



Číslo jednací: 6100-23-401

Vydáno dne: 2. 11. 2023

## PORADNÍ OBĚŽNÍK

PO/ST - Part M - M.A.201ea)

Provozovatelé AOC v rámci jedné obchodní skupiny leteckých dopravců

Schválil:

Ing. Vít Zárybnický

Ředitel Sekce technické ÚCL

Dne:

1. 11. 2023

## Definice pojmů a zkratek

AM	Odpovědný vedoucí
AMP	Program údržby letadla
AOC	Oprávnění leteckého dopravce pro obchodní leteckou dopravu
CAME	Výklad organizace CAMO
CAMO	Organizace k řízení zachování letové způsobilosti
CMM	Vedoucí sledování shody (Compliance Monitoring Manager)
Část CAMO	Příloha VC k nařízení Komise (EU) č. 1321/2014
Část M	Příloha I k nařízení Komise (EU) č. 1321/2014
EU	Evropská unie
HF	Lidské činitele a lidská výkonnost
OM	Provozní příručka
OZL	Odbor způsobilosti letadel v provozu ÚCL
SMM	Vedoucí bezpečnosti (Safety Monitoring Manager)
SMS	Safety Management System (v nařízení také jako Systém Řízení)
SP	Sekce provozní ÚCL
SRB	Safety Review Board (komise pro hodnocení bezpečnosti)
ST	Sekce technická ÚCL
ÚCL	Úřad pro civilní letectví

### Obchodní skupina leteckých dopravců

V rámci nařízení Komise (EU) č. 1321/2014 (dále jen „nařízení 1321/2014“) se „jedinou obchodní skupinou leteckých dopravců“ rozumí řídicí podnik a jím řízené podniky. Všechny tyto podniky se nacházejí na území členských států EASA.

Řídicí podnik má přímý nebo nepřímý dominantní vliv na řízený podnik z titulu vlastnictví, finanční účasti, práva jmenovat řídicí nebo dozorčí orgán, pravidel, kterými se řídí, nebo jiných.

Mezi řídicí a řízené podniky patří letečtí dopravci s licencí vydanou v souladu s nařízením (ES) č. 1008/2008 a také jedna nebo více organizací, které jsou schváleny v souladu s Částí CAMO nařízení 1321/2014.

V rámci skupin podniků působících na území Společenství poskytuje článek 3 směrnice 2009/38/EC<sup>2</sup> dodatečné informace o ovládajících podnicích, které mohou být vhodné i pro skupiny podniků působící na vnitrostátní úrovni.

### Systém řízení

Systémem řízení v oblasti působnosti nařízení 1321/2014 se rozumí soubor vzájemně propojených nebo vzájemně se ovlivňujících zásad, postupů, norem a procesů organizace k dosažení určitých cílů v rámci zastřešující kultury bezpečnosti.

## 1. Úvod

Do března 2022 platilo podle bodu M.A.201 písmene e), nařízení 1321/2014 pravidlo, podle kterého musel být každý provozovatel v obchodní letecké dopravě (AOC) oprávněn k řízení zachování letové způsobilosti jím provozovaných letadel podle Části CAMO. Toto oprávnění CAMO muselo být součástí jeho osvědčení leteckého provozovatele (AOC).

Prováděcím nařízením Komise (EU) 2022/410 ze dne 11. 3. 2022 byla do nařízení 1321/2014 přidána možnost pro nejméně dva provozovatele obchodní letecké dopravy (AOC), kteří jsou součástí jediné obchodní skupiny leteckých dopravců, uzavřít smlouvu na řízení zachování letové způsobilosti s CAMO organizací, která působí v rámci této obchodní skupiny leteckých dopravců. To znamená, že již neplatí pravidlo, že každý provozovatel obchodní letecké dopravy musí být zároveň oprávněn k řízení zachování letové způsobilosti jím provozovaných letadel.

V případě provozovatelů usazených ve více než jednom členském státě EU, kteří jsou součástí jediné obchodní skupiny leteckých dopravců a chtějí využít možnosti uvedené v bodu M.A.201 písmeni ea) je nutná dohoda mezi zúčastněnými státy (příslušnými úřady) o výměně informací a rozdělení pravomocí při dozoru nad těmito provozovateli a jejich společnou CAMO. Taková dohoda musí být uzavřena před tím, než provozovatelé a CAMO využijí bodu M.A.201 písmene ea).

Tento text poskytuje informace jak pro organizace k řízení zachování letové způsobilosti oprávněné podle Části CAMO, tak provozovatelům obchodní letecké dopravy s oprávněním AOC a pracovníkům ÚCL, kteří provádějí nad těmito organizacemi dozor.

## 2. Požadavek dle Nařízení Komise (EU) 1321/2014 Část M, bod M.A. 201, písmeno ea)

Nejméně dva provozovatelé, kteří jsou součástí jediné obchodní skupiny leteckých dopravců, mohou přenést odpovědnost za řízení zachování letové způsobilosti všech letadel, která provozují, na tutéž organizaci CAMO, pokud jsou splněny všechny tyto požadavky:

1. organizace CAMO je oprávněná v souladu s Částí CAMO pro letadlo, jehož zachování letové způsobilosti má řídit;
2. organizace CAMO je součástí téže obchodní skupiny leteckých dopravců jako dotčení provozovatelé;
3. je uzavřena smlouva v souladu s dodatkem I k Části M mezi organizací CAMO a držitelem osvědčení leteckého provozovatele (AOC), jenž sám není oprávněn jako organizace CAMO;
4. hlavní místo obchodní činnosti organizace CAMO se nachází na území, na které se vztahují Smlouvy o fungování EU;
5. jednotlivé systémy řízení organizací, které uzavírají smlouvu, jsou vzájemně harmonizovány.

## 3. Podrobné požadavky

Podlebodů M.A.201 ea) a CAMO.A.200 e) a k nim příslušných AMC a GM je třeba zajistit:

### 3.1. Harmonizace systémů řízení

Podle Části CAMO, bodu CAMO.A.200 písmene e), musí CAMO organizace zajistit, aby byl její systém řízení harmonizován se systémy řízení provozovatelů, se kterými je uzavřena smlouva v

souladu s Částí M, bodem M.A.201 písmenem ea), mezi organizací CAMO a provozovateli, kteří jsou součástí jediné obchodní skupiny leteckých dopravců.

- a) Systémy řízení organizací, které uzavírají smlouvu, musí být harmonizovány. To znamená, že systémy řízení musí být vzájemně přizpůsobeny a upraveny za použití následujících prvků:
1. Musí být vytvořen systém (softwarový nástroj, pravidelné schůzky, apod.) pro sdílení výsledků a závěrů komisí pro hodnocení bezpečnosti (SRB) každé organizace. Do této výměny informací by měli být zapojeni AM, SMM, CMM, případně další nominované osoby ze všech organizací.
  2. Pravidelná výměna výsledků a závěrů funkce sledování shody mezi organizacemi a také výsledků dohledu nad každou organizací ze strany příslušného úřadu.
  3. Společná nebo konzistentní bezpečnostní politika a související bezpečnostní cíle.
  4. Společné nebo konzistentní klíčové procesy řízení bezpečnosti, které zavedla CAMO a její smluvní provozovatelé.
  5. Mechanismus spolupráce, který zajistí rychlou reakci, když jedna z organizací sdílí nějaké vážné obavy s jinou organizací.
  6. Mechanismus spolupráce zajišťující rychlou koordinaci řádných akcí na úrovni skupiny, pokud v jedné organizaci existují zjištění, která ovlivňují harmonizaci systémů řízení.
  7. Mechanismus spolupráce s provozovatelem (provozovateli) pro řízení změn v harmonizovaných prvcích systémů řízení tak, aby tyto změny měly svůj účinek ve stejnou dobu u provozovatelů i u CAMO.
- b) Postupy CAMO/provozovatele(ů) by měly popisovat, jak je dosaženo harmonizace mezi systémy řízení, a specifikovat záznamy, které mají být uchovávány s ohledem na harmonizaci systémů řízení.
- c) Aby bylo zajištěno, že všechny zúčastněné strany mohou plnit své povinnosti, všechny manuály, postupy a komunikace mezi nimi by měly být v jednom společném jazyce, např. angličtině. Zúčastněné strany by si měly dohodnout společný jazyk spolu s příslušným úřadem (úřady).

Každá schválená organizace je odpovědná za svůj systém řízení, i když se řídí společnými skupinovými standardy, zásadami nebo postupy. Odpovědnost každé schválené organizace, jak je definována v příslušném nařízení EU, není ovlivněna tím, že je součástí jediného obchodního seskupení leteckých dopravců. **Letecký dopravce zůstává v konečném důsledku odpovědný za zachování letové způsobilosti letadla, které provozuje, i když se provozovatel rozhodne uzavřít smlouvu o řízení zachování letové způsobilosti s organizací CAMO.** V takovém případě již není provozovatel odpovědný za plnění úkolů zachování letové způsobilosti, protože tato odpovědnost je přenesena na smluvní CAMO. **Provozovatel nese odpovědnost za plnění požadavků předpisů EU, např. k posouzení CAMO,** aby se zajistilo, že má schopnost a kapacitu splnit smlouvu (viz část M, dodatek I, bod 7).

### 3.2. Skupinové standardy a jejich změny

- a) V závislosti na velikosti obchodní skupiny jednoho leteckého dopravce a na povaze a složitosti jeho činností je účinným způsobem harmonizace systémů řízení organizací kolektivní vypracování skupinových norem, které jsou schváleny například správní radou skupiny.
- b) Správní rada skupiny nebo podobný řídicí orgán skupiny se skládá z odpovědných vedoucích organizací a koordinujícího člena. Jména členů představenstva jsou uvedena přímo nebo

odkazem na společný dokument ve smlouvě a v případě personální změny jsou v příslušném dokumentu aktualizována.

- c) Koordinujícím členem může být jeden z odpovědných vedoucích nebo jiná osoba. Role koordinujícího člena zahrnuje, ale není omezena na následující:
- zajistit, aby byly zohledněny potřeby a požadavky všech smluvních stran;
  - definování stanov představenstva a zajištění jejich dodržování;
  - koordinace rozhodování;
  - zajištění aktualizace dokumentace;
  - zajištění revize standardů skupiny;
  - zajištění pravidelné výměny informací a pořádání schůzí; a
  - koordinace začlenění organizace do obchodního seskupení nebo případně její odchod z obchodního seskupení.
- d) Skupinové standardy lze dokumentovat buď:
- ve společném dokumentu, na který se odkazuje ve smlouvě o řízení zachování letové způsobilosti; nebo
  - ve výkladu/příručce každé organizace, v takovém případě by smlouva o řízení zachování letové způsobilosti měla odkazovat na příslušnou část výkladů/příruček organizací; nebo
  - ve smlouvě o řízení zachování letové způsobilosti.
- e) Mezi standardy skupiny patří zejména:
- metody a postupy pro řešení klíčových procesů řízení bezpečnosti;
  - identifikaci různých provozovatelů a CAMO;
  - identifikace a kontaktní údaje členů správní rady skupiny nebo podobného řídicího orgánu skupiny; a
  - řízení změn, které ovlivňují standardy skupiny, např. konzultační proces.

### 3.3. Interoperabilní systém technického deníku letadla

Pokud CAMO uzavře smlouvu s provozovateli, kteří jsou součástí jediné obchodní skupiny leteckých dopravců a mají v úmyslu pravidelně převádět letadla z jednoho držitele AOC na jiného v rámci skupiny, očekává se, že CAMO zajistí že:

- existuje interoperabilní systém technického deníku letadla pro všechny přidružené provozovatele; a
- jsou definovány datové formáty a výměna dat.

Podrobnější popis požadavků na harmonizaci systémů řízení je možné najít v AMC a GM k bodům M.A.201, CAMO.A.200 a ORO.AOC.135.

## 4. Postupy pro CAMO a AOC

Dříve, než dojde ke slučování organizací, případně ke vzdání se některého oprávnění, je dobré informovat ÚCL o chystaném záměru a domluvit se na jednotlivých krocích a na jejich poslušnosti.

Pokud chtějí práva bodu M.A.201 písmene ea) využít již existující a fungující společnosti, doporučujeme nevzdávat se oprávnění CAMO, dokud není připraven převod letadel pod jinou CAMO. V opačném případě by mohlo dojít až k dočasné ztrátě způsobilosti provozovat letadla.

#### 4.1. Postup pro žadatele

1. Nejprve je třeba připravit postupy u provozovatelů i u CAMO.
2. Je třeba provést harmonizaci systémů řízení.
3. CAMO musí provést a schválit/nechat si schválit změnu CAME.
4. Provozovatelé musí navrhnout a schválit/nechat si schválit změnu OM.
5. CAMO musí podat žádost o změnu oprávnění.
6. CAMO musí zpracovat programy údržby pro letadla, kterým bude řídit letovou způsobilost. I pro letadla dalších provozovatelů ve skupině.
7. Provozovatelé (zejména ti, kteří budou podepisovat smlouvu s CAMO) musí požádat o změnu AOC a provozních specifikací.
8. Provozovatelé, kteří sami nejsou oprávněni podle Části CAMO, musí uzavřít smlouvu o řízení letové způsobilosti s CAMO. Je třeba pamatovat na to, že pokud provozovatel ukončí smlouvu o řízení letové způsobilosti s jednou CAMO a uzavře novou smlouvu s jinou CAMO, **letadlo přestává být v řízeném prostředí!**
9. CAMO, která nebude řídit způsobilost letadel se může vzdát oprávnění a poslat osvědčení o oprávnění zpět úřadu, který osvědčení vydal. To obvykle platí v případě spojení dvou a více provozovatelů, kdy každý provozovatel měl svou vlastní CAMO.
10. Provozovatelé, kteří nebudou mít vlastní CAMO, musí podle ORO.A.135(a)(4) určit osobu odpovědnou za zachování letové způsobilosti letadel. **Podle AMC1 ORO.AOC.135(a)(4) nesmí být tato osoba zaměstnána ve smluvní CAMO a splňovat požadavky na předchozí praxi, znalosti a vzdělání/kvalifikace dle tohoto AMC.**

#### 4.2. Příklady

##### Scénář A – existující provozovatelé

Aktéři:

Držitel AOC1 s existujícím CAMO1

Držitel AOC2 s existujícím CAMO2, který se chce stát členem jedné obchodní skupiny s AOC1 a svého CAMO2 se chce vzdát

CAMO1:

- Připraví
  - návrh změny oprávnění CAMO (formulář EASA 2 CAMO) pro doplnění čísla AOC2
  - návrh změny CAME (formulář CAA/F-047-n/00), kam doplní případné změny vyplývající s přidružením AOC2 tj. kapitoly:
    - 0.3-Vedocí pracovníci
    - 0.4-Organizační schéma
    - 1.1a- Používání systému zachování letové způsobilosti, případně technického deníku letadla
    - 1.2-Program údržby letadla-zpracování změn a schválení

## 2.1 až 2.11 Postupy systému řízení

## 5.6-Seznam schválených programů údržby dle CAMO.A.300(a)(12)

- Vypracuje a navrhne/schválí:
  - programy údržby,
  - skupinové standardy
- Navrhne koordinátora pro harmonizaci systémů řízení
- Je třeba pamatovat na to, že převodem letadel dojde **vystoupení letadla z řízeného prostředí!**

## AOC1:

- Připraví
  - návrh změny oprávnění AOC,
  - návrh změny provozní příručky (OM),
  - návrh skupinových standardů,
  - návrh koordinátora pro harmonizaci systémů řízení.

## AOC2:

- Připraví
  - návrh změny oprávnění AOC,
  - připraví návrh změny provozní příručky (OM),
  - návrh skupinových standardů,
  - návrh koordinátora pro harmonizaci systémů řízení,
  - návrh smlouvy na řízení zachování letové způsobilosti v souladu s dodatkem I k Části M mezi organizací CAMO1 a držitelem osvědčení leteckého provozovatele AOC2.
- Určí odpovědnou osobu dle ORO.AOC.135(a)(4), splňující podmínky a požadavky dle AMC1 ORO.AOC.135(a)(4)

## CAMO2:

- Připraví oznámení o vzdání se oprávnění CAMO2

**Poznámka:**

***Oznámení o vzdání se oprávnění CAMO2, podepsání smlouvy na řízení zachování letové způsobilosti a žádost o změnu CAME1 by se měly realizovat až po schválení výše navrhovaných změn v organizacích CAMO1, AOC1 a AOC2 ze strany ÚCL.***

**Scénář B – Nově vznikající provozovatel**

Aktéři:

Držitel AOC1 s existujícím CAMO1

Nově vznikající držitel AOC2 bez CAMO

Postup je obdobný, pouze AOC2 připraví návrh žádosti o AOC a návrh OM.

## 5. Postupy pro úřad

Po přijetí informace/žádosti o využití bodu M.A.201 písmene ea) by měl příslušný inspektor ÚCL vyzvat žadatele ke společnému jednání, na kterém se domluví jednotlivé kroky převodu letadel více provozovatelů pod jedinou CAMO v rámci jedné obchodní skupiny.

V případě, že se provozovatelé nacházejí ve více členských státech EU (mají AOC vydaná různými úřady), pak je nutné před samotným převodem letadel pod jednu CAMO kontaktovat příslušné úřady dalších členských států a domluvit se na znění dohody mezi jednotlivými úřady o výměně informací, vzájemné spolupráci a o rozdělení odpovědností za schvalování oprávnění, dokumentů a za dozor nad provozovatelem a CAMO. Před uzavřením této dohody není možné převést letadla provozovaná dopravci ve více členských státech EU pod jednu CAMO. Tato dohoda mívá obvykle formu memoranda mezi příslušnými úřady.

Inspektoři ST-OZL musí přezkoumat předložené programy údržby, které předloží CAMO organizace, která by měla řídit zachování způsobilosti letadel smluvních provozovatelů.

Po schválení/akceptaci programů údržby smí být této CAMO organizaci rozšířeno oprávnění podle části CAMO, pokud je to nutné.

Pokud má CAMO organizace oprávnění pro řízení letové způsobilosti daných typů letadel a má pro daná letadla schválené programy údržby, smí s provozovatelem uzavřít smlouvu o řízení zachování letové způsobilosti letadel.

Pokud má zároveň provozovatel schválené změny OM, smí být inspektorem SP vydána změna AOC a Provozní specifikace, kde se zohlední nová smluvní CAMO organizace provozovatele.

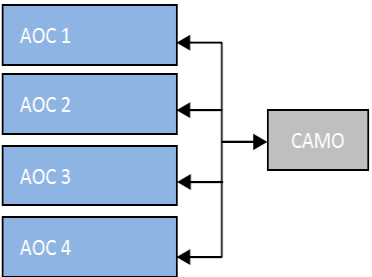
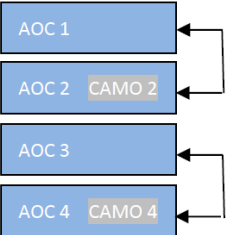
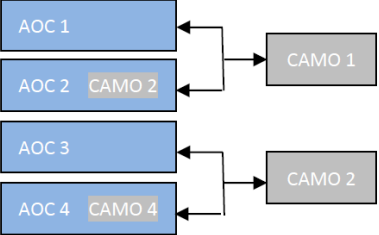
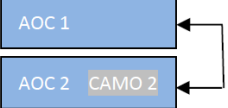
Podpis smlouvy o řízení zachování letové způsobilosti nebo začátek platnosti této smlouvy a vydání nového AOC a provozní specifikace doporučujeme zkoordinovat a provádět ihned po sobě, případně zároveň.

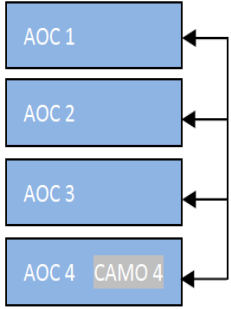
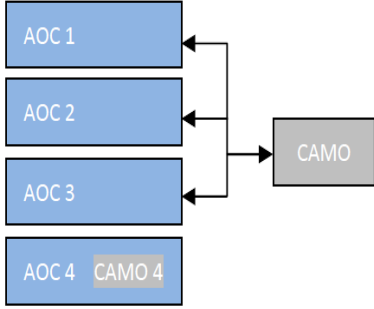


## Přílohy

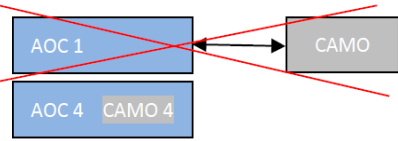
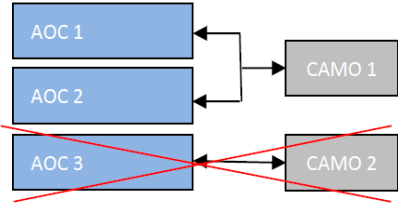
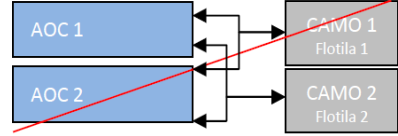
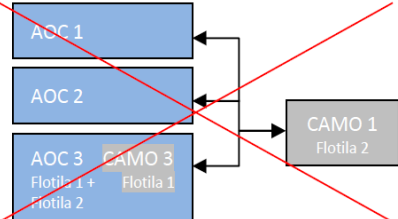
### Příloha 1 - Konfigurace

- Každý držitel AOC jediné obchodní skupiny leteckých dopravců se může rozhodnout, zda sám zůstane schválenou organizací CAMO (v souladu s bodem M.A.201 písm. e) bodem 2) nebo uzavře smlouvu s organizací CAMO (v souladu s bodem M.A.201 písm. ea)).
- Následující schémata ilustrují možné příklady konfigurací:

<p>Obchodní skupina leteckých dopravců</p> 	<p>Každý držitel AOC má smlouvu s CAMO v souladu s bodem M.A.201(ea).</p>
	<p>AOC 1 má smlouvu s CAMO 2 (v souladu s bodem M.A.201(ea)), AOC 3 má smlouvu s CAMO 4 (v souladu s bodem M.A.201(ea)), zatímco CAMO 2 a CAMO 4 zůstávají součástí AOC 2 a AOC 4 (v souladu s bodem M.A.201(e)(2)).</p>
	<p>AOC 1 a AOC 2 mají každý smlouvu s CAMO 1 (v souladu s bodem M.A.201(ea)); AOC 3 a AOC 4 mají každý smlouvu každý s CAMO 2 (v souladu s bodem M.A.201(ea)).</p>
	<p>AOC 1 má smlouvu s CAMO 2 (v souladu s bodem M.A.201(ea)); CAMO 2 zůstává součástí AOC 2 (v souladu s bodem M.A.201(e)(2)).</p>

	<p>Držitelé AOC 1, AOC 2 a AOC 3 mají každý smlouvu s CAMO 4 (v souladu s bodem M.A.201(ea)); CAMO 4 je součástí AOC 4 (v souladu s bodem M.A.201(e)(2))</p>
	<p>AOC 1, AOC 2 a AOC 3 mají každý smlouvu s CAMO (v souladu s bodem M.A.201(ea)); CAMO 4 je součástí AOC 4 (v souladu s bodem M.A.201(e)(2)).</p>

c) Následující schémata ilustrují příklady konfigurací, které nejsou v souladu s bodem M.A.201(ea) (ne zcela vyčerpávající seznam):

<p>Obchodní skupina leteckých dopravců</p> 	<p>Tato konfigurace není v souladu s bodem M.A.201(ea), protože pouze jeden držitel AOC (tj. AOC 1) používá smluvní CAMO.</p>
	<p>Tato konfigurace není v souladu s bodem M.A.201(ea), protože pouze jeden držitel AOC (tj. AOC 3) používá smluvní CAMO (tj. CAMO 2).</p>
	<p>Tato konfigurace není v souladu s bodem M.A.201(ea), protože CAMO 1 nemá uzavřenu smlouvu s držiteli AOC (tj. AOC 1 a AOC 2) pro všechna letadla, která provozují.</p>
	<p>Tato konfigurace není v souladu s bodem M.A.201(ea), protože CAMO 1 nemá smlouvu s AOC 3 pro všechna letadla, která provozuje.</p>