručnikom organizacije za održavanje.[4]

M.A. 604.- Priručnik organizacija za održavanje

Organizacija za održavanje mora koristiti priručnik koji sadrži sve izmjene priručnika, mjesta obavljanja poslova održavanja, informacije o odgovornim osobama zajedno sa dijagramom lanca odgovornosti te izjavu da svi poslovi, koji će biti obavljani pod ovom organizacijom, su u skladu s zahtjevima priloga 1 (Dio M) ili Priloga Vb (Dio-ML) . Priručnik organizacije za održavanje, njegove izmjene i dopune mora odobriti nadležno tijelo, manje izmjene se mogu prihvatiti neizravnim odobrenjem.[4]

M.A. 605.- Objekti

Organizacija mora osigurati da ima objekte za skladištenje, one predviđene za planirani rad te specijalizirani dijelovi odvojeni kako bi se osigurala zaštita od kontaminacije. Također treba osigurati uredski prostor za upravljanje dokumentima vezanih uz posao te skladišni prostor u skladu s uputama proizvođača gdje ne smije doći do miješanja upotrebljivih i neupotrebljivih komponenata i pristup takvom prostoru mora biti ograničen na ovlašteno osoblje.[4]

M.A. 606.- Zahtjevi za osoblje

Organizacija mora imenovati voditelja sa ovlasti da osigura financije i zadrži standard koji zahtijeva ovaj prilog za cjelokupno održavanje koje zahtijeva kupac. Mora imenovati i osobu sa potrebnim znanjem i iskustvom koja će nadzirati organizaciju da je uvijek u skladu s ovim pododjeljkom. Mora imati i odgovarajuću količinu osoblja za obavljanje očekivanih osoba, no smije koristiti vanjske izvršitelje za veće poslove ukoliko to isto osoblje ne izdaje potvrdu o puštanju u službu. Svo osoblje mora imati dovoljno iskustva, znanja i potvrda za obavljanje dodijeljenih uloga u organizaciji te isto mora biti demonstrirano. Ukoliko organizacija izdaje certifikat pregleda plovidbenosti

za ELA 1 zrakoplove koje ne koriste licencirani prijevoznici u skladu s prilogom Vb (dio-ML), osoblje mora biti certificirano za isto u skladu s zahtjevima ovog priloga.[4]

M.A. 607.- Certificirano osoblje i osoblje za pregled plovidbenosti

U nepredviđenim slučajevima, kada je zrakoplov prizemljen na lokaciji gdje nije dostupno odgovarajuće osoblje, vanjska ugovorena organizacija za održavanje može izdati jednokratno ovlaštenje za certifikaciju jednom od zaposlenika koji je kvalificiran za tip zrakoplova slične tehnologije i konstrukcije ili osobi s najmanje tri godine iskustva i s valjanom ICAO dozvolom za održavanje zrakoplova. Organizacija mora prijaviti takve slučajeve nadležnom tijelu u roku od sedam dana. Takva vrsta održavanja se treba provjeriti. Organizacija mora posjedovati popis ovlaštenog osoblja.[4]

M.A. 608.- Komponente, oprema i alati

Organizacija mora u svakom trenutku posjedovati sve alate korištene na dnevnoj bazi opisane u točki M.A. 609. Za sve ostale alate i one koje se koriste povremeno, mora demonstrirati da ima pristup njima. Dijelovi i komponente moraju biti odvojeni u designiranim spremnicima. Alati i oprema moraju biti kalibrirani i uknjiženi po odgovarajućim standardima.[4]

M.A. 609.- Podaci o održavanju

Organizacija mora koristiti primjenjive valjane podatke o održavanju navedene u točki M.A.401 ovog Priloga ili u točki ML.A.401 Priloga Vb (Dio ML). U slučaju podataka primljenih od strane korisnika, organizacija mora takve podatke čuvati i koristiti samo dok traju radovi održavanja.[4]

M.A. 610.- Radni nalozi za održavanje

Zbog potrebe za jasno određenim radovima koji se trebaju provesti, potrebno je dogovoriti pisani radni nalog između dviju stranaka.[4]

M.A. 611.- Standardi održavanja

Svi standardi moraju biti u skladu s ovim prilogom ili prilogom Vb (dio-ML).[4]

M.A. 612.- Potvrda o puštanju zrakoplova u uporabu

Nakon završetka cjelokupnog održavanja, izdaje se CRS u skladu s točkom M.A.801 ovog Priloga ili točkom ML.A.801. Priloga Vb (Dio-ML).[4]

M.A. 613.- Potvrda komponente o puštanju u upotrebu

Nakon završetka održavanja komponente izdaje se CRS komponente u skladu s točkom M.A.802 ovog Priloga ili točkom ML.A.802 Priloga Vb (Dio-ML) zajedno s EASA obrazac 1.[4]

M.A. 614.- Zapisi o održavanju i pregledu plovidbenosti

Sve pojedinosti obavljenog rada moraju biti evidentirane u odobrenoj organizaciji. Odobrena organizacija za održavanje zadržava kopiju svakog CRS-a i dostavlja detaljne zapise o održavanju vlasniku zrakoplova.[4]

Kopije svih zapisa o održavanju i sve relevantne podatke o održavanju organizacija je nužna čuvati tri godine od datuma kada je zrakoplov ili komponenta puštena iz odobrene organizacije za održavanje na način da su sigurni od štete i krađe

na mjestu koje jamči dugotrajnost podataka. Ukoliko organizacija prestane sa radom, podaci se čuvaju kod posljednjeg vlasnika zrakoplova ili kod nadležnog tijela.[4]

M.A. 615.- Privilegije organizacije

Organizacija ima pravo održavati zrakoplov na lokacijama koje su naznačene u odobrenju te poslati zrakoplov ili komponentu na specijalizirano održavanje kod bilo koje druge organizacije koja je odobrena od strane nadležnog tijela. Nakon održavanja, organizacija ima pravo izdati CRS te, ako je specifično certificirana za ELA1 zrakoplove u nekomercijalnoj upotrebi, smije obaviti pregled plovidbenosti i izdati certifikat istog u skladu s prilogom Vb (dio ML). U slučaju neispravnosti ili zbog potrebe povremenog održavanja, organizacija smije održavati bilo koji zrakoplov ili komponentu za koju je odobrena na bilo kojoj lokaciji.[4]

M.A. 616.- Organizacijski pregled

Organizacijski pregledi su nužni kako bi se osiguralo da odobrena organizacija za održavanje i dalje ispunjava zahtjeve ovog pododjeljka.[4]

M.A. 617.- Promjene odobrene organizacije za održavanje

Organizacija je nužna obavijestiti nadležno tijelo ukoliko dođe do promjene imena, lokacije, opreme, alata i osoblja koji bi moglo utjecat na odobrenje.[4]

M.A. 618.- Produžena valjanost odobrenja

Odobrenje su važeće do 24. ožujka 2022. te se vraćaju nadležnom tijelu nakon opoziva ili odricanja. Odobrenje ostaje valjano ukoliko organizacija je i dalje u skladu s zahtjevima ovog priloga, ukoliko je nadležnom tijelu odobren pristup organizaciji i ukoliko se ne odrekne odobrenja.[4]

M.A. 619.- Pronalasci

Pronalasci su dvije razine neusklađenosti s ovim prilogom ili prilogom Vb (dio ML). Prva naznačuje ozbiljan rizik uskraćene sigurnosti, druga naznačuje mogući rizik smanjenje sigurnosti letenja. Po primitkom obavijesti u pronalasku, držaoc odobrenja organizacije za održavanje mora uspostaviti korektivni plan i akcije.[4]

Pododjeljak G- CAMO

M.A. 701.- Opseg

Pododjeljak utvrđuje potrebne zahtjeve za kvalificiranje CAMO-a za izdavanje ili produženje odobrenja za upravljanje kontinuiranom plovidbenošću zrakoplova.[4]

M.A.702.- Primjena

Zahtjev za izdavanje ili promjenu odobrenja CAMO-a se podnosi na obrascu i na način koji utvrđuje nadležno tijelo.[4]

M.A. 703.- Opseg odobrenja

Odobrenje je dio certifikata zračnog operatora za zrakoplov kojim se koristi. Primjerak odobrenja se nalazi u dodatku VI. Opseg poslova bitan za odobrenje mora biti naznačen u priručniku CAMO-a.[4]

M.A. 704.- Priručnik vođenja kontinuirane plovidbenosti

CAMO mora imati priručnik vođenja kontinuirane plovidbenosti u koje se nalaze stvari poput opseg poslova, titule, osobne informacije osoblja, dijagram odgovornosti, izjave, opis objekata, postupci i odobreni programi. Izmjene takvog priručnika odobrava nadležno tijelo isključujući manje izmjene koje smiju biti odobrene neizravnim postupkom.[4]

M.A. 705.- Objekti

CAMO mora osigurati prikladan uredski smještaj za osoblje navedeno u točki M.A.706.[4]

M.A. 706.- Zahtjevi za osoblje

Organizacija mora imenovati voditelja sa ovlasti da osigura financije i zadrži standard koji zahtijeva ovaj prilog za sve aktivnosti vezane uz upravljanje kontinuiranom plovidbenosti u skladu s ovim prilogom ili prilogom Vb (dio-ML). Za licencirane zračne prijevoznike, organizacija mora imati voditelja koji je zadužen osigurati da se sve operacije mogu financirati i provesti u standardu potreban za izdavanje certifikata zračnom operatoru. CAMO također mora postaviti osobu zaduženu s odgovornošću prema osiguravanju da organizacija je uvijek u skladu sa svim zahtjevima ovog priloga i priloga Vb (dio-ML). Voditelj treba imenovati osobu koja nadzire sve aktivnosti upravljanja kontinuirane plovidbenosti koji ne smije biti zaposlen od strane druge organizacije odobrene pod dijelom-145, osim uz dozvolu nadležnog tijela. Mora biti osiguran adekvatan broj zaposlenih sa relevantnim iskustvom i kvalifikacijama za obavljanje redovnih zadaća CAMO-a te njihove osobne informacija, kvalifikacija i iskustva mora biti uknjižena. Za složene zrakoplove organizacija mora nadzirati stručnost osoblja kod obavljanja poslova na način koje određuje nadležno tijelo.[4]

M.A. 707.- Osoblje za pregled plovidbenosti

CAMO mora imati odgovarajuće osoblje za svrhu pregleda i odobrenja plovidbenosti. Za zrakoplove koje koriste licencirani prijevoznici i one iznad 2730kg MTOM, osim balona na vrući zrak, osoblje mora imati minimalno pet godina iskustva, važeća odobrenja, kvalifikacije. Neke od ovih značajki mogu biti nadomještene dodatni iskustvom. Za sve ostale zrakoplove, traži se minimalno tri godine iskustva. Organizacija mora demonstrirati kompetentnost osoblja za pregled plovidbenosti te iste uknjižiti zajedno sa svim bitnim informacijama. Zapisi se čuvaju dvije godine nakon što osoba napusti poziciju.[4]

M.A. 708.- Upravljanje kontinuiranom plovidbenošću

Svo upravljanje kontinuiranom plovidbenošću mora biti u skladu s ovim prilogom i prilogom Vb (dio-ML). Za svaki zrakoplov kojim upravlja treba razviti program održavanja, a za nelicencirane zrakoplove mora dostaviti kopiju programa vlasniku. Mora osigurati da je cjelokupno održavanje izvršeno kod odobrene organizacije za održavanje te mora upravljati svakim popravkom, modifikacijom. Defekti moraju biti prijavljeni i otklonjeni. Sve navedeno mora biti uknjiženo. Sve relevantne operativne i plovidbene direktive moraju biti primijenjen. M&B mora biti ažuran trenutnom stanju zrakoplova. U slučaju složenih zrakoplova, CAMO mora imati potpisan sporazum o održavanju, u konzultaciji s operaterom, sa organizacijom odobrenom pod ovim prilogom, prilogom II (Dio-145) ili prilogom Vd (dio-CAO).[4]

M.A. 709.- Dokumentacija

CAMO mora zadržati i koristiti važeće podatke održavanja. Za zrakoplove koje ne koriste licencirani operateri, organizacija može postaviti generični program održavanja, no takav program ne isključuje potrebu za adekvatnim programom u skladu s ovim prilogom ili prilogom Vb (dio-ML).[4]

M.A. 710.- Pregled plovidbenosti

CAMO odobren pod točkom M.A. 711 ovog priloga, mora provoditi preglede plovidbenosti u skladu s točkom M.A. 901 ovog priloga ili ML.A. 903 priloga Vb (dio-ML).[4]

M.A. 711.- Organizacijske privilegije

CAMO može upravljati kontinuiranom plovidbenošću zrakoplova, osim za one koje koriste licencirani operateri. Za zrakoplove licenciranih operatera treba imati isto naznačeno na certifikatu odobrenja i na AOC-u. Smije izvoditi limitirane zadatke kontinuirane plovidbenosti sa ugovorenom organizacijom kako je naznačeno u certifikatu odobrenja i odobriti program upravljanja plovidbenošću za zrakoplove u skladu s prilogom Vb (dio-ML). CAMO može dodatno bit odobren provoditi preglede plovidbenošću te izdati certifikat pregleda plovidbenošću ili izdati preporuku nadležnom tijelu. CAMO može biti dodatno odobren za izdavanje dozvole za let za zrakoplove za koje je odobrena izdati certifikat pregleda plovidbenosti kada potvrdi usklađenost s odobrenim uvjetima leta.[4]

M.A. 712.- Sustav kvalitete

CAMO mora uspostaviti sustav kvalitete kojim će se nadzirati da su svi radovi održavanja obavljani u skladu s procedurama i koji će slati povratne informacije u suprotnom slučaju. Podaci se čuvaju dvije godine. U slučaju malih organizacije koji ne upravljaju plovidbenošću licenciranih prijevoznika, sustav kvalitete se smije zamijeniti redovnim pregledima organizacije u skladu s nadležnim tijelom.[4]

M.A. 713.- Promjene CAMO-a

Organizacija je nužna obavijestiti nadležno tijelo ukoliko dođe do promjene imena, lokacije, opreme, alata i osoblja koji bi moglo utjecati na odobrenje.[4]

M.A. 714.- Vođenje evidencije

CAMO mora uknjižiti sve odrađene poslove te zadržati zapise o njima. Ukoliko ih organizacija izdaje, mora zadržati kopiju certifikata pregleda plovidbenosti i kopiju preporuke zajedno s popratnom dokumentacijom. Ako je odobrena za izdavanje dozvole za let, mora zadržati kopiju istog. Kopije se čuvaju dvije godine. Svi dokumenti se čuvaju na mjestu sigurnom od štete te adekvatno odvojenim od radnih podataka. Povodom prekida operacije, dokumenti se premještaju vlasniku ili operateru zrakoplova.[4]

M.A. 715.- Produžena valjanost odobrenja

Odobrenje su važeće do 24. ožujka 2022. te se vraćaju nadležnom tijelu nakon opoziva ili odricanja.[4]

M.A. 716.- Pronalasci

Pronalasci su dvije razine neusklađenosti s ovim prilogom ili prilogom Vb (dio ML). Prva naznačuje ozbiljan rizik uskraćene sigurnosti, druga naznačuje mogući rizik

smanjenje sigurnosti letenja. Nakon pronalaska jedne ili druge razine, CAMO mora sastaviti korektivni plan i akciju u skladu s nadležnim tijelom.[4]

Pododjeljak H- CRS

M.A. 801.- Potvrda o puštanju zrakoplova u uporabu

Nijedan zrakoplov ne smije biti pušten u uporabu nakon održavanja bez CRS-a kojeg izdaje neovisno osoblje u skladu s zahtjevima članka 5 ovog priloga ili pilot-vlasnik u skladu s točkom M.A.803. Ukoliko zrakoplov zahtijeva održavanje u slučaju nepredvidljive situacije te ne postoji organizacija odobrena pod ovim prilogom, prilogom II (dio-145) ili prilogom Vd (dio-CAO) na lokacija prizemljenja, vlasnik smije angažirati osobu s najmanje tri godine iskustva i ICAO prilog 1 dozvolom za održavanje ili organizaciju odobrenu pod ICAO prilog 6 za servisiranje zrakoplova. U tom slučaju vlasnik mora poslije verificirati održavanje te dobiti novi CRS od autorizirane osobe, obavijestiti nadležna tijela i zadržati zapise o obavljenom održavanju. CRS sadržava osnovne detalje obavljenog održavanja, datum, ograničenja i ime organizaciju ili osobe koja je izdala CRS. CRS uključuje ograničenja ukoliko svo održavanje nije obavljeno. CRS se ne izdaje u slučaju neusklađenosti koja ugrožava sigurnost.[4]

M.A. 802.- CRS komponente

CRS se izdaje za sve servisirane komponente, osim za one servisirane od strane organizacije odobrene pod prilogom II (dio-145) i one pokrivena u točki M.A. 502., te se potom izdaje EASA obrazac 1.[4]

M.A. 803.- Pilot-vlasnik ovlaštenje

Kako bi osoba bila kvalificirana kao pilot-vlasnik, mora imati važeću pilotsku dozvolu i imati zrakoplov pod vlasništvom. Pilot-vlasnik smije izdati CRS, nakon ograničenog opsega održavanja od strane pilot-vlasnika, za sve osim složene zrakoplove od 2730 kg MTOM i niže i čiji je opseg pojašnjen u točki M.A. 302. Takvo održavanje mora potom biti adekvatno uknjiženo sa svim relevantnim podacima.[4]

Pododjeljak I- Certifikat pregleda plovidbenosti

M.A. 901.- Pregled plovidbenosti zrakoplova

Certifikat pregleda plovidbenosti je valjan na vrijeme od jedne godine te se mora redovno obnavljati. Zrakoplov se nalazi u kontroliranom okruženju ukoliko plovidbenošću upravlja određeni CAMO ili CAO ili organizacija odobrena pod ovim prilogom, prilogom II (dio-145) ili prilogom Vd (dio CAO). Nadležno tijelo izdaje certifikat pregleda plovidbenosti na preporuku organizacije ukoliko se zrakoplov ne nalazi u kontroliranoj okolini ili ako organizacija koja upravlja njegovom plovidbenošću nema odobrenje za izdavanje certifikata. Valjanost certifikata se može produžiti najviše dva puta po godinu dana. Važeći autoritet smije izdati certifikat ukoliko se nalazi u trećoj zemlji ili ako sam vlasnik zatraži za zrakoplov 2730 kg MTOM-a ili niže. Vlasnik je dužan predati sve relevantne informacije i dokumente za izdavanje certifikata. Pregled plovidbenosti mora uključivati sve bitne zapise o stanju zrakoplova poput: sati rada trupa i motora, modifikacije, komponente sa ograničenim vijekom trajanja, održavanja, primijenjene direktive, defekte, M&B stanje i konfiguracije. Fizički pregled zrakoplova mora biti uključen i on se sastoji od pregleda sviju oznaka, konfiguracija sa popratnom dokumentacijom, priručnikom za letenje, defekta ili drugih nedosljednosti. Kopija pregleda plovidbenosti se šalje državi članici unutar deset dana, a ukoliko je pregled

neodlučan, nadležno tijelo mora biti obavješteno unutar sedamdeset dva sata. Zadaci pregleda plovidbenosti se ne smije podugovarati. Certifikat se ne izdaje dok se svi pronalasci ne zatvore.[4]

M.A. 902.- Valjanost certifikata pregleda plovidbenosti

Certifikat prestaje biti valjan ukoliko je certifikat plovidbenosti ili on sam opozvan te ako se zrakoplov ne nalazi u registru zrakoplova države članice. Zrakoplovom se ne smije letjeti ukoliko dizajn nije u skladu s smjernicama agencije, ukoliko je bio u nesreći bez popratnog pregleda, ukoliko je bio korišten van zadanih ograničenja ili ako je bilo koja komponenta te popravci i modifikacije nisu u standardu s zahtjevima ovog priloga.[4]

M.A. 903.- Prijenos registracije zrakoplova unutar EU

Kod prijenosa registracije zrakoplova unutar EU, prošla država članica u kojoj je zrakoplov bio registriran mora biti obavještena u kojoj se drugoj državi članici namjera registrirati zrakoplov. Zahtjev za novi certifikat se predaje u novoj državi članici koja ga izdaje ukoliko je sve u skladu s prilogom I. (dio-21) Uredbe (EU) br. 748/2012.[4]

M.A. 904.- Pregled plovidbenosti zrakoplova uvezenih u EU

Kod uvoza zrakoplova iz trećih zemalja, vlasnik ili operater treba prijaviti nadležnom tijelu zrakoplova za izdavanje certifikata plovidbenosti, no ukoliko zrakoplov nije nov treba dodatno biti napravljen pregled plovidbenosti te sva održavanja provesti. Vlasnik ili operater treba dozvoliti pristup zrakoplovu u svrhu inspekcije. Nadležno tijelo potom izdaje certifikat plovidbenosti ukoliko je sve u skladu s zahtjevima u prilogu I. (dio-21) Uredbe (EU) br. 748/2012.[4]

M.A. 905.- Pronalasci

Pronalasci su dvije razine neusklađenosti s ovim prilogom ili prilogom Vb (dio ML). Prva naznačuje ozbiljan rizik uskraćene sigurnosti, druga naznačuje mogući rizik smanjenje sigurnosti letenja. Nakon pronalaska jedne ili druge razine, odgovorna osoba ili organizacija mora sastaviti korektivni plan i akciju u skladu s nadležnim tijelom.[4]

4.1.2. Odjeljak B- Postupci za nadležna tijela

Nadalje se navode postupci za nadležna tijela.

Pododjeljak A- Općenito

M.B.101.-Opseg

Odjeljak utvrđuje administrativne zahtjeve za nadležna tijela za provedbu odjeljka A.[4]

M.B.102.- Nadležno tijelo

Sve države članice moraju imenovati nadležno tijelo za nadziranje i regulacija kontinuirane plovidbenosti. Mora postaviti dovoljno kvalificiranog osoblje. Nadležno tijelo postavlja postupke za utvrđivanje sukladnosti s ovim prilogom.[4]

M.B.103.- Pronalasci i izvršne mjere

Ukoliko nadležna tijela pronađu dokaze koji upućuju na neusklađenost sa zahtjevima postavljenim u uredbi (EU) 2018/1139, nadležno tijelo mora provesti sve potrebne mjere kako bi se neusklađenost zaustavila.[4]

M.B.104.- Vođenje evidencije

Sustav vođenja evidencije mora biti uspostavljen takav da omogućuje odgovarajuću dosljednost procesa za izdavanje, nastavak, promjenu, suspenziju ili opoziv potvrda. Evidencija se sastoji od priručnika, revizije, kopije bitnih dokumenata, zahtijeva, izvješća i certifikata odobrenja organizacije koji se čuvaju bar pet godina. Neke evidencije vezane za pojedine zrakoplove se čuvaju dvije godine. Svaki dokument mora biti dostupan na zahtjev države članice ili agencije.[4]

M.B.105.- Međusobna razmjena informacija

Međusobna razmjena informacije, u skladu s člankom 72. Uredbe (EU) 2018/1139, nadležnih tijela je bitna za poboljšavanje sigurnosti u zraku.[4]

Pododjeljak B- Odgovornosti

M.B. 201.- Odgovornosti

Nadležna tijela su odgovorna za provođenje revizija, inspekcija i istraga.[4]

M.B. 202.- Informacije namijenjene agenciji

Nadležna tijela moraju što prije obavijestiti agenciju u slučaju problema s implementacijom Uredbe (EU) 2018/1139 te mora dostaviti informacije važne za sigurnost koje proizlaze iz izvješća.[4]

Pododjeljak C- Kontinuirana plovidbenost

M.B.301.- Program održavanja zrakoplova

Nadležno tijelo je odgovorno za odobravanje AMP-a i svih njegovih izmjena te za verificiranje da je u skladu s M.A.302. Kod indirektnog odobrenja, nadležno tijelo treba odobriti AMP proceduru odobrenja CAMO-a ili CAO-a.[4]

M.B.302.- Izuzeća

Sva izuzeća trebaju biti zabilježena i čuvana od strane nadležnog tijela u skladu s člankom 71 Uredbe (EU) 2018/1139.[4]

M.B.303.- Praćenje kontinuirane plovidbenosti zrakoplova

Nadležno tijelo treba razviti program nadzora statusa plovidbenosti na temelju mogućih rizika koji uključuje ispitivanje uzorka sa svrhom pronalaska dostignutog standarda plovidbenosti. Nadležno tijelo treba kategorizirati sve pronalaska i te analizirati njihov utjecaj na sigurnost te uknjižiti ih sa provedenim akcijama. Bilo kakva neusklađenost sa ovim ili bilo kojim prilogom mora biti adekvatno riješena te, ukoliko je potrebno, podijeljena sa ostalim nadležnim tijelima.[4]

M.B.304.- Opoziv i suspenzija

Nadležno tijelo treba opozvati ili suspendirati certifikat pregleda plovidbenosti ukoliko ima razlog temeljen na ugrozi sigurnosti.[4]

M.B.305.- Sustav tehničkog dnevnika zrakoplova

Nadležno tijelo odobrava inicijalni sustav tehničke dnevnika zrakoplova zahtijevan točkom M.A.306 i sve procedure izmjena samog sustava.[4]

Pododjeljak F- Organizacije za održavanje

M.B.601.- Primjena

Kada se objekti za održavanje nalaze u različitim državama članicama, inspekcija i nadzor se radi u suradnji s nadležnim tijelima država članica u kojima se nalaze.[4]

M.B.602.- Inicijalno odobrenje

Nadležno tijelo mora verificirati da je organizacija za održavanje i njihov priručnik u skladu s zahtjevima ovog priloga. Mora osigurati i da voditelj koji je odgovoran za to, potpiše izjavu o obvezi. Bar jedanput tokom inspekcije mora biti uspostavljen sastanak sa voditeljem odgovornim za navedeno kako bi se utvrdilo da dotična osoba u potpunosti razumije bitnost i razlog potpisivanja obveze organizacije prema usklađenosti s zahtjevima ovog priloga. Nadležno tijelo treba uknjižiti sve pronalaskeske i akcije te ih pismeno potvrditi organizaciji podnositeljici. Svi pronalasci moraju biti otklonjeni prije inicijalnog odobrenja.[4]

M.B.603.- Izdavanje odobrenja

Kada je organizacija u skladu s svim zahtjevima ovog priloga, nadležno tijelo treba izdati EASA obrazac 3 zajedno s uvjetima i referentnim brojem.[4]

M.B.604.- Kontinuirani nadzor

Nadležno tijelo mora voditi ažurirati popis programa i datume revizijskih posjeta za svaku organizaciju za održavanje odobrenu u skladu s ovim prilogom te mora biti potpuno revidirana u razdobljima ne duljim od 24 mjeseca te potom mora biti dogovoren sastanak s odgovornim rukovoditeljem u svrhu obaviještena o značajnim pronalascima.[4]

M.B.605.- Pronalasci

U slučaju pronalaska prve razine, nadležno tijelo mora odmah ograničiti, opozvati ili suspendirati odobrenje organizacije za održavanje. Za pronalaskeske druge razine, treba odrediti period u kojem će organizacija ispraviti grešku, no ne smije biti duži od 3 mjeseca. Period se može produžiti u određenim uvjetima.[4]

M.B.606.- Izmjene

Nadležno tijelo se mora pridržavati svim izmjenama inicijalnog odobrenja i smije pripisati uvjete pod kojim operira organizacija za održavanje tokom takvih izmjena. Kod izmjena priručnika organizacije za održavanje, mora potvrditi da su sve izmjene u skladu s zahtjevima ovog priloga, a u slučaju indirektnog odobrenja mora potvrditi da su izmjene dovoljno male i u skladu sa svim zahtjevima.[4]

M.B.607.- Opoziv, suspenzija i ograničenje odobrenja

Nadležno tijelo mora opozvati suspendirati ili ograničiti odobrenje ukoliko ima dokaz potencijalne ugroze sigurnosti.[4]

Pododjeljak G- CAMO

M.B.701.- Primjena

Za licencirane zračne prijevoznike, nadležno tijelo mora primiti odobrenje sa inicijalnim zahtjevom za certifikat zračnog operatera i za priručnik CAMO-a, tehnički dnevnik, AMP operatera i tehničke specifikacije održavanja između CAMO-a i organizacije odobrene pod dijelom 145.[4]

M.B.702.- Inicijalno odobrenje

Nadležno tijelo mora verificirati usklađenost organizacije s ovim prilogom i da voditelj potpiše izjavu obveze. Voditelj mora u potpunosti razumjeti bitnost i razlog potpisivanja obveze organizacije prema usklađenosti s zahtjevima ovog priloga. Nadležno tijelo treba uknjižiti sve pronalaskе i akcije te ih pismeno potvrditi organizaciji podnositeljici. Svi pronalasci moraju biti otklonjeni prije inicijalnog odobrenja.[4]

M.B.703.- Izdavanje odobrenja

Nadležno tijelo izdaje EASA obrazac 14-MG certifikat CAMO kada je sve u skladu s zahtjevima ovog priloga te potvrditi valjanost istog. Informacija na takvom certifikatu se nalazi i na certifikatu zračnog operatera.[4]

M.B.704.- Kontinuirani nadzor

Nadležno tijelo mora voditi ažurirati popis programa i datume revizijskih posjeta za svaku organizaciju za održavanje odobrenu u skladu s ovim prilogom te mora biti potpuno revidirana u razdobljima ne duljim od 24 mjeseca te potom mora bi dogovoren sastanak s odgovornim rukovoditeljem u svrhu obaviještena o značajnim pronalascima.[4]

M.B.705.- Pronalasci

U slučaju pronalaska prve razine, nadležno tijelo mora odmah ograničiti, opozvati ili suspendirati odobrenje CAMO-a. Za pronalascе druge razine, treba odrediti period u kojem će organizacija ispraviti grešku, no ne smije biti duži od 3 mjeseca. Period se može produžiti u određenim uvjetima.[4]

M.B.706.- Izmjene

Nadležno tijelo se mora pridržavati svim izmjenama inicijalnog odobrenja i smije pripisati uvjete pod kojim operira organizacija za održavanje tokom takvih izmjena. Kod izmjena priručnika organizacije za održavanje, mora potvrditi da su sve izmjene u skladu s zahtjevima ovog priloga, a u slučaju indirektnog odobrenja mora potvrditi da su izmjene dovoljno male i u skladu sa svim zahtjevima.[4]

M.B.707.- Opoziv, suspenzija i ograničenje odobrenja

Nadležno tijelo mora opozvati suspendirati ili ograničiti odobrenje ukoliko ima dokaz potencijalne ugroze sigurnosti.[4]

Pododjeljak I- Certifikat pregleda plovidbenosti

M.B.901.- Procjena preporuke

Nakon primitka zahtjeva i preporuci o provjeri plovidbenosti, nadležno tijelo će istražiti i po potrebi zatražiti dodatne informacije u procjeni preporuke, a kvalificirano osoblje će verificirati izjavu o sukladnosti organizacije.[4]

M.B.902.- Pregled plovidbenosti od strane nadležnog tijela

Za zrakoplove korištene od strane licenciranih prijevoznika i one od 2730 kg MTOM-a i nadalje, osoblje mora imati 5 godina iskustva u kontinuiranoj plovidbenosti, dozvolu pod prilogom II (dio-66) ili ekvivalent i adekvatan trening. Za ostale zrakoplove je sve isto osim što se zahtjeva 3 godine iskustva u kontinuiranoj plovidbenosti. Mora uknjižiti i čuvati sve bitne informacije o osoblju poput iskustva, dozvola i kvalifikacija zajedno sa relevantnim detaljima. Osoblje koje provodi pregled plovidbenosti izdaje EASA obrazac 14a.[4]

M.B.903.- Pronalasci

Pronalasci prve razine znače da nadležno tijelo mora odmah opozvati certifikat pregleda plovidbenosti i zatražiti korektivne akcije. U slučaju pronalaska druge razine, korektivna akcija nadležnog tijela mora biti u skladu s prirodom greške.[4]

M.B.904.- Razmjena informacija

Nakon primitka obavijesti prijenosa zrakoplova između dvije države članice, nadležno tijelo u kojem je zrakoplov registriran mora obavijestiti nadležno tijelo u kojem će biti registriran ukoliko su ikakve problemi vezani uz navedeni zrakoplov. Potom će nadležno tijelo države nove registracije obavijestiti prijenos bivšem nadležnom tijelu.[4]

4.2. Dio- T

Nadalje se navode zahtjevi za organizacije i nadležna tijela.

4.2.1. Odjeljak A- Tehnički zahtjevi

Nadalje se navode tehnički zahtjevi.

Pododjeljak A- Općenito

T.A.101.- Opseg

U ovom pododjeljku se nalaze tehnički zahtjevi za osiguravanje kontinuirane plovidbenosti zrakoplova registriranih u trećim zemljama te iznajmljeni na kraći period u skladu s prilogom V. uredbi (EU) br. 2018/1139.[4]

Pododjeljak B- Kontinuirana plovidbenost

T.A.201.- Odgovornosti

Operator je odgovoran za plovidbenost zrakoplova te ne smije operirati istim ukoliko nema certifikat tipa. Mora biti u plovidbenom stanju i imati valjani certifikat plovidbenosti. Svo održavanje mora biti u skladu s pripisanim zahtjevima, sve plovidbene direktive moraju biti usvojene. Prije-letni pregled mora biti obavljen prije svakog leta te zrakoplov mora biti u skladu sa sigurnosnim standardima zajedno sa svim modifikacijama i popravcima. Svi bitni podaci o zrakoplovu moraju biti uknjiženi i čuvani. Zahtjevi upravljanja kontinuirane plovidbenosti moraju biti kontrolirani od strane CAMO-a angažiranog od strane operatora koji će se pobrinuti da su svi zadaci u skladu sa pripisanim zahtjevima.[4]

Pododjeljak E- Organizacije za održavanje

T.A.501.- Organizacija za održavanje

CAMO mora osigurati da organizacija za održavanje koja održava zrakoplovom, ima dozvolu od strane nadležnog tijela koja uključuje navedeni zrakoplov zajedno sa komponentama, da ima organizacijski priručnik i da je uspostavila sustav izvješćivanja o događajima.[4]

Pododjeljak G- Dodatni zahtjevi za CAMO odobreni sukladno prilogu Vc (Dio-CAMO)

T.A.701.- Opseg

U ovom pododjeljku se nalaze dodatni zahtjevi organizacije odobrene u skladu s prilogom Vc (dio-CAMO) u svrhu obavljanja zadataka vezani u zrakoplove navedene pod točkom T.A.201.[4]

T.A.704.- Priručnik upravljanja kontinuirane plovidbenosti

Priručnik mora sadržavati procedure kojima se pokazuje kako organizacija osigurava sukladnost zahtjevima ovog priloga uz one naveden u točki CAMO.A.300.[4]

T.A.706.- Zahtjevi za osoblje

Uz zahtjeve navedene u točki CAMO.A.305., osoblje mora imati relevantno znanje o zakonima treće zemlje u kojoj se zrakoplov nalazi.[4]

T.A.708.- Upravljanje kontinuiranom plovidbenošću

Organizacija mora osigurati da je svo potrebno održavanje obavljeno i uknjiženo, da su svi defekti razješeni prije svršetka održavanja. Mora osigurati i da su svi popravci i modifikacije u skladu s valjanim zahtjevima.[4]

T.A.709.- Dokumentacija

Za sve zrakoplove kojima CAMO upravlja u skladu s zahtjevima navedenim u ovom prilogu mora koristiti prigodne podatke o održavanju.[4]

T.A.711.- Privilegije

Organizacije odobrena po prilogom Vc (dio-CAMO) smije obavljati zadatke navedene u točki T.A.708. ukoliko su organizacijske procedure odobrene od strane nadležnog tijela.[4]

T.A.712.- Sustav upravljanja

Organizacija mora biti u skladu s ovim prilogom i zahtjevima navedenim u točki CAMO.A.200.[4]

T.A.714.- Vođenje evidencije

Organizacija mora voditi evidenciju podataka navedenih u točki CAMO.A.220. i točki T.A.201.[4]

T.A.715.- Produžena valjanost

CAMO mora dozvoliti pristup objektima, procedurama i evidencijama osobi autorizirane od strane nadležnog tijela u svrhu provjere usklađenosti s zahtjevima ovog priloga i onima u točki CAMO.A.135. ukoliko želi zadržati valjanost dozvole.[4]

T.A.716.- Pronalasci

Ukoliko organizacija primi obavijest o pronalasku, mora odrediti uzrok pronalaska i implementirati korektivne mjere u roku određenom od strane nadležnog tijela.[4]

4.2.2. Odjeljak B- Dodatni zahtjevi za nadležna tijela

Nadalje se navode dodatni zahtjevi za nadležna tijela

Pododjeljak A- Općenito

T.B.101 -Opseg

Ovaj pododjeljak predlaže administrativne zahtjeve za nadležna tijela u svrhu implementacije odjeljka A ovog dijela.[4]

T.B.102.- Nadležno tijelo

Država postavlja nadležno tijelo za odgovornosti navedene u točki T.1 koje potom okuplja kvalificirano osoblje i postavlja procedure u svrhu usklađenosti s ovim prilogom.[4]

T.B.104.- Vođenje evidencije

Evidencija certifikata, detalja vezanih uz istrage i izuzetaka, zajedno s onima navedenim u točki M.B.104 mora biti uspostavljena te se takvi podaci čuvaju četiri godine nakon završetka najma.[4]

T.B.105.- Međusobna razmjena informacija

Primjena M.B.105. zahtjeva.[4]

Pododjeljak B- Odgovornosti

T.B.201.- Odgovornosti

Nadležno tijelo je odgovorno da su zahtjevi predstavljeni u ovom prilogu implementirani, obavljati inspekcije istog te osigurati koordinaciju s državnom u kojoj je zrakoplov registriran.[4]

T.B.202.- Pronalasci

Pronalazak prve razine naznačuje ozbiljan rizik uskraćene sigurnosti, druga naznačuje mogući rizik smanjenje sigurnosti letenja. Nakon pronalaska jedne ili druge razine, odgovorna osoba ili organizacija mora sastaviti korektivni plan i akciju u skladu s nadležnim tijelom.[4]

Pododjeljak G- Dodatni zahtjevi za CAMO odobreni sukladno prilogu Vc (Dio-CAMO)

T.B.702.- Postupak inicijalnog certificiranja

Nadležno tijelo mora potvrditi da su zahtjevi u ovom prilogu i onima u točki CAMO.B.310. adekvatno implementirani u organizacijama.[4]

T.B.704.- Kontinuirani nadzor

Nadležno tijelo mora redovno planirati i provoditi ispitivanje uzorka zrakoplova zajedno s zahtjevima u točki CAMO.B.305.[4]

T.B.705.- Pronalasci i korektivne akcije

Nadležno tijelo mora primijeniti zahtjeve u točki CAMO.B.350 kod verificiranja sukladnosti organizacije.[4]

4.3. Dio- ML

Primjenjuje se na zrakoplove od 2730 kg MTOM i niže, ELA2 zrakoplove i rotorkrafte od 1200 kg MTOM i niže za maksimalno četiri osobe. Složeni zrakoplovi nisu uključeni. „Neovisno ovlašteno osoblje“ je certificirano osoblje koje radi neovisno od organizacija održavanja. Vlasnik je istovremeno i operater te odgovoran za kontinuirano održavanje zrakoplova.[4]

4.3.1. Odjeljak A- Tehnički zahtjevi

Nadalje se navode tehnički zahtjevi.

Pododjeljak A- Općenito

ML.A.101.- Opseg

Ovaj odjeljak specificira zahtjeve za navedene zrakoplove i održavanja njihove plovidbenosti.[4]

Pododjeljak B- Odgovornost

ML.A.201.- Odgovornosti

Vlasnik je odgovoran za plovidbenost te ne smije operirati zrakoplovom ukoliko nije svo održavanje obavljeno, zrakoplov nije plovidben ili ako certifikat plovidbenosti nije valjan. Osoba ili organizacije koja održava zrakoplov je odgovorna za to održavanje. Zapovjednik zrakoplova je odgovoran za prije-letni pregled. ATO ili DTO trebaju biti odobreni kao CAMO ili CAO za zrakoplove kojima operiraju. Vlasnik može ugovoriti CAMO ili CAO za upravljanje plovidbenosti, u suprotnom je vlasnik odgovoran za navedene zadaće. Vlasnik mora dopustiti pristup svome zrakoplovu kako bi se utvrdilo usklađenost s zahtjevima ovog priloga.[4]

ML.A.202.- Izvješćivanje o događajima

Osoba odgovorno za zrakoplov prema točki ML.A.201 treba obavijestiti nadležno tijelo ili organizaciju ukoliko stanje zrakoplova ili njegovih komponenata ugrožava sigurnost operiranja. Takvo izvješće treba napraviti kako nadležno tijelo odobrava i u roku kojem je odredilo.[4]

Pododjeljak C- Kontinuirana plovidbenosti

ML.A.301.- Zadaci kontinuirane plovidbenosti

Kontinuirana plovidbenost se ispituje prije-letnim pregledom, ispravljanjem defekata uzimajući u obzir MEL, održavanjem, redovnih pregleda i primjenom operativne i plovidbene direktive.[4]

ML.A.302.- Program održavanja zrakoplova

Održavanje mora biti u skladu s AMP-om kojeg deklarira vlasnik ili odobrava CAMO ili CAO. AMP mora biti ažuran i sadržavati identitet vlasnika te informacije koji je zadužen za održavanje zrakoplova. Mora sadržavati sve bitne informacije poput direktive, ograničenja, podaci o obavljenom održavanju, okolinu korištenja zrakoplova, odobrenja, MIP i treba se godišnje pregledavati efektivnost istog. MIP sadržava informacije poput testiranja i intervale istog komponenata zrakoplova.[4]

ML.A.303.-Direktive plovidbenosti

Sve prikladne direktive moraju biti primijenjene.[4]

ML.A.304.- Podaci za izmjene i popravke

Osoba koja popravlja zrakoplov mora procijeniti štetu, a za modifikacije mora dobiti odobrenje od agencija i mora biti u skladu sa zadanim zahtjevima.[4]

ML.A.305.- Sustav evidencije kontinuirane plovidbenosti zrakoplova

Evidencija mora sadržavati podatke poput CRS-a, registracije, dnevnika, status zrakoplova i njegovih komponenata, usklađenost s zahtjevima, obavljena održavanja, modifikacije, popravci, slijetanja, identifikacijske brojeve bitnih dijelova u ukupne sati zrakoplove i ostalih dijelova. Vlasnik mora održavati evidenciju ažurnom.[4]

ML.A.307.- Prijenos evidencije o kontinuiranoj plovidbenosti

Vlasnik ili organizacija je zadužena za prijenos evidencije kod prijenosa zrakoplova novom vlasniku. Novi vlasnik se mora pridržavati vremenom čuvanja pojedinih podataka kako je navedeno u točki ML.A.305.[4]

Pododjeljak D- Standardi održavanja

ML.A.401.- Podaci održavanja

Korektni podaci za održavanje moraju se koristiti tokom obavljanja zadaća održavanja. U takve podatke spadaju zahtjevi, direktive, standardi, komponente itd.[4]

ML.A.402.- Izvođenje održavanja

Održavanje mora biti u skladu s prilogom I (dio-M), prilogom II (dio-1459 ili prilogom Vd (dio-CAO). Ako održavanje nije u skladu s prijašnje navedenim, osoba koja održava zrakoplova mora biti kvalificirana, osigurati čist i uredan prostor za održavanje, koristiti se standardima i propisanim alatima za isto, onemogućiti mogućnost ponavljanja grešaka itd. te osigurati da je svo održavanje obavljeno po navedenim zahtjevima.[4]

ML.A.403.- Defekti zrakoplova

Defekti moraju biti identificirani i otklonjeni ako ugrožavaju sigurnost operiranja. Vlasnik smije zanemariti defekte ukoliko su manjeg značaja te ne utječu na sigurnost zrakoplova, preko MEL liste i sličnog. Svi defekti neispravljeni prije leta moraju biti uknjiženi i što prije moguće otklonjeni.[4]

Pododjeljak E- Komponente

ML.A.501.- Klasifikacija i instalacija

Komponenta se smije ugraditi jedni ukoliko je odobrena, označena i u zadovoljavajućem stanju. Prije ugradnje se mora verificirati prihvatljivost komponente u sustavu ugradnje. Sirovi materijala se jedino smiju ugraditi ako proizvođač zrakoplova to dozvoljava i ako su sami materijali u standardu sa pratećom dokumentacijom.[4]

ML.A.502.- Održavanje komponenti

Komponente moraju biti održavane ili od strane osobe ili od strane organizacije te nije kvalificirano za izdavanje EASA obrazac 1. Neke komponente moraju imati deklaraciju o završenom održavanju.[4]

ML.A.503.- Komponente s ograničenim radnim vijekom

Komponente s ograničenim radnim vijekom ne smiju prekoračiti svoj radni vijek nakon kojeg su uklonjene iz zrakoplove te odstranjene.[4]

ML.A.504.- Kontrola nepopravljivih komponenti

Komponenta je nepopravljiva ako joj istekne životni vijek, nije u skladu s zahtjevima agencije, pokazuje naznake defekata ili je prisustvovalo nesreći. Takva komponenta se smije zadržati u svrhu učenja ili se može potpuno deaktivirati kako nebi ušla u ponovnu uporabu.[4]

Pododjeljak H- CRS

ML.A.801.- CRS

CRS izdaje kvalificirano osoblje organizacije, neovisno osoblje ili sam vlasnik u skladu s točkom ML.A.803 kada je svo potrebno održavanje obavljeno na zrakoplovu. Ako je zrakoplov prizemljen pod nepredviđenim okolnostima te nema kvalificiranog osoblja, osoba sa odgovarajućim kvalifikacijama i bar 3 godine iskustva smije obavljati zadatke održavanja. Vlasnik potom mora uknjižiti sve obavljene poslove, ponovno ih pregledati i verificirati te obavijestiti CAMO ili CAO unutar sedam dana. CRS sadržava informacije poput informacije o obavljenom održavanju, datum, ime organizacije ili

osobe koje ga izdaje, ograničenja itd. CRS se ne smije izdati ukoliko postoje naznake nesukladnosti s ovim prilogom koje ugrožavaju sigurnost.[4]

ML.A.802.- CRS komponente

Komponenta se pušta u uporabu nakon obavljanja svog održavanja sa EASA obrazac 1 zajedno sa CRS-om.[4]

ML.A.803.- Pilot-vlasnik

Kako bi osoba bila kvalificirana kao pilot-vlasnik, mora imati važeću pilotsku dozvolu i imati zrakoplov pod vlasništvom. Pilot-vlasnik smije izdati CRS, nakon ograničenog opsega održavanja od strane pilot-vlasnika. Takvo održavanje mora potom biti adekvatno uknjiženo sa svim relevantnim podacima.[4]

Pododjeljak I- Certifikat pregleda plovidbenosti

ML.A.901.- Pregled plovidbenosti zrakoplova

Valjanost certifikata plovidbenosti se provjerava pregledom samo zrakoplova i uknjiženih podataka. Certifikat pregleda plovidbenosti je valjan na period od jedne godine. On se izdaje u skladu s točkom ML.A.903, od strane nadležnog tijela, CAMO ili CAO-a ili neovisnog osoblja. Ako je osoblje certificirano pod prilogom III (dio- 66), onda može provoditi pregled plovidbenosti i izdati certifikat u bilo kojoj članici državi. Ako ima samo nacionalnu kvalifikaciju, onda ne smije isto obavljati u drugim državama. Ukoliko postoji sumnja o ugrozi sigurnosti, nadležno tijelo treba provesti pregled plovidbenosti. Certifikat pregleda plovidbenosti se smije ponovno verificirati od strane CAMO ili CAO-a ukoliko su svi zahtjevi ispunjeni i organizacija nema razloga za sumnju u plovidbenost zrakoplova. Kada je nadležno tijelo odgovorno za pregled plovidbenosti, vlasnik mora predati svu dokumentaciju, osigurati smještaj za osoblje i po potrebi angažirati dodatno osoblje.[4]

ML.A.902.- Valjanost certifikata pregleda plovidbenosti

Certifikat pregleda plovidbenosti prestaje biti valjan ukoliko je opozvan, ukoliko je certifikat plovidbenosti opozvan, ukoliko se ne nalazi u registru države članice ili ako je certifikat tipa opozvan. Zrakoplovom se ne smije letjeti ukoliko dizajn nije u skladu s smjericama agencije, ukoliko je bio u nesreći bez popratnog pregleda, ukoliko je bio korišten van zadanih ograničenja ili ako je bilo koja komponenta te popravci i modifikacije nisu u standardu s zahtjevima ovog priloga. Nakon što je opozvan, certifikat se vraća nadležnom tijelu.[4]

ML.A.903.- Proces pregleda plovidbenosti

Osoblje mora verificirati uknjižene podatke zrakoplova kako bi ustanovila da pojedini dijelovi zrakoplova poput elise i trupa imaju zapisan točan broj sati rada. Također moraju verificirati da su svi defekti otklonjene, modifikacije u skladu s standardima, direktive primijenjene, svo održavanje obavljeno itd. Ako je primjenjivo, zrakoplov bi trebao imati certifikat zagađenja buke u skladu s prilogom I. (Dio 21.) Uredbe (EU) br. 748/2012. Ako osoblje za pregled plovidbenosti nije kvalificirano pod prilogom III (dio-66), onda osoblje koje je kvalificirano treba biti angažirano da potpomogne pregledu. Fizički pregled zrakoplova mora biti uključen i on se sastoji od pregleda sviju oznaka, konfiguracija sa popratnom dokumentacijom, priručnikom za letenje, defekta ili drugih nedosljednosti. Efektivnost certifikata pregleda plovidbenosti mora biti verificirano.[4]

ML.A.904.- Kvalifikacija osoblja za pregled plovidbenosti

Osoblje mora biti kvalificirano u skladu s ML.B.902. Osoblje za provjeru plovidbenosti koje djeluje u vlastito ime, mora imati odobrenje od nadležnog tijela i posjedovati odobrenje po prilogom III (dio-66) ili ekvivalent. Odobrenje se izdaje nakon što prikaže znanje relevantno navedenom i obavi pregled plovidbenosti pod nadzorom nadležnog tijela. Odobrenje je valjano pet godina, no zahtjeva bar jedan pregled godišnje kako bi ostalo valjano. Može biti i opozvano ukoliko nadležno tijelo ima dokaz o nezadovoljavajućim performansama osoblja. Zapisi svih pregleda plovidbenosti se čuvaju i mora im biti moguć pristup na zahtjev.[4]

ML.A.905.- Prijenos registracije zrakoplova unutar Unije

Kod prijenosa registracije zrakoplova unutar EU, prošla država članica u kojoj je zrakoplov bio registriran mora biti obavještena u kojoj se drugoj državi članici namjera registrirati zrakoplov. Zahtjev za novi certifikat se predaje u novoj državi članici koja ga izdaje ukoliko je sve u skladu s prilogom I. (dio-21) Uredbe (EU) br. 748/2012. Certifikat pregleda plovidbenosti ostaje valjan kod prijenosa, osim ako je izdan od organizacije koja ima samo nacionalno odobrenje.[4]

ML.A.906.- Pregled plovidbenosti zrakoplova uvezenih u Uniju

Kod uvoza zrakoplova iz trećih zemalja, vlasnik ili operater treba prijaviti nadležnom tijelu zrakoplova za izdavanje certifikata plovidbenosti, no ukoliko zrakoplov nije nov treba dodatno biti napravljen pregled plovidbenosti te sva održavanja provesti. Vlasnik ili operater treba dozvoliti pristup zrakoplovu u svrhu inspekcije. Nadležno tijelo potom izdaje certifikat plovidbenosti ukoliko je sve u skladu s zahtjevima u prilogu I. (dio-21) Uredbe (EU) br. 748/2012.[4]

ML.A. 907.- Pronalasci

Pronalasci su dvije razine neusklađenosti s ovim prilogom ili prilogom I (dio-M). Prva naznačuje ozbiljan rizik uskraćene sigurnosti, druga naznačuje mogući rizik smanjenje sigurnosti letenja. Nakon pronalaska jedne ili druge razine, odgovorna osoba ili organizacija mora sastaviti korektivni plan i akciju u skladu s nadležnim tijelom.[4]

4.3.2. Odjeljak B- Procedure za nadležna tijela

Nadalje se navode procedure za nadležna tijela.

Pododjeljak A- Općenito

ML.B.101.- Opseg

Ovaj pododjeljak predlaže administrativne zahtjeve za nadležna tijela u svrhu implementacije odjeljka A ovog dijela.[4]

ML.B.102.- Nadležno tijelo

Država članica postavlja nadležno tijelo za izdavanje i upravljanje certifikatima i za nadzor kontinuirane plovidbenosti. Nadležno tijelo potom postavlja procedure za implementacije zahtjeva navedenih u ovom prilogu te mora zaposliti adekvatan broj kvalificiranog osoblja za isto.[4]

ML.B.104.- Vođenje evidencije

Sustav vođenja evidencije mora biti uspostavljen takav da omogućuje odgovarajuću dosljednost procesa za izdavanje, nastavak, promjenu, suspenziju ili

opoziv potvrda. Evidencija se sastoji od priručnika, revizije, kopije bitnih dokumenata, zahtjeva, izvješća i certifikata odobrenja organizacije koji se čuvaju bar pet godina. Neke evidencije vezane za pojedine zrakoplove se čuvaju dvije godine. Svaki dokument mora biti dostupan na zahtjev države članice ili agencije.[4]

ML.B.105-Međusobna razmjena informacija
Međusobna razmjena informacije, u skladu s člankom 72. Uredbe (EU) 2018/1139, nadležnih tijela je bitna za poboljšavanje sigurnosti u zraku.[4]

Pododjeljak B- Odgovornosti

ML.B.201.- Odgovornosti
Nadležna tijela su odgovorna za provođenje revizija, inspekcija i istraga u skladu sa zahtjevima ovog priloga.[4]

Pododjeljak C-Kontinuirana plovidbenost

ML.B.302.- Izuzeća
Sva izuzeća moraju biti uknjižena od strane nadležnog tijela.[4]

ML.B.303.- Praćenje kontinuirane plovidbenosti zrakoplova
Nadležno tijelo mora uspostaviti program pregleda plovidbenosti temeljen na mogućim sigurnosnim rizicima koji mora uključivati ispitivanje uzroka. Nadležno tijelo treba kategorizirati sve pronalasci i te analizirati njihov utjecaj na sigurnost te uknjižiti ih sa provedenim akcijama. Bilo kakva neusklađenost sa ovim ili bilo kojim prilogom mora biti adekvatno riješena te, ukoliko je potrebno, podijeljena sa ostalim nadležnim tijelima.[4]

ML.B.304.- Opoziv, suspenzija i ograničenje
Nadležno tijelo treba opozvati ili suspendirati certifikat pregleda plovidbenosti ukoliko ima razlog temeljen na ugrozi sigurnosti.[4]

Pododjeljak I- Certifikat pregleda plovidbenosti

ML.B.902.- Pregled plovidbenosti od strane nadležnog tijela
Nadležno tijelo treba provesti pregled plovidbenosti u skladu s točkom ML.A.903 nakon izdavanja certifikata pregleda plovidbenosti. Osoblje mora imati minimalno tri godine iskustva, trening u relevantnom polju, važeću dozvolu u skladu s prilogom III (dio-66) ili ekvivalent te odobrenje za izdavanje certifikata u ime nadležnog tijela.[4]

ML.B.903.- Pronalasci
Pronalasci prve razine znače da nadležno tijelo mora odmah opozvati certifikat pregleda plovidbenosti i zatražiti korektivne akcije. U slučaju pronalaska druge razine, korektivna akcija nadležnog tijela mora biti u skladu s prirodom greške.[4]

4.4. Dio-CAMO

Nadalje se navode zahtjevi za CAMO i nadležna tijela.

4.4.1. Odjeljak A- Zahtjevi za organizaciju

CAMO.A.005.- Opseg
U ovom odjeljku se nalaze zahtjevi koje organizacija mora ispuniti u svrhu obavljanja poslova vezanih uz upravljanje plovidbenosti.[4]

CAMO.A.105.- Nadležno tijelo

Nadležno tijelo je agencija u slučaju da organizacija primarno posluje van teritorija države članice po Čikaškom konvencijom ili ako je odgovornost prenesena na agenciju. U ostalim slučajevima nadležno tijelo je autoritet postavljen od strane države članice.[4]

CAMO.A.115.- Zahtjev za potvrdu organizacije

Zahtjevi za potvrde se rade na način koji utvrđuje nadležno tijelo. Podnositelji zahtjeva za inicijalni certifikat moraju dostaviti rezultate prethodne revizije koju je provela organizacija u skladu s ovim prilogom, prilogom Vb (Dio-ML) i dodatkom I i dokumentaciju koja dokazuje način na koji će se ispuniti zahtjevi ove Uredbe uključujući postupak koji opisuje kako će se upravljati promjenama za koje nije potrebno prethodno odobrenje i o kojima će se obavijestiti nadležno tijelo.[4]

CAMO.A.120.- Sredstva usklađenosti

Alternativna sredstva usklađenosti mogu biti postavljena sa svrhom usklađenosti s regulacijom (EU) 2018/1139. Takva sredstva trebaju biti opisana u detalje i poslana nadležnom tijelu koje ih odobrava.[4]

CAMO.A.125.- Uvjeti odobrenja i povlastice organizacije

Za licencirane zračne prijevoznike odobrenje je dio svjedodžbe zračnog operatera. Opseg obavljanja poslova mora biti naznačen u priručniku CAMO-a. Organizacija odobrena u skladu s ovim prilogom može upravljati s plovidbenosti zrakoplova, obavljati ograničene poslove s podugovoreno organizacijom, produljiti certifikat pregleda plovidbenosti i odobriti AMP. Za upravljanje plovidbenosti licenciranih zračnih prijevoznik mora imati isto naznačeno na odobrenju i certifikatu operatera. Organizacija odobrena pod ovim prilogom može provesti preglede plovidbenosti, izdati potvrdu i preporuku. Organizacija može dodatno biti odobrena izdati dozvolu za letenje za zrakoplov koji je odobrena izdati certifikat pregleda plovidbenosti ukoliko je u skladu s traženim zahtjevima.[4]

CAMO.A.130.- Promjene u organizaciji

Promjene bitnog osoblja, izvješća, procedura i one koje utječu na opseg certifikata ili odobrenja zahtijevaju prethodno odobrenje zajedno sa svim relevantnim dokumentima koje organizacija zahtijeva od nadležnog tijela. Manje promjene koje ne zahtijevaju prethodno odobrenje moraju biti dostavljane nadležnom tijelu koje upravlja njima.[4]

CAMO.A.135.- Produžena valjanost

Certifikat organizacije ostaje valjan sve dok je organizacija u skladu s regulacijom (EU) 2018/1139, nadležno tijelo ima pristup organizaciji sukladno točki CAMO.B.350 ili certifikat nije opozvan. Ukoliko je certifikat operatera terminiran, suspendiran ili opozvan certifikat organizacije je automatski nevažeći. Kada CAMO je ugovoren od strane operatera koji čine dio jedne poslovne grupacije zračnog prijevoznika u skladu s prilogom I (dio-M), prekid, suspenzija ili opoziv certifikata zračnog operatera ne poništava automatski CAMO certifikat.[4]

CAMO.A.140.- Pristup

Organizacija mora dopustiti pristup evidenciji, procedurama, objektima, dokumentima, zapisima i slično nadležnom tijelu i autoritetu navedenom u točki CAMO.B.300.[4]

CAMO.A.150.- Pronalasci

Ukoliko organizacija primi obavijest o pronalasku, mora odrediti uzrok pronalaska i implementirati korektivne mjere u roku određenom od strane nadležnog tijela.[4]

CAMO.A.155.- Neposredna reakcija na sigurnosni problem

Organizacija mora implementirati sve sigurnosne mjere nadležnog tijela i informacije izdane od strane agencije.[4]

CAMO.A.160.- Izvješćivanje o događajima

Organizacija mora postaviti sustav izvješćivanjima o događajima u skladu s regulacijom (EU) No 376/2014 i (EU) 2015/101842. Svaki incident, tehnička greška, kvar, netočna informacija i slično sadržanu u podacima navedenim u prilogom I. (dio 21.) 748/2012 ili ako utječe na sigurnost, mora biti dostavljen nadležnom tijelu i organizaciji odgovornoj za projektiranje zrakoplova na način koji utvrđuje nadležno tijelo unutar sedamdeset i dva sata. Organizacija bi trebala proizvesti naknadno izvješće sa svrhom sprječavanja istog kada je to potrebno.[4]

CAMO.A.-.200 Sustav upravljanja

Sustav upravljanja mora biti implementiran tako da sadržava jasne linije odgovornosti, opis filozofije i principa, identifikaciju sigurnosnih uzroka, informaciju osoblja, dokumentaciju procesa, sustav nadzora usklađenosti s relevantnim zahtjevima. Sustav mora odgovarati složenosti i veličini organizacije. Sustav mora biti integriran u operaterov sustav upravljanja u slučaju licenciranih zračnih prijevoznika. U slučaju sklapanja ugovora između CAMO-a i operatora koji čine dio jedinstvene poslovne grupacije zračnog prijevoznika, organizacija mora osigurati da je njihov sustav i operaterov usklađen.[4]

CAMO.A.202.- Šema internog izvješćivanja o sigurnosti

Šema internog izvješćivanja o sigurnosti za uknjiživanje i evaluaciju podataka navedenih u točki CAMO.A.160. i ostalih podataka koji nisu navedeni. Preko takve šeme se identificiraju faktori ugroza i obratiti im se kao dio sustava upravljanja sigurnosti i osigurati procjenu istih. Pristup mora biti dozvoljen bilo kojoj podugovornoj organizaciji. Organizacija mora surađivati sa drugim bitnim organizacijama kod inspekcije sigurnosti.[4]

CAMO.A.205.- Ugovaranje i podugovaranje

Kod ugovaranja ili podugovaranja organizacija mora osigurati da sve aktivnosti moraju biti u skladu s prikladnim zahtjevima i da su rizici sigurnosti uključeni u sustav upravljanja. Ako podgovori upravljanje kontinuirane plovidbenosti drugoj organizaciji, onda podgovorena organizacija djeluje po prvom organizacijom koja mora osigurati pristup nadležnom tijelu.[4]

CAMO.A.215.- Objekti

„Organizacija osigurava odgovarajući uredski smještaj na odgovarajućim lokacijama za osoblje navedeno u točki CAMO.A.305.“[4]

CAMO.A.220.- Vođenje evidencije

Evidencija upravljanja kontinuirane plovidbenosti mora sadržavati podatke u točkama M.A.305, ML.A.305 i .A.306, zapise obavljenih poslova, kopija certifikata pregleda plovidbenosti, preporuke, dozvole za letenje i ostalih zapisa. Podaci se čuvaju na period od tri godine. Kod evidencija upravljanja čuvaju se ključni procesi sustava i ugovori na minimalno pet godina. U evidenciji osoblja čuva se kvalifikacije, iskustva osoblja i ostali zapisi na minimalno tri godine. Sustav zapisa mora imati određen format naveden u procedurama organizacija te samo zapisi moraju biti čuvani u prostoru sigurnom od oštećenja.[4]

CAMO.A.300 Priručnik o upravljanju kontinuiranom plovidbenošću

Organizacija mora predložiti nadležnom tijelu svoj priručnik o upravljanju kontinuiranom plovidbenošću. Priručnik sadrži potpisanu izjavu sukladnosti s ovim prilogom, prilogom I (dio-M) i prilogom Vb (dio-ML), politiku sigurnosti, opseg rada, opis radne snage, osobne informacije osoblja, dužnosti, odgovornosti, lanac odgovornosti, popis autoriziranog osoblja za izdavanje certifikata pregleda plovidbenosti, opis objekata, opis izvješćivanja sigurnosti, procedure kojima se prikazuje usklađenost, popis odobrenih AMP-ova, ugovora o održavanju i alternativna sredstva usklađivanja. Priručnik mora biti ažuran i, po potrebi, izmijenjen.[4]

CAMO.A.305.- Zahtjevi za osoblje

Organizacija mora postaviti osobu odgovornu za financiranje upravljanja kontinuirane plovidbenosti i da je sve u skladu s regulacijom (EU) 2018/1139. Mora osigurati politiku sigurnosti, nominirati osobu koja provjerava da je organizacija uvijek u skladu s zahtjevima. Mora nominirati osobu za procese upravljanja sigurnosti i osobu za nadzor usklađenosti sustava upravljanja. Mora pokazati da razumije osnovne dijelove regulacije. Dodatno mora biti nominirana osoba kao odgovorni rukovoditelj zračnog prijevoznika i osobu za nadzor kontinuirane plovidbenosti koja ne smije biti zaposlena od organizacije odobrene pod prilogom II (dio-145) kada je odobrena za licencirane zračne prijevoznike. Sve navedene osobe moraju dokazati relevantno iskustvo i kvalifikacije za obavljanje istog. Također mora imati osoblje kvalificirano za pojedine poslove koje obavlja organizacija.[4]

CAMO.A.310.- Kvalifikacije osoblja za pregled plovidbenosti

Osoblje koje izdaje certifikate pregleda plovidbenosti mora imati bar pet godina iskustva u istom, dozvolu u skladu s prilogom III (dio-66), formalni trening i držati poziciju s relevantnim odgovornostima. Organizacija izdaje autorizaciju osoblja za isto nakon odobrenja nadležnog tijela temeljenog na obavljenom pregledu plovidbenosti pod nadzorom. Osoblje mora demonstrirati relevantno iskustvo.[4]

CAMO.A.315.- Upravljanje kontinuiranom plovidbenošću

Svo upravljanje kontinuiranom plovidbenošću mora biti u skladu s ovim prilogom i prilogom Vb (dio-ML). Za svaki zrakoplov kojim upravlja treba razviti program održavanja, a za nelicencirane zrakoplove mora dostaviti kopiju programa vlasniku. Mora osigurati da je cjelokupno održavanje izvršeno kod odobrene organizacije za održavanje. Sve navedeno mora biti uknjiženo. U slučaju složenih zrakoplova, mora imati postavljeno proceduru za neobavezne modifikacije. Dijelovi zrakoplova moraju biti dostavljeni organizaciji odobrenoj pod prilogom I (dio-M), prilogom II (dio-145) ili prilogom Vd (dio-CAO) kada je to potrebno. Organizacija naređuje održavanja, nadzire aktivnosti i koordinira odluke obavljanja održavanja. Ukoliko organizacija nije odobrena

za pojedini posao održavanja, isto može osigurati kod druge odobrene organizacije. Ugovor može biti za neplanirano održavanje i održavanje pojedinih dijelova. CAMO mora imati u vidu ljudska ograničenja tokom upravljanja kontinuirane plovidbenosti.[4]

CAMO.A.320.- Pregled plovidbenosti

„Kada organizacija odobrena u skladu s točkom (e) točke CAMO.A.125 obavlja provjere plovidbenosti, one se provode u skladu s točkom M.A.901 Priloga I. (Dio-M) ili točkom ML.A.903 Priloga Vb (Dio-ML), prema potrebi.“[4]

CAMO.A.325.- Podaci o upravljanju kontinuiranom plovidbenošću

CAMO mora koristiti valjane podatke navedene u točki M.A.401 i ML.A.401 kod izvođenja zadataka kontinuirane plovidbenosti navedene u točki CAMO.A.315. Ako vlasnik ili operater dostavlja isto, CAMO mora takve podatke držati samo dok traje ugovor, osim ako je drugačije navedeno u točki CAMO.A.220.[4]

4.4.2. Odjeljak B- Zahtjevi za nadležna tijela

CAMO.B.005.- Opseg

„Ovaj odjeljak utvrđuje administrativne zahtjeve i zahtjeve sustava upravljanja kojih se mora pridržavati nadležno tijelo zaduženo za provedbu i provedbu odjeljka A ovog priloga.“[4]

CAMO.B.115.- Dokumentacija nadzora

Nadležno tijelo mora osigurati zakone, standarde i slično osoblju u svrhu ispunjavanja odgovornosti.[4]

CAMO.B.120.- Sredstva usklađenosti

Agencija mora uspostaviti AMC kako bi postavila usklađenost s uredbom (EU) 2018/1139. Nadležno tijelo mora postaviti sustav za evaluaciju alternativnih sredstva usklađenosti. Kada odobri alternativna sredstva usklađenosti mora obavijestiti agenciju i podnosioca zahtjeva. Kada samo nadležno tijelo koristi alternativna sredstva usklađenosti, onda one moraju biti dostupne svim organizacijama pod nadzorom tok nadležnog tijela te agencija mora biti obaviještena bez odgađanja.[4]

CAMO.B.125.- Podaci Agenciji

Nadležno tijelo mora obavijestiti agenciju ukoliko se suoči s problemima kod implementacije Uredbe (EU) 2018/1139 te mora dostaviti informacije o sigurnosti koje proizlaze iz izvješća o događajima.[4]

CAMO.B.135.- Trenutačna reakcija na sigurnosni problem

Nadležno tijelo mora utemeljiti sustav za odgovarajuće prikupljanje, analizu i distribuciju sigurnosnih informacija. Agencija pak treba uspostaviti sustav za analiziranje sigurnosnih informacija, korektivne akcije i preporuke koje primi. Nakon implementiranja mjera za suočavanje sa sigurnosnom ugrozom, nadležno tijelo mora obavijestiti svo osoblje, agenciju i organizacije na koju utječu mjere u skladu s uredbom (EU) 2018/1139.[4]

CAMO.B.200.- Sustav upravljanja

Sustav upravljanja mora sadržavati politike i metode. Sustav mora imati adekvatan broj kvalificiranog osoblja, prostora i objekata. Mora imati funkciju monitoriranja usklađenosti sustava zajedno sa sustavom izvješćivanja. Osoba mora

biti postavljena za cjelokupnu odgovornost funkcioniranja sustava. Procedure za prisustvovanje u razmjeni informacija određuje nadležno tijelo. Kopije procedura sustava upravljanja moraju biti dostavljene agenciji u svrhu standardiziranja.[4]

CAMO.B.205.- Dodjela zadataka kvalificiranim subjektima

Aktivnosti vezane uz inicijalno certificiranje i nadzor osoba države članice dodjeljuju samo kvalificiranim entitetima koji. Za navedeno mora biti postavljen sistem koji nadzire i provjerava usklađenost s prilogom VI Uredbe (EU) 2018/1139. Ugovori s takvim entitetima moraju biti dokumentirani te sami entitet treba biti redovno provjeren od strane nadležnog tijela.[4]

CAMO.B.210.- Promjene u sustavu upravljanja

Sustav za identificiranje promjena sustava upravljanja treba biti postavljen od strane nadležnog tijela. Sustav treba biti ažuran i, po potrebi, izmijenjen u skladu s izmjenama Uredbe (EU) 2018/1139.[4]

CAMO.B.220.- Vođenje evidencije

Sustav vođenja evidencije se sastoji od politika, kvalifikacija, autorizacija, zadatke, certifikacija, nadzor kontinuirane plovidbenosti, zahtjeva, kopija, pronalaska, korektivnih akcija, priručnika, evaluacija, sigurnosnih informacija itd. Nadležno tijelo mora održavati popis izdanih certifikata. Svi zapisi moraju biti čuvani na najmanje pet godina i dostupni na zahtjev agencije.[4]

CAMO.B.300.- Načela nadzora

Nadležno tijelo provjerava usklađenost, kontinuiranu usklađenost i primjenu sigurnosne mjere kako je navedeno u točki CAMO.B.135. Takva provjera mora popraćena dokumentacijom koja pruža upute za obavljanje sigurnosnih funkcija, biti temeljena na procjenama uključujući i nenajavljene inspekcije i dokazati ako je potrebno implementirati mjere navedene u CAMO.B.350. Rezultati provjere trebaju biti dostupni CAMO-u. Ukoliko se CAMO nalazi u više država članica, nadležno tijelo može obaviti pregled po dogovoru s drugim nadležnim tijelima. Relevantne informacije korisne za provjere moraju se prikupljati.[4]

CAMO.B.305.- Program nadzora

Uspostavljen program nadzora mora sadržavati u svakom planiranom nadzoru ciklusa procjene, inspekcije, uzorke, sastanke između rukovoditelja i slično. Ciklus trajanja nadzora je najviše dvadeset i četiri mjeseca, no može se produžiti ukoliko nema nikakvih ugroza, svi zahtjevi su primijenjeni te nema pronalaska prve razine. Suprotno tome ciklus se može skratiti. Povodom završetka ciklusa, nadležno tijelo izdaje preporuku nastavka odobrenja temeljena na rezultatima.[4]

CAMO.B.310.- Postupak inicijalnog certificiranja

Po zahtjevu certificiranja, nadležno tijelo provjerava je li sve u skladu s primijenjenim zahtjevima. Tokom provjere se treba organizirati sastanak s odgovornim rukovoditeljem sa svrhom utvrđivanja razumijevanja procesa. Svi pronalasci moraju biti uknjiženi, potvrđeni i ispravljani. Nakon što nadležno tijelo utvrdi da je sve usklađeno izdaje EASA obrazac 14 i odobrava priručnik. Certifikat je na neodređeno vrijeme valjan te sadrži ograničenja, ovlaštenja i slično. U svrhu primijene izmjena bez zahtijevanja odobrenja, nadležno tijelo mora odobriti postupak za isto u priručniku.[4]

CAMO.B.330.- Izmjene

Po primitku zahtjeva izmjene, nadležno tijelo provjerava usklađenost organizacije prije izdavanja odobrenja te postavlja procedure kojima se CAMO treba pridržavati tokom procesa izmjenjivanja. Ukoliko CAMO primijeni izmjene bez odobrenja nadležnog tijela, certifikat organizacije je suspendiran ili opozvan. Za izmjene koje ne zahtijevaju odobrenje, ukoliko nadležno tijelo pronade dokaze ne usklađenosti s zahtjevima, CAMO će biti obaviješten i nove izmjene biti će zatražene. U slučaju pronalaska prve ili druge razine kod istog, nadležno tijelo obavlja naveden radnje u točki CAMO.B.350.[4]

CAMO.B.350.- Pronalasci i korektivne radnje

Pronalazak prve razine uključuje nemogućnost pristupa objektima organizacije tokom radnog vremena nakon dva pismena zahtjeva, falsifikacija dokumenata, dokazi zlouporabe certifikata organizacije i nedostatak upravitelja. Povodom dokaza o bilo kojem pronalasku, organizacija će biti obaviještena pismenim putem i nadležno tijelo će zahtijevati korektivni plan i akcije od istog. Pronalazak prve razine zahtijeva žurnu reakciju. U slučaju pronalaska druge razine, nadležno tijelo daje CAMO-u vrijeme od tri mjeseca da primjeni korektivne akcije, no period može biti produljen ukoliko korektivni plan zahtjeva isto. Ukoliko isto nije ispunjeno od strane CAMO-a, pronalazak se podiže na prvu razinu.[4]

CAMO.B.355.- Suspendiranje, ograničenje i opoziv

Nadležno tijelo treba suspendirati, ograničiti ili opozvati u skladu s točkom CAMO.B.350. Certifikat će biti suspendiran od strane nadležnog tijela ukoliko postoje dokazi ugroze sigurnosti ili ako inspektori nisu u mogućnosti obaviti svoje zadaće u periodu od dvadeset i četiri mjeseca zbog sigurnosne situacije u državi članici.[4]

4.5. Dio-CAO

Nadalje se navode zahtjevi za CAO i nadležna tijela.

4.5.1. Odjeljak A- Zahtjevi za organizaciju

CAO.A.010.- Opseg

„Ovim se Prilogom utvrđuju zahtjevi koje mora ispuniti organizacija za kombiniranu plovidbenost (CAO) kako bi joj se, na zahtjev, izdalo odobrenje za održavanje i vođenje kontinuirane plovidbenosti zrakoplova i komponenti za ugradnju na njih, te kako bi nastavila obavljati te aktivnosti, kada takvi zrakoplovi nisu klasificirani kao složeni zrakoplovi na motorni pogon i nisu navedeni u potvrdi zračnog operatera zračnog prijevoznika licenciranog u skladu s Uredbom (EZ) br. 1008/2008.“[4]

CAO.A.015.- Primjena

„CAO-ovi podnose zahtjev za izdavanje ili promjenu CAO odobrenja nadležnom tijelu u obliku i na način koji utvrđuje to tijelo.“[4]

CAO.A.017.- Sredstva usklađenosti

Alternativna sredstva usklađenosti mogu biti postavljena sa svrhom usklađenosti s regulacijom (EU) 2018/1139. Takva sredstva trebaju biti opisana u detalje i poslana nadležnom tijelu koje ih odobrava.[4]

CAO.A.020.- Uvjeti odobrenja

CAO mora specificirati opseg rada u svom priručniku u kojem moraju biti posebno navedeni tipovi zrakoplova MTOM-a višeg od 2730 kg i helikoptera MTOM-a višeg od 1200 kg te proizvođač ili tip turbinskih motora. CAO koji ima samo jednu osobu za planiranje i održavanje ne smije imati ovlasti za turbinske zrakoplove, motore i helikoptere, klipne motore sa ili više od 450 konjskih snaga i one sa više klipnih motora. Za održavanje dijelova drugačijih od kompletnog motora postoji sustav kategorizacije. CAO smije proizvoditi ograničeni opseg dijelova za korištenje u vlastitim prostorima.[4]

CAO.A.025.- Priručnik kombinirane plovidbenosti

Priručni sadrži podatke poput potpisane izjave, opseg rada, osobne informacije osoblja, lanac odgovornosti, popis certificiranog osoblja, osoblje za razvoj AMP-a, osoblje za pregled plovidbenosti, opis prostora i procedure za osiguranje sukladnosti. Prvotni priručnik odobrava nadležno tijelo, a izmjene se odobravaju kako je navedeno u točki CAO.A.105.[4]

CAO.A.030.- Objekti

CAO mora osigurati objekte i prostora za izvođenje planiranog posla te dodatno prostore za specijalizirane radove i skladišni prostor.[4]

CAO.A.035.- Zahtjevi za osoblje

Organizacija mora postaviti osobu odgovornu za financiranje poslova i da je sve u skladu s ovim prilogom. Mora nominirati osobu koja provjerava da je organizacija uvijek u skladu s zahtjevima. Sve navedene osobe moraju dokazati relevantno iskustvo i kvalifikacije za obavljanje istog. Također mora imati osoblje kvalificirano za pojedine poslove koje obavlja organizacija.[4]

CAO.A.040.- Certifikacijsko osoblje

Ovlašteno osoblje mora ispunjavati zahtjeve priloga III (dio 66) ili nacionalni ekvivalent. Osoblje mora imati adekvatno znanje zrakoplova, komponenata i procedura kojim se CAO bavi. CAO smije izdati jednokratno odobrenje u nepredviđenim okolnostima kada je zrakoplov prizemljen na lokaciji bez ovlaštene organizacije. Nadležno tijelo mora biti obaviješteno o izdavanju jednokratnog certifikata unutar sedam dana. CAO smije izdati ograničenu autorizaciju za zapovjednika zrakoplova u slučaju plovidbene direktive koja isto odobrava i u slučaju da se zrakoplov nađe daleko od lokacije podrške. Svi detalji certifikacijskog osoblja i poslovi moraju biti uknjiženi.[4]

CAO.A.045.- Osoblje za pregled plovidbenosti

Osoblje za pregled plovidbenosti mora iskustvo od godinu dana za hidroavione, a za ostale zrakoplove mora imati tri godine iskustva. Moraju imati odgovarajuću dozvolu ili ekvivalent, no isto može biti nadomješteno sa dodatnim iskustvom. Iskustvo mora biti demonstrirano. CAO mora održavati bazu podataka osoblja navedenog u ovoj točki i zadržati podatke dvije godine nakon što osoba napusti organizaciju.[4]

CAO.A.050.- Komponente, oprema i alati

CAO mora imati i koristiti opremu i alate navedene u podacima o održavanju sukladno točki CAO.A.055 ili verificirane ekvivalente te imati proceduru za dobavljanje svih ostalih alata. Sva oprema i alati moraju biti kalibrirani i uknjiženi prema standardu. Komponente moraju biti provjerene i odvojene na način naznačen u točkama M.A.501, M.A.504, ML.A.501 i ML.A.504.[4]

CAO.A.055.- Podaci o održavanju i radni nalozi

CAO mora koristiti podatke navedene u točkama M.A.401 i ML.A.401 tokom održavanja. Prije samog održavanja, treba se sklopiti ugovor opsega održavanja između CAO-a i vlasnika.[4]

CAO.A.060.- Standardi održavanja

CAO mora osigurati da je osoblje koje obavlja poslove održavanja adekvatno kvalificirano. Također mora osigurati uredno i čisto radno okruženje, koristiti metode navedene u točki CAO.A.055, koristiti alate navedene u CAO.A.050, osigurati da je održavanje odrađeno s ekološkim ograničenjima i da su adekvatni prostori korišteni tokom dužeg održavanja. Mora biti postavljen sistem detektiranja grešaka kod obavljanja bitnih poslova te minimizirati mogućnost ponavljanja grešaka.[4]

CAO.A.065.- Potvrda o puštanju u uporabu zrakoplova

„Po završetku bilo kakvog održavanja zrakoplova obavljenog u skladu s ovim Prilogom, izdaje se CRS zrakoplova u skladu s točkom M.A.801 Priloga I. (Dio M) ili točkom ML.A.801 Priloga Vb (Dio ML) , prema potrebi.“[4]

CAO.A.070.- Potvrda komponente o puštanju u upotrebu

Nakon održavanja, za svaku komponentu treba biti izdan CRS i EASA obrazac 1, osim za izuzetke i one komponente specifično navedene u točki CAO.A.020.

CAO.A.075.- Upravljanje kontinuiranom plovidbenošću

Za svaki zrakoplov CAO mora razviti AMP, kopiju poslati vlasniku, da su podaci za modifikacije i popravke u skladu s točkama M.A.304 i ML.A.304. i da je svo održavanje u skladu s prilogom I (dio M), prilogom II (dio 145) ili prilogom Vb (dio ML). Mora osigurati da su sve direktive primijenjene, svi defekti prijavljeni i korigirani od strane ovlaštene organizacije, da zrakoplov održava adekvatno certificirana organizacija, koordinirati planirano održavanje, upravljati svim zapisima i da je M&B ažuran.[4]

CAO.A.080.- Podaci o upravljanju kontinuiranom plovidbenošću

CAO mora koristiti i čuvati podatke o održavanju sukladno točkama M.A.401 i ML.A.401 za obavljanje poslova navedenog točkom CAO.A.705.[4]

CAO.A.085.- Pregled plovidbenosti

„CAO obavlja sve provjere plovidbenosti u skladu s točkom M.A.901 Priloga I (Dio-M) ili točkom ML.A.903 Priloga Vb (Dio-ML), kako je primjenjivo.“[4]

CAO.A.090.- Vođenje evidencije

Evidencija se sastoji od podataka za održavanje potrebnih za demonstriranje sukladnosti, zapisa upravljanja kontinuirane plovidbenosti, certifikata pregleda plovidbenosti i dozvola za letenje, Navedeni podaci se čuvaju tri godine. Svi zapisi moraju biti skladišteni na lokaciji sigurnom od moguće štete. Kada se zrakoplov premjesti u drugi CAO, svi navedeni podaci se premještaju zajedno s njime. Povodom prestanka rada CAO-a, podaci se premještaju zadnjem vlasniku zrakoplova.[4]

CAO.A.095.- Privilegije organizacije

CAO ima ovlasti za održavanje, upravljanje plovidbenosti, pregled plovidbenosti ili izdavanje odobrenja za let. CAO može imati više od jedne ovlasti.[4]

CAO.A.100.- Pregled sustava kvalitete i organizacije

CAO treba postaviti sustav pregleda kvalitete i rukovoditelja za isto za nadzor aktivnosti pokrivena ovim prilogom. Ukoliko je CAO odobren i pod drugim priložima, sustav kvalitete treba kombinirati isto. CAO se smatra „malim“ kada opseg rada pokriva samo zrakoplove pod prilogom Vb (dio ML), nema više od 10 osoba zaposlenih na stalno vrijeme za održavanje i nema više od 5 osoba na stalno za pregled plovidbenosti. U tom slučaju sustav kvalitete može biti zamijenjen redovnim pregledima.[4]

CAO.A.105.- Promjene u organizaciji

CAO mora obavijestiti nadležno tijelo ukoliko provede izmjene koje utječu na podatke navedene u certifikatu, osobe navedene u točki CAO.A.035, tipove zrakoplove i helikoptera, opseg rada turbinskih motora i izmjene kontrolnih procedura. Promjene prostora, objekata, opreme, alata i slično se rade po proceduri navedenoj u priručniku organizacije. Takve izmjene moraju biti poslone nadležnom tijelu unutar petnaest dana.[4]

CAO.A.110.- Produžena valjanost

Odobrenje se izdaje na neodređeno vrijeme i ostaje važeće sve dok je organizacija u skladu s ovim prilogom, nadležno tijelo ima pristup i ukoliko nije suspendiran ili opozvan od strane nadležnog tijela.[4]

CAO.A.115.- Pronalasci

Pronalasci su dvije razine neusklađenosti s ovim prilogom. Prva naznačuje ozbiljan rizik uskraćene sigurnosti, druga naznačuje mogući rizik smanjenje sigurnosti letenja. Nakon pronalaska navedenog pod točkom CAO.B.060 jedne ili druge razine, odgovorna osoba ili organizacija mora sastaviti korektivni plan i akciju u skladu s nadležnim tijelom.[4]

4.5.2. Odjeljak B- Zahtjevi za nadležna tijela

CAO.B.010.- Opseg

„Ovaj odjeljak utvrđuje administrativne zahtjeve koje moraju ispuniti nadležna tijela u vezi sa zahtjevima za organizacije iz odjeljka A.“[4]

CAO.B.017.- Sredstva usklađenosti

Agencija mora uspostaviti AMC kako bi postavila usklađenost s uredbom (EU) 2018/1139. Nadležno tijelo mora postaviti sustav za evaluaciju alternativnih sredstva usklađenosti. Kada odobri alternativna sredstva usklađenosti mora obavijestiti agenciju i podnosioca zahtjeva. Kada samo nadležno tijelo koristi alternativna sredstva usklađenosti, onda one moraju biti dostupne svim organizacijama pod nadzorom tog nadležnog tijela te agencija mora biti obaviještena bez odgađanja.[4]

CAO.B.220.- Vođenje evidencije

Sustav vođenja evidencije se sastoji od politika, kvalifikacija, autorizacija, zadatke, certifikacija, nadzor kontinuirane plovidbenosti, zahtjeva, kopija, pronalaska, korektivnih akcija, priručnika, evaluacija, sigurnosnih informacija itd. Nadležno tijelo mora održavati popis izdanih certifikata. Svi zapisi moraju biti čuvani na najmanje pet godina i dostupni na zahtjev agencije.[4]

CAO.B.025.- Međusobna razmjena informacija

Kada obavljanje zadaća zahtjeva to ili kada postoji prijetnja sigurnosne ugroze u više država članica, nadležno tijelo treba razmjenjivati informacije s drugim nadležnim tijelima.[4]

CAO.B.030.- Odgovornosti

„Nadležno tijelo provodi potrebne inspekcije i istrage kako bi provjerilo i osiguralo da organizacije za koje je odgovorno u skladu s točkom CAO.1 ispunjavaju zahtjeve Odjeljka A ovog Dodatka.“[4]

CAO.B.035.- Izuzeća

„Ako država članica odobri izuzeće od zahtjeva iz ovog Priloga u skladu sa stavkom 2. članka 71. Uredbe (EU) 2018/1139, nadležno tijelo bilježi izuzeće. Zadržat će te evidencije kako je predviđeno točkom (b)(6) točke CAO.B.020.“[4]

CAO.B.040.- Primjena

„Ako se objekti CAO-a nalaze u više od jedne države članice, početni postupak certificiranja i kontinuirani nadzor odobrenja provodi se u suradnji s nadležnim tijelima koje su imenovala države članice na čijem se teritoriju nalaze drugi objekti.“[4]

CAO.B.045.- Postupak početnog certificiranja

Kada je ustanovljeno da organizacija ispunjava zahtjeve navedene u točki CAO.A.035, nadležno tijelo mora obavijestiti CAO. Mora i osigurati da je priručnik CAO-a u skladu s prikladnim zahtjevima te da je potpisana izjava u točki CAO.A.025 od strane rukovoditelja. Sastanak mora biti dogovoren s odgovornim rukovoditeljem radi saznanja da potpuno razumije odobrenje navedeno u točki CAO.A.025. Prije izdavanja odobrenja svi pronalasci moraju biti pismeno potvrđeni i otklonjeni.[4]

CAO.B.050.- Izdavanje početne potvrde

Kada nadležno tijelo utvrdi da je sve u skladu s prikladnim zahtjevima točke CAO.B.045, onda izdaje certifikat pomoću EASA obrasca 3-CAO.[4]

CAO.B.055.- Kontinuirani nadzor

Nadležno tijelo mora uspostaviti program nadzora za sve CAO-ve kojima je izdalo certifikat. Pregledi se obavljaju u periodima ne dužim od dvadeset i četiri mjeseca te treba biti provedeno ispitivanje uzorka zrakoplova pod CAO-om. Tokom tih periode treba biti dogovoren sastanak s odgovornim rukovoditeljem.[4]

CAO.B.060.- Pronalasci

Pronalasci su dvije razine neusklađenosti s ovim prilogom. Prva naznačuje ozbiljan rizik uskraćene sigurnosti, druga naznačuje mogući rizik smanjenje sigurnosti letenja. Nakon pronalaska navedenog jedne ili druge razine, odgovorna osoba ili organizacija mora sastaviti korektivni plan i akciju u skladu s nadležnim tijelom. . U slučaju pronalaska druge razine, nadležno tijelo daje CAO-u vrijeme od tri mjeseca da primjeni korektivne akcije, no period može biti produljen ukoliko korektivni plan zahtjeva isto.[4]

CAO.B.065.- Izmjene

Po primitku zahtjeva o izmjeni od strane nadležnog tijela, isto mora biti potvrđeno da je u skladu sa svim primjenjivim zahtjevima te postavlja procedure kojima se CAO

treba pridržavati tokom procesa izmjenjivanja. Za izmjene koje ne zahtijevaju prethodno odobrenje, nadležno tijelo mora provjeriti da su kontrolne procedure u skladu s točkom CAO.A.105.[4]

CAO.B.070.- Suspendiranje, ograničenje i opoziv

Nadležno tijelo mora suspendirati odobrenje temeljno sigurnosnih ugroza te suspendirati, opozvati ili ograničiti sukladno s točkom CAO.B.060.[4]

5. Usporedba prijašnjih i sadašnjih zakona te obrazloženje potrebe za promjenom

U prvotnom izdanju Uredbe (EU) 1321/2014, svi zakoni vezani uz kontinuiranu plovidbenost su bili sadržani pod prilogom I (dio-M). U trenutnom važećem izdanju zakoni se nalaze pod prilogom I (dio-M), prilogom Va (dio-T), prilogom Vb (dio-ML), prilogom Vc (dio-CAMO) i prilogom Vd (dio-CAO). EASA je dodala sve te nove dijelove kako bi pojednostavila prilog I (dio-M). Svrha pojednostavljena zakona je bila lakša implementacija istog od strane organizacija. Pregledom izmjena Uredbe kroz godine naročito je da veliki dio izmjena ima naveden razlog „pojednostavljenje“. Prva izmjena je izašla već pola godine nakon same Uredbe čiji razlog je bio olakšati zahtjeve za lake zrakoplove. Time bi se dalo zaključiti da prvo izdanje Uredbe (EU) 1321/2014 bilo pre komplicirano, pogotovo za lake zrakoplove koji su poslije zbog istog dobili vlastiti prilog.[4,19]

Prilog Va (dio-T) nalaže zahtjeve zakupa zrakoplova iz trećih zemalja. Takvi zahtjevi nisu uopće postojali u prvom izdanju Uredbe. Dokumentom 2018/1142 se postavljaju nove kategorije za održavanje zrakoplova pošto, sve do implementacije iste, stari sustav nije bio proporcionalan manjoj složenosti nekih zrakoplova i njihovih sustava. Sve do primjene dokumenta 2021/700, nijedan dio niti komponenta nisu smjeli biti ugrađeni u zrakoplov bez EASA obrasca 1. Promjenom prihvaćanja ugrađivanja dijelova koji nemaju EASA obrazac 1, a čija nesukladnost ne utječe na sigurnu operaciju zrakoplova, dodatno se pojednostavljuje održavanje zrakoplova.[4,6]

Do prije Uredbe (EU) 2022/410 nisu postojali zahtjevi za vođenja kontinuirane plovidbenosti u jedinstvenoj poslovnoj grupaciji zračnih prijevoznika. Operator je bio odgovoran za kontinuiranu plovidbenost zrakoplova kojim upravlja i odobrava ga te nije bilo moguće da više operatora imaju isti CAMO za preuzimanje odgovornosti. Time su se postavljale nepotrebne prepreke za vođenje kontinuirane plovidbenosti zračnih prijevoznika u jedinstvenoj poslovnoj konfiguraciji. Primjenom navedenog dokumenta postavljeno je da više operatora mogu imati isti CAMO za preuzimanje odgovornosti vođenja kontinuirane plovidbenosti svih zrakoplova u grupaciji.[14,19]

Uredba Komisije (EU) 2022/1360 je bila uvela novi prilog za lake zrakoplove čiji je cilj osiguranja veće proporcionalnosti zrakoplova koji se upotrebljavaju u sportskom i rekreativnom zrakoplovstvu. Provedbenom uredbom (EU) 2022/1360 se Uredba 1321/2014 usklađuje sa novim zakonima navedenih zrakoplova. Dodatno se pojednostavljaju zahtjevi za male zrakoplove.[15]

Provedbena uredba Komisije (EU) 2023/203 stavlja fokus na sigurnosne rizike i informacijsku sigurnost. Utvrđuje nove zahtjevi organizacije i nadležna tijela kako bi identificirali i upravljali rizicima informacijske sigurnosti. Takvi rizici mogu utjecati na sigurnost zračnog prometa, što bi potom moglo utjecati na sustave informacijske tehnologije i podatke koji se upotrebljavaju u zrakoplovstvu. Dodane su nove točke CAMO.A.200A „Sustav upravljanja informacijskom sigurnošću“, CAMO.B.135A „Neposredna reakcija na incident ili ranjivost povezanu s informacijskom sigurnošću koja utječe na sigurnost zračnog prometa“ i CAMO.B.330A „Promjene sustava upravljanja informacijskom sigurnošću“. Potrebno je napomenuti da ove izmjene ne utječu na organizacije koje održavaju isključivo zrakoplove pod prilogom Vc (dio-ML).[16]

6. Utjecaj promjena zahtjeva na aktivnost operatera zrakoplova

Izmjene Uredbe (EU) 1321/2014 je lako pročitati, no utjecaj istog zahtjeva je potrebno pogledati iz kuta primjene Uredbe i njenih izmjena u praksi. Potrebno je konzultirati se sa nadležnim tijelima i operaterima kako bi ustanovili koliki utjecaj je pojedina izmjena pridonijela kontinuiranoj plovdbenosti zrakoplova, bio taj utjecaj pozitivan ili negativan.

U konzultaciji s malim CAO-om u vezi izmjena kontinuirane plovdbenosti, dano je do znanja da promjene Uredbe (EU) 1321/2014 su puno više utjecale na pilot-vlasnike nego na organizacije poput navedene iako se služe identičnim zrakoplovima. Za organizacije su standardi i zahtjevi nerazmjerno stroži te su sličniji za operatore velikih zrakoplova, u usporedbi sa pilot-vlasnikom. Pojednostavljene zahtjeva često dovodi do nižeg standarda, i samim time, smanjenja sigurnosti upravljanja zrakoplova. Navedeni CAO je prešao na dio-CAO zbog pojednostavljenja upravljanja organizacijom kao npr. nije potreban upravitelj kvalitetom ili sustav upravljanja sigurnošću, no organizacija i dalje sadrži obje stavke zbog drugih razloga. Prelazak na CAO im nije uvelike olakšao vođenje organizacije, osim u manjim stavkama. Dio-CAO je implementiran organizacije slične navedenoj da bi olakšao operiranje istog, no nije dovoljno definiran. Zbog manjka konkretnosti u dijelu-CAO, organizacije se vraćaju na definicije ustanovljene u dijelu-M. Promjene Uredbe (EU) 1321/2014 im nisu olakšale upravljanje iako je to bila namjera izmjena.[20]

U konzultaciji s nadležnim tijelom, prva pojava Uredbe (EU) 1321/2014 nije zadovoljila očekivanja pošto se i dalje puno pozivala natrag na prethodnu Uredbu 2042/2003 koju je trebala zamijeniti. Izmjene za operatere lakših zrakoplova su jako sporo implementirane, toliko da su imale skoro obrnut učinak nego što je namijenjeno. Implementirana Uredba (EU) 2022/410 je primijenjena s namjerom olakšavanja zahtjeva za velike operatere, no unatoč promjeni da operateri mogu koristiti samo jedan CAMO u jedinstvenoj poslovnoj grupaciji, u praksi se operateri ne mogu dogovoriti čiji CAMO koristiti pošto CAMO i dalje spada pod AOC. Izmjena poput te, u stvarnom svijetu, nije pojednostavila ništa u tolikoj mjeri da u Hrvatskoj danas ne postoji ni jedna jedinstvena poslovna organizacija. Pilot-vlasnik ima previše slobode u tolikoj mjeri da ugrožava sigurnost pošto isti zrakoplov pod CAO-om ima puno strože zahtjeve, a oba se nalaze u istom zračnom prostoru i operiraju na istim aerodromima. Izmjene same Uredbe su imale neproporcionalno nerazmjerno mali pozitivan učinak nego što je namijenjeno.[21]

7. Zaključak

Uredba (EU) 1321/2014 i zahtjevi za kontinuiranu plovidbenost su prošli mnoge izmjene kroz godine postojanja. Većina izmjena je bila u svrhu poboljšavanja standarda i sigurnosti te pojednostavljenja Uredbe za male operatere i lake zrakoplove. Kontinuirana plovidbenosti je naročito bitna za operiranje i reguliranje zrakoplova u današnjem svijetu. Sama Uredba se uvelike proširila sa novim priložima i zahtjevima. Usporedbom prve inačice Uredbe i one koja je trenutačno važeća, primjećuje se upravo koliko toga je promijenjeno. Nedorečene definicije, tipfeleri i manjkavi zahtjevi su teško neprimjetni kada se uspoređuju verzije. Bitna stavka EASA-e je da su sve izmjene imale svrhu pozitivnog učinka na europsko zrakoplovstvo.

U praksi i konzultaciji s operaterom i nadležnim tijelo je zaključeno da, iako je narav izmjene pozitivna, utjecaj primjene je manjak u poboljšavanju složenosti i strogoće Uredbe. Proširivanjem Uredbe i dodavanjem npr. dijela-CAO se zaista omogućilo pojednostavljenje za manje zrakoplove, no očekivanja su bila puno veća u usporedbi s stvarnim učinkom. Izmjene su imale pozitivan učinak ali, gledajući od strane operatera, uvelike su zakomplicirale vođenje organizacija. Stvarni svijet je prevelik i kompliciran pa nemoguće je predvidjeti koliko će pojedina izmjena poboljšati situaciju, no Uredba je već stara deset godina i posljedica izmjena se mogu lako potvrditi ispitivanjem. Razlika zahtjeva između pilot-vlasnik i npr. malog CAO-a je neusporediva u korist pilot-vlasnika. Navedeni entiteti se nalaze na dvije krajnosti spektra složenosti regulative, a koriste iste zrakoplove, aerodrome i zračni prostor. Veliko pojednostavljenje regulative za pilot-vlasnike je time paradoksalno te utječe, ne samo na sigurnost operiranja zrakoplova pilot-vlasnika, nego i na ostale operatere zbog navedenih razloga. EASA je imala dobru namjeru sa izmjenama Uredbe, ali istovremeno je stvorila nelogičnu simbiozu dviju krajnosti CAO, CAMO, dio-M organizacije i slično sa entitetom pilot-vlasnik čija je regulativa uvelike pojednostavljena s namjerom osiguranja iste sigurnosti, ali u samom početku je to ne moguće i ne spojivo.[20]

Literatura

1. Airworthiness - European Commission [Internet]. [citirano 15. lipanj 2024.]. Dostupno na: https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/air/aviation-safety/aviation-safety-rules/airworthiness_en
2. annexes_booklet.pdf [Internet]. [citirano 16. lipanj 2024.]. Dostupno na: https://www.icao.int/documents/annexes_booklet.pdf
3. Continuing Airworthiness | SKYbrary Aviation Safety [Internet]. [citirano 16. lipanj 2024.]. Dostupno na: <https://skybrary.aero/articles/continuing-airworthiness>
4. Europska Unija. *Uredba komisije (EU) br. 1321/2014*. Luksemburg: Službeni list Europske Unije;2023.
5. Europska Unija. *Uredba komisije (EU) br. 2015/1088*. Luksemburg: Službeni list Europske Unije;2015.
6. Europska Unija. *Uredba komisije (EU) br. 2015/1536*. Luksemburg: Službeni list Europske Unije;2015.
7. Europska Unija. *Uredba komisije (EU) br. 2018/1142*. Luksemburg: Službeni list Europske Unije;2018.
8. Europska Unija. *Provedbena uredba komisije (EU) br. 2019/1383*. Luksemburg: Službeni list Europske Unije;2019.
9. Europska Unija. *Provedbena uredba komisije (EU) br. 2019/1384*. Luksemburg: Službeni list Europske Unije;2019.
10. Europska Unija. *Provedbena uredba komisije (EU) br. 2020/270*. Luksemburg: Službeni list Europske Unije;2020.
11. Europska Unija. *Provedbena uredba komisije (EU) br. 2020/1159*. Luksemburg: Službeni list Europske Unije;2020.
12. Europska Unija. *Provedbena uredba komisije (EU) br. 2021/700*. Luksemburg: Službeni list Europske Unije;2021.
13. Europska Unija. *Provedbena uredba komisije (EU) br. 2021/1963*. Luksemburg: Službeni list Europske Unije;2021.
14. Europska Unija. *Provedbena uredba komisije (EU) br. 2022/410*. Luksemburg: Službeni list Europske Unije;2022.
15. Europska Unija. *Provedbena uredba komisije (EU) br. 2022/1360*. Luksemburg: Službeni list Europske Unije;2022.
16. Europska Unija. *Provedbena uredba komisije (EU) br. 2023/203*. Luksemburg: Službeni list Europske Unije;2023.
17. Europska Unija. *Provedbena uredba komisije (EU) br. 2023/989*. Luksemburg: Službeni list Europske Unije;2023.
18. Europska Unija. *Provedbena uredba komisije (EU) br. 2023/1152*. Luksemburg: Službeni list Europske Unije;2023.
19. Europska Unija. *Uredba komisije (EU) br. 1321/2014*. Luksemburg: Službeni list Europske Unije;2014.
20. U konzultaciji s odgovornom osobom koja predstavlja CAO, lipanj 2024.
21. U konzultaciji s odgovornom osobom koja predstavlja nadležno tijelo, lipanj 2024.

Popis slika

Slika 1 – Struktura Uredbe (EU) 1321/2014

Popis kratica

AMP (Aircraft maintenance programme) Program održavanja zrakoplova

AOC (Air operator's certificate) Svjedodžba zračnog prijevoznika

APU (Auxiliary power unit) Pomoćni pogonski uređaj

ATO (Approved training organisation) Odobrena organizacija za osposobljavanje

CAMO (Continuing airworthiness management organisation) Organizacija za vođenje kontinuirane plovidbenosti

CAME (Continuing airworthiness management exposition) Priručnika za vođenje kontinuirane plovidbenosti

CAO (Combined airworthiness organisation) Organizacija za plovidbenost s kombiniranim privilegijama

CRS (Certificate of release to service) Potvrda o otpuštanju u uporabu

DTO (Declared training organisations) Deklarirane organizacije za osposobljavanje

EASA (European Union Aviation Safety Agency) Agencija Europske unije za sigurnost zračnog prometa

EC (European Commission) Europska komisija

ELA1 (European light aircraft) Europski laki zrakoplov s posadom

EU (European Union) Europska Unija

EZ Europska zajednica

ICAO (International Civil Aviation Organization) Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva

MEL (Minimum equipment list) Lista minimalne opreme

MIP (Minimum inspection programme) Programu minimalnog pregled

MTOM (Maximum takeoff mass) Najveća uzletna masa

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti
Vukelićeva 4, 10000 Zagreb

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI I SUGLASNOSTI

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem da je ZAVRŠNI RAD
(vrsta rada)

isključivo rezultat mojega vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu, a što pokazuju upotrijebljene bilješke i bibliografija. Izjavljujem da nijedan dio rada nije napisan na nedopušten način, odnosno da je prepisan iz necitiranog rada te da nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava. Izjavljujem, također, da nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

Svojim potpisom potvrđujem i dajem suglasnost za javnu objavu završnog/diplomskog rada pod naslovom ANALIZA IZMJENA ZAHTEVA O KONTINGENCIJI PLOVIDBENOSTI ZRAKOPLOVA IZ UREDBE EU 1321/2014, u Nacionalni repozitorij završnih i diplomskih radova ZIR.

Student/ica:

U Zagrebu, LIPANJ 2024.

Emir Polaković
(ime i prezime, potpis)