



STANOVISKO č. 02/2008

EVROPSKÉ AGENTURY PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ

ze dne 15. května 2008

k nařízení Komise, kterým se mění nařízení Komise (ES) č. 1702/2003, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací

a

k nařízení Komise, kterým se mění nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů

„Požadavky v části M upravené pro letadla nepoužívaná pro obchodní leteckou dopravu a údržbu, kterou provádí pilot-vlastník“

I. Obecná ustanovení

1. Účelem tohoto stanoviska je navrhnout Komisi změnu nařízení Komise (ES) č. 1702/2003¹ (část 21) a (ES) č. 2042/2003². Důvody pro tento legislativní krok jsou uvedeny níže.
2. Toto stanovisko bylo přijato na základě postupu stanoveného správní radou³ Evropské agentury pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“) v souladu s ustanoveními článku 19 nařízení (ES) č. 216/2008⁴ (dále jen „základní nařízení“).

II. Konzultace

3. Aby bylo možno vyhodnotit dopady přílohy I k nařízení (ES) č. 2042/2003 (část M), jak vyžaduje čl. 7 odst. 6 nařízení (ES) č. 2042/2003, uspořádala agentura v roce 2004 dvě setkání se zástupci odvětví obchodního a neobchodního letectví, na kterých bylo zjištěno, že dopad části M na činnosti obchodní letecké dopravy byl minimální a že se posouzení dopadu muselo zaměřit na jiné činnosti.
4. Aby mohla agentura výše uvedené posouzení dopadu provést, podepsala 21. září 2004 smlouvu s poradenskou společností Air EuroSafe. Výsledkem byla zpráva o posouzení právního a správního dopadu č. 2004/S 122-102598, kterou vydala společnost Air EuroSafe dne 21. února 2005 a která byla zveřejněna jako příloha II k oznámení o navrhované změně NPA07/2005 popisované dále.
5. Tuto zprávu použila agentura pro návrh změny části M pro letadla nezapojená do obchodní letecké dopravy (legislativní úkol M.007). Tento návrh byl zveřejněn jako oznámení o navrhované změně (Notice of Proposed Amendment - NPA) 07/2005 vydané 23. června 2005 a předložené k veřejným konzultacím po dobu, která byla na žádost většiny zainteresovaných stran prodloužena na 5 měsíců. K závěrečnému termínu 24. listopadu 2005 obdržela agentura 441 připomínku od vnitrostátních úřadů, profesních organizací a soukromých osob.
6. Obdržené připomínky, jakož i závěry semináře, který byl organizován s cílem vysvětlit a projednat tento návrh, vedly agenturu k úvaze, že navrhované změny nemají naději na přijetí, pokud agentura současně nezahájí další legislativní úkol (M.017) zaměřený na zpracování vysvětlujícího materiálu (AMC a GM), nenavrhne další legislativní změny a nepředloží oba návrhy současně tak, aby bylo možno získat úplný přehled o plánovaných změnách. Koncem roku 2005 o tom proběhla rozsáhlá diskuse s představiteli všeobecného

¹ Nařízení Komise (ES) č. 1702/2003 ze dne 24. září 2003, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací (Úř. věst. L 243, 27.9.2003, s. 6). Nařízení naposledy pozměněné nařízením Komise (ES) č. 287/2008 ze dne 28. března 2008 (Úř. věst. L 87, 29.3.2008, s. 3).

² Nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů (Úř. věst. L 315, 28.11.2003, s. 1). Nařízení naposledy pozměněné nařízením Komise (ES) č. 376/2007 ze dne 30. března 2007 (Úř. věst. L 94, 4.4.2007, s. 18).

³ Rozhodnutí správní rady o postupu agentury při vydávání stanovisek, certifikačních specifikací a pokynů. EASA MB 08-2007 ze dne 11. 6. 2007 (legislativní postup).

⁴ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES (Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1).

letectví, kteří souhlasili s tím, že tento proces podpoří. Následně byla legislativní činnost rozšířena na:

- Vyhodnocení a odpovědi na 441 připomínku obdrženu v reakci na NPA07/2005, vypracování příslušného dokumentu a odpovědi na připomínky (CRD).
- Diskusi a navržení dalších změn v části M.
- Vytvoření příslušných materiálů AMC/GM.

Kromě toho byly velmi specifické otázky týkající se „údržby, kterou provádí pilot-vlastník“ převedeny do samostatného úkolu (M.005).

7. Práci provedly dvě legislativní skupiny (M.005 a M.017), které se skládaly ze zástupců agentury, vnitrostátních leteckých úřadů, odvětví výroby a údržby a vlastníků/provozovatelů. Na základě jejich vstupů vydala agentura k veřejným konzultacím tyto dokumenty:
 - CRD07/2005 ze dne 26. dubna 2007 (v reakci na připomínky k NPA07/2005).
 - NPA2007-08 ze dne 28. června 2007 (navrhující další změny v části M a příslušné AMC/GM).
8. Aby agentura podpořila a vysvětlila obsah těchto dokumentů, zorganizovala jeden seminář v Kolíně nad Rýnem dne 4. července 2007, šest seminářů ve Švýcarsku, Spojeném království, Francii, Dánsku, Německu a České republice v období mezi 28. srpnem 2007 a 13. září 2007 a jeden seminář v Rakousku dne 13. listopadu 2007.
9. Aby usnadnila schvalování Komisí a lepší pochopení u všech zainteresovaných stran, rozhodla agentura, že se její závěrečné stanovisko bude týkat tří úkolů (M.007, M.005 a M.017), a vypracovala společný CRD a jednotný upravený text části M.
10. Agentura obdržela 10 reakcí na CRD07/2005 a 661 připomínku k NPA2007-08, jejichž hlavní sdělení lze shrnout takto:
 - Byly vyjádřeny pochybnosti o nutnosti nahradit stávající vnitrostátní systémy evropskými nařízeními.
 - Vydat vyhrazené samostatné nařízení, „lehkou“ část M, které by řešilo zachování letové způsobilosti ve všeobecném letectví.
 - Integrovat výstupy legislativního úkolu MDM.032 ohledně lepší právní úpravy všeobecného letectví.
 - Spojit schvalování podle části M oddílu A hlavy F a části M oddílu A hlavy G (organizace k řízení zachování letové způsobilosti (CAMO)).
 - Přijmout FAA AC43-13 pro opravy a modifikace.
 - Přijmout přímo (bez dvojího uvolnění) dokumenty USA (FAA 8130-3) a Kanady (TCCA 24-0078) o uvolnění do provozu součástí po údržbě.
 - Rozšířit rozsah údržby, kterou provádí pilot-vlastník, a vyloučit vlastní posouzení.
 - Zmírnit zatěžující požadavky na dozor (systémy kvality / organizační kontroly).
 - Umožnit počáteční schválení CAMO, i když neexistuje schválený program údržby.
 - Vyjasnit podmínky pro údržbu součástí a složité úkoly.
 - Umožnit převod součástí neschopných provozu na vlastníka.

- Vytvořit novou, jednodušší licenci pro personál údržby letadel.
 - Vydát zmírněné požadavky na personál kontroly letové způsobilosti a zjednodušené postupy pro provádění kontrol letové způsobilosti a vydávání osvědčení o kontrole letové způsobilosti (ARC).
 - Poskytnout více času na provedení plánovaných změn.
11. Pro přezkoumání těchto připomínek vytvořila agentura 2 revizní skupiny (M.005 a M.017), z nichž každá se skládá z členů příslušné pracovní skupiny a zástupce odboru pro standardizaci a schvalování (agentura) a zástupce průmyslu, který vyjádřil nesouhlasné stanovisko k NPA2007-08. Jako výsledek tohoto přezkoumání vydala agentura 6. března 2008 dokument CRD2007-08, který obsahuje odpovědi na jednotlivé připomínky, navrhované znění pravidla a AMC/GM, vysvětlující materiál k tomu, jak byla řešena většina významných otázek uvedených výše, a pokyn pro vlastníky soukromých letadel s maximální vzletovou hmotností (MTOM) 2 730 kg a nižší (včetně balónů všech velikostí) shrnující maximálně zjednodušené postupy povolené podle plánovaných pravidel.
12. Jako výsledek externích konzultací k CRD2007-08, které byly ukončeny 6. května 2008, obdržela agentura reakce od:
- 6 příslušných úřadů: AustroControl – Rakousko, CAA – Nizozemsko, CAA – Spojené království, DGAC – Francie, ENAC – Itálie, FOCA – Švýcarsko.
 - 12 organizací a sdružení: Broadland Balloon Flights, British Balloon and Airship Club, GEFA-FLUG, Royal Danish Aeroclub, Europe Air Sports, Deutscher Aero Club, European Gliding Union, European Sailplane Manufacturers, Alitalia Servizi, French Gliding Union (FFVV), Norwegian Air Sports Federation, European Microlight Federation.
 - 27 fyzických osob.

Tyto reakce jsou podrobně analyzovány v příloze. Žádná z nich nemá skutečný vliv na podstatu závěrů, které agentura předložila v CRD. Nicméně mnohé z nich navrhuje zajímavá zlepšení textu, která agentura zohlednila v tomto stanovisku. Některé jiné nemohly být v kontextu současných legislativních kroků zohledněny, protože by vyžadovaly řádnou otevřenou konzultaci. Budou proto zohledněny při budoucí tvorbě pravidel.

III. Obsah stanoviska agentury

13. Toto stanovisko zohledňuje co nejvíce návrhů předložených mnoha zainteresovanými stranami, které se zúčastnily konzultace a reagovaly na CRD. Navrhuje evropský přístup k zachování letové způsobilosti letadel nezapojených do obchodní letecké dopravy, který vychází ze stávajících vnitrostátních systémů tam, kde tyto systémy poskytují dostatečné prostředky pro zajištění příslušné úrovně bezpečnosti, aby některé z těchto systémů mohly být zachovány s minimálním narušením. Tím také umožňuje, aby ty systémy, které prokázaly svoji účelnost, byly dostupné pro všechny evropské občany.
14. Potřeba vypracovat současně požadavky a způsoby jejich souladu a potřeba příslušným způsobem zapojit a konzultovat všechny zainteresované strany vysvětlují, proč tyto legislativní úkoly, které měly být dokončeny v roce 2005, mohou být ukončeny až nyní, několik měsíců před koncem prozatímní zprávy o platnosti ustanovení části M použitelných pro zachování letové způsobilosti letadel nezapojených do obchodní letecké dopravy. To samozřejmě oprávněně vyvolalo obavy u dotčených zainteresovaných stran. Toto stanovisko proto tyto obavy plně zohledňuje a navrhuje pro uklidnění těchto obav přechodná opatření.

15. S ohledem na hierarchii pravidel EASA se toto stanovisko zabývá pouze změnami, které agentura navrhuje v platných nařízeních Komise (část M, část 145 a část 21). Příslušné způsoby souladu (AMC) a pokyny (GM), které byly podrobně uvedeny v CRD, mohou být a budou vydány, až Komise přijme výše uvedená nařízení. Musí však být zřejmé, že opatření předložená v tomto stanovisku je nutné chápat společně s uvedenými AMC a GM jakou součást dohodnutého balíčku.

a) Potřeba společných pravidel

16. I když mnohé osoby a organizace zpochybňovaly nutnost změny a podporovaly zachování jednotlivých současných vnitrostátních systémů, je pravdou, že Evropský parlament a Rada již rozhodly, že zachování letové způsobilosti všech letadel registrovaných v členských státech musí splňovat společná pravidla, aby občané mohli využívat dvou hlavních cílů připisovaných systému EASA:

a) Bezpečnost

Jedním z hlavních cílů je harmonizovat úroveň bezpečnosti. I když neexistují žádné důkazy, které by poukazovaly na existenci obav ohledně bezpečnosti spojených se současnými vnitrostátními systémy, neznamená to, že bezpečnost nelze zlepšovat. Ve skutečnosti se úroveň bezpečnosti vnitrostátních systémů v jednotlivých zemích liší a vytvoření společného souboru pravidel s příslušnými normami by mělo zvýšit celkovou úroveň bezpečnosti v Evropě.

b) Společný trh

Dalším cílem Společenství při vytváření systému EASA bylo usnadnit fungování vnitřního trhu. Volný pohyb zboží, služeb a osob vyžaduje přijetí společných pravidel, která zajistí, že se používaná letadla mohou prodávat kdekoli na společném trhu, že organizace pro údržbu a pro řízení zachování letové způsobilosti mohou nabízet své služby ve všech členských státech a že mohou občané EU svými letadly bezpečně létat ve všech členských státech.

17. V důsledku toho není možné předpokládat, že by část M byla pro všeobecné letectví zrušena. Nedělat nic také není možné, protože to by znamenalo, že část M bude od 28. září 2008 prováděna ve své současné podobě. Jediným způsobem, jak v současném legislativním prostředí postupovat, je změnit část M tak, aby lépe splňovala potřeby různých kategorií a velikostí letadel a různých druhů provozu. Při této činnosti se agentura zabývala zejména hlavními problémy, které byly zjištěny během konzultace.

b) Formát požadavků na zachování letové způsobilosti pro všeobecné letectví

18. Řada osob a organizací se domnívá, že porozumět současným požadavkům je příliš složité a obtížné. Proto volaly po samostatné části M věnované všeobecnému letectví (tak zvaná „lehká část M“). Agentura souhlasí, že pro regulované osoby není vždy snadné používat právní texty, i když se udělalo vše pro to, aby byly napsány jednoduchým jazykem a řazeny způsobem usnadňujícím jejich použití. Je to způsobeno tím, že právní texty nejsou vytvářeny pro přímé využití jako příručky při každodenních činnostech. Jejich hlavním účelem je vytvářet právní jistotu pro případ, že věci se nedějí tak, jak mají. Navíc tyto texty vytvářejí práva pro regulované osoby, které jsou oprávněny je vykládat ve svém nejlepším zájmu. Mnohé z požadavků obsažených v části M jsou opravdu obecné povahy a každý žadatel je může přizpůsobit podle velikosti a druhu organizace a provozu.

19. V tomto kontextu je také třeba vzít v úvahu, že část M platí pro širokou škálu letadel zapojených do nejrůznějších druhů provozu:

- velká letadla (jak jsou definována již v nařízení (ES) č. 2042/2003);
- letadla nedefinovaná jako velká s MTOM vyšší než 2 730 kg;
- letadla s MTOM 2 730 kg nebo nižší a balóny;
- letadla ELA1 (jak jsou definována v tomto stanovisku předjímajícím NPA2008-07 a týkajícím se „Procesu ELA“, „Změn standardu a oprav“ a „Certifikačních specifikací pro lehká sportovní letadla“); a
- letadla CS-VLA, CS-22 a LSA (LSA jak jsou definována v tomto stanovisku předjímajícím NPA2008-07).

Pokud by byla uplatněna logika samostatné části M vyhrazené pro všeobecné letectví, nebyla by to jedna, ale několik „lehkých částí M“, které by musely být vypracovány pro jednotlivé kategorie letadel a možná i pro jednotlivé druhy provozu. S ohledem na judikaturu Evropského soudního dvora by to způsobilo mnoho nejasností, protože každý text by musel být vykládán samostatně, a totožné texty by tak mohly vést k různým požadavkům.

20. V důsledku toho musí být právní požadavky používány společně s příslušným výkladovým materiálem, který vytvořili regulátoři a samotné regulované osoby. Výkladové materiály vytvořené regulovanými osobami mohou pro své členy vydávat oborová sdružení a federace.

21. Bez ohledu na výše uvedené připomínky agentura chápe, že je zapotřebí účastníkům všeobecného letectví poskytnout podporu pro pochopení a uplatňování požadavků, které musejí splňovat. Agentura proto učiní vše pro vydání uživatelských pokynů podobných těm, které přiložila ke svému CRD pro majitele balónů a soukromých letadel s MTOM 2 730 kg nebo nižší. O obsahu a záměru pravidla bude informovat příslušné úřady, regulované osoby a organizace ve vysvětlujících poznámkách, dopisech, na seminářích atd.

c) Integrovat výstupy legislativního úkolu MDM.032 ohledně lepší právní úpravy všeobecného letectví.

22. Řada osob a organizací navrhovala vzít v úvahu zjednodušené postupy pro lehká letadla, které se předpokládají v legislativním úkolu MDM.032. I když je třeba poznamenat, že se tento úkol zabývá zejména požadavky na letecký provoz, pilotní licence a počáteční letovou způsobilost, je pravda, že je nutné zajistit soulad mezi požadavky na zachování letové způsobilosti a požadavky týkajícími se certifikace změn a oprav a požadavků na certifikaci náhradních dílů a zařízení. Práce provedené v rámci tohoto úkolu již dostatečně pokročily a umožňují zveřejnění NPA2008-07 vytvářející nový proces nazvaný „Evropská lehká letadla“ se 2 podkategoriemi (ELA1 a ELA2) a navrhuje nové certifikační specifikace (CS) pro LSA (lehká sportovní letadla). V očekávání tohoto vývoje obsahuje toto stanovisko další zmírnění konkrétně pro tato letadla:

- a) Možnost instalovat součásti, které nejsou uvolněny do provozu, pokud jsou povoleny podle části 21 (viz bod M.A.501 písm. a)). To předjímá možnost, že majitel bude moci vyrábět určité součásti bez uvolnění do provozu, která byla navržena v bodu MDM.032.
- b) Možnost, že úkol údržby součástí a složitý úkol údržby na letadlech ELA1 bude provádět nezávislý osvědčující personál (viz body M.A.502 písm. d) a M.A.801 písm. c)).

- c) Možnost, že nezávislý osvědčující personál bude vydávat doporučení k vydání ARC pro letadla ELA1 (viz bod M.A.901 písm. g)).

d) Spojit povolení podle části M oddílu A hlavy F a části M oddílu A hlavy G (organizace k řízení zachování letové způsobilosti (CAMO)).

23. Bylo navrženo spojit povolení podle části M oddílu A hlavy F a části M oddílu A hlavy G, aby se zabránilo zdvojování expozice, šetření, auditů a poplatků. Nicméně agentura není přesvědčena, že by návrh přinesl očekávaný prospěch. Zprv je zřejmé, že musí být zachována samostatná osvědčení, aby mohly být pokryty i organizace, které chtějí mít jen jedno povolení. I kdyby existovala možnost tato osvědčení spojit, nezaručilo by to jeden certifikační proces, protože příslušný úřad může vždy rozhodnout, že provede audit v samostatných událostech a že bude mít samostatné odbory pro otázky údržby a otázky zachování letové způsobilosti. Důsledkem by bylo, že nemohou být zaručeny nižší poplatky, protože úřad může poplatky přizpůsobit úrovni požadovaného šetření, která je u spojeného povolení vyšší než u povolení samostatného. V každém případě agentura nemá kontrolu nad poplatky účtovanými příslušnými úřady.

24. Namísto vytvoření spojeného povolení proto agentura zvolila toto:

- a) Body M.A.602 a M.A.702 v AMC objasní, že organizace žádající o obě povolení může pro podání své žádosti použít pouze jeden formulář 2 EASA.
- b) Body M.B.604 písm. b) a M.B.704 písm. b) v AMC doporučí, aby příslušný úřad organizoval audit tak, aby pokryly obě povolení v zájmu zabránění zdvojování návštěv v určitých oblastech.
- c) Bod M.A.704 v AMC bude obsahovat příklad spojené expozice pro organizaci, která má obě povolení (část M oddílu A hlava F a CAMO).

Očekává se, že tak bude vytvořen základ pro přizpůsobení poplatků úrovni požadovaného šetření bez ohledu na to, zda výsledkem bude konečné spojené osvědčení nebo dvě samostatná osvědčení.

e) Přijmout FAA AC43-13 pro opravy a úpravy

25. Řada osob a organizací žádala, aby bylo pro opravy a úpravy přijato používání FAA AC43-13. I když agentura souhlasí, že je nutné nalézt jednodušší způsoby pro řešení změn a oprav lehkých letadel, nepovažuje za možné použít přímo pravidlo FAA, které bylo vypracováno v jiném právním prostředí, kde se klasifikace oprav na „velké“ a „malé“ a sdílení regulačních rolí liší.

V důsledku toho někteří navrhovali přenést proces schvalování oprav zřízený podle FAA AC43-13 do systému EASA. To se v současné době zvažuje v rámci legislativního úkolu MDM.032, protože to není otázka údržby, ale otázka spojená se zachováním letové způsobilosti řešená podle části 21 oddílů D a M obsahující požadavky, které je nutné při změnách a opravách splnit. A proto, jak je uvedeno v NPA2008-07, zvažuje agentura příslušné certifikační požadavky, které by umožnily stejný druh pružnosti jako požadavky zahrnuté v AC43-13, ale v kontextu EASA.

f) Přijmout přímo dokumenty USA a Kanady o uvolnění součástí do provozu po údržbě

26. Mnohé organizace a vlastníci letadel mají v současnosti v zásobě součásti, které byly uvolněny do provozu po údržbě, s příslušnými formuláři FAA 8130-3 nebo TCCA 24-0078. Tyto

formuláře však nevydala organizace schválená v souladu s právními předpisy Společenství, a proto nemohou být tyto součásti po 28. září 2008 instalovány. Kromě toho organizace pro údržbu v USA a Kanadě provádějící údržbu součástí instalovaných v letadlech všeobecného letectví nejeví zájem o získání evropského povolení. To by mohlo vést k nedostatku schválených organizací pro údržbu, které by pokrývaly potřeby všeobecného letectví v Evropě.

27. Agentura proto v AMC k bodu M.A.613 písm. a) objasní, že organizace pro údržbu podle části M oddílu A hlavy F nebo části 145 (nekvalifikované pro součásti) mohou po příslušných kontrolách a ověření vydávat formulář 1 pro součásti, které byly uvolněny do provozu po údržbě s dokumentem 8130-3 (FAA) nebo TCCA 24-0078 (Kanada) bez dvojího uvolnění. Tento zjednodušený postup vychází z technických schopností těchto organizací a důvěry v dozor prováděný příslušnými úřady USA a Kanady, která se zakládá na posouzeních provedených v souvislosti s předpokládaným uzavřením dvoustranných dohod o bezpečnosti letectví s těmito zeměmi.

g) Rozšířit rozsah údržby prováděné pilotem-vlastníkem a vyloučit vlastní hodnocení

28. Pokud jde o údržbu prováděnou pilotem-vlastníkem, souhlasí agentura s tím, že zkušenosti z některých členských států a jiných regulatorních systémů ukazují, že vlastník letadla může dělat více, protože on je nejvíce ovlivněn prací provedenou pro zajištění bezpečnosti letadla, které používá. Proto se rozhodla zcela přehodnotit seznam úkolů pilota-vlastníka v oblasti údržby, které budou rozděleny podle kategorií letadel a převedeny do materiálu AMC (nový dokument AMC k příloze VIII část M). Tyto seznamy jasně vylučují položky s kritickým významem pro bezpečnost. Na druhou stranu příloha VIII pro větší jistotu uvádí kategorie, u kterých pilot-vlastník údržbu provádět nemůže.

29. Pro zajištění nezbytné úrovně důvěry ve schopnosti pilota-vlastníka provádět tyto úkoly údržby obsahuje příloha VIII základní zásady, které musí pilot-vlastník splňovat, a to v těchto oblastech:

- Kompetence a odpovědnost.
- Výkon v údržbě a záznamy.

Tato ustanovení jsou založena na koncepci „vlastního hodnocení pilota“. S tím spojená rizika se zmírňují tím, že úkoly, které provádí určitý pilot-vlastník, musí být uvedeny v programu údržby. A proto když letadlo řídí CAMO, potvrzuje tato organizace, že byla údržba provedena řádně. Pokud letadlo neřídí CAMO, musí podobnou kontrolu provádět příslušný úřad během pravidelných kontrol letové způsobilosti. Podle toho se hodnotí i účinnost údržby prováděné pilotem-vlastníkem a v případě nutnosti se upraví program údržby tak, aby úkoly pilota-vlastníka odpovídaly jeho skutečným schopnostem.

h) Zmírnit zatěžující požadavky dozoru (systémy kvality / organizační kontroly)

30. Požadavky na schválení CAMO, zejména potřeba vnitřních / vnějších auditů nebo vnitřních organizačních kontrol, považují někteří za nepřiměřené, protože podle jejich názoru se CAMO zabývají pouze byrokratickými funkcemi, které se netýkají skutečné práce na letadle. Proto navrhuje, aby dostačovaly audity provedené příslušným úřadem. Agentura musí nejprve vyjasnit, že řízení zachování letové způsobilosti letadel je pro bezpečnost letadla stejně důležité jako skutečná údržba prováděná na letadle. Pokud nejsou úkoly zachování letové způsobilosti plněny řádně, existuje zjevné riziko, že nebude provedena ani veškerá nezbytná údržba. A proto je třeba brát vážně a odpovědné osoby nemohou získat oprávnění v této oblasti, aniž by se řádně prověřilo, že mohou tyto úkoly plnit řádně.

31. V tomto kontextu se spoléhání se pouze na audity provedené příslušným úřadem považuje za nepřijatelné z těchto důvodů:

- Veškerá oprávnění udělená CAMO (stejně jako oprávnění poskytnutá organizacím podle části M oddílu A hlavy F, části 145 a části 147) jsou založena na skutečnosti, že existuje vnitřní proces, který monitoruje soulad s nařízeními. V závislosti na velikosti organizace se toho dosahuje pomocí organizačních kontrol nebo systému kvality.
- Systém kvality má zásadní význam, když se organizace stane složitou, protože v tom okamžiku existuje řada pracovních postupů a je nezbytné zajistit řádnou komunikaci mezi různými odbory a funkcemi.
- Jedině organizace sama si je neustále vědoma existujících problémů, obtíží a neplnění a pouze ona může zajistit příslušnou nápravnou akci a následné kroky.

32. Agentura však uznává, že požadavky na schválení organizace musí být přiměřené k velikosti a složitosti organizace. Příslušným způsobem pozmění přílohu VIII k AMC k bodu M.A.616 a vytvoří novou přílohu XIII k AMC k bodu M.A.712 písm. f) s cílem přizpůsobit jejich ustanovení menší složitosti malých organizací podle části M oddílu A hlavy F a části M oddílu A hlavy G. V tomto kontextu chce agentura také připomenout, že v rozporu s tím, co si zřejmě myslí mnohé zainteresované strany, nařízení nevyžaduje, aby byl personál kontroly letové způsobilosti nezávislý, a to ani v organizacích větších než je CAMO o jedné osobě.

i) Umožnit počáteční schválení CAMO při neexistenci schváleného programu údržby

33. Počáteční schválení nezávislých CAMO (nespojených s držitelem AOC) se jeví jako možný „problém slepice a vejce“ v případě, že nemají smlouvy se zákazníky, a nemohou proto získat příslušné povolení k nabízení svých služeb. Tento problém může být způsoben tím, že:

- Formulář 14 v současné době obsažený v příloze VI k části M obsahuje odkaz na program údržby, a
- Neexistuje žádný pokyn nebo AMC vysvětlující, co je přijatelné jako odkaz na program údržby ve formuláři 14.

V důsledku toho některé příslušné úřady považují za nutné, aby formulář 14 obsahoval konkrétní programy údržby pro každé konkrétní letadlo pod dohledem žadatele. Právě tento výklad neuznává možnost odkazu na „generické programy údržby“ zahrnující různé typy a modely letadel.

34. Agentura chce nejprve připomenout, že takový výklad není podpořen pravidlem nebo AMC. Navíc není jejím záměrem vnucovat nezávislým CAMO, aby musely uzavřít smlouvu s možným zákazníkem dříve, než podají žádost o povolení. Agentura se vskutku domnívá, že jakákoli organizace by měla mít možnost získat povolení, aby mohla kontaktovat zákazníka jiné organizace, a vlastníci/provozovatelé tak měli možnost si vybrat. V důsledku toho se mění:

- Bod M.A.709 tak, aby zahrnoval pojem „základní“ a „generický“ program údržby, čímž se jasně říká, že záměrem je umožnit získání povolení pro nezávislé CAMO bez nutnosti mít zákazníky. AMC k bodu M.A.709 bude upraven tak, aby dále tento pojem vysvětloval.
- Příloha VI k části M tak, aby:
 - byl odstraněn odkaz na program údržby ve formuláři 14, související ustanovení se přesouvají k expozici řízení zachování letové způsobilosti (CAME).

- bylo ve formuláři 14 umožněno zahrnutí typů, řad nebo skupin letadel. To bude dále vysvětleno v AMC k bodu M.B.703.
- byl formulář 14 lépe přizpůsoben případu, kdy provozovatel obchodní letecké dopravy provádí také činnosti řízení zachování letové způsobilosti pro letadla nezapojená do obchodní letecké dopravy.

j) Objasnit podmínky pro údržbu součástí a složité úkoly

35. Podle současného pravidla by údržbu součástí měly provádět organizace oprávněné k údržbě s odpovídající kvalifikací pro součásti. Jedinou výjimkou je případ, kdy se údržba provádí na součásti, která je instalovaná v letadle, nebo v případě, kdy je dočasně sejmuta z letadla, pokud to pro lepší přístup výslovně povoluje příručka pro údržbu. V těchto případech může údržbu uvolnit nezávislý osvědčující personál. Kromě toho složité úkoly údržby (příloha VII) musí provádět schválená organizace pro údržbu.

36. Tato ustanovení vyvolávají mnohé otázky a obavy mezi regulovanými osobami a příslušnými úřady. Zejména:

- Není tu zmínka o tom, zda má být údržba prováděna v souladu s údaji o údržbě součástí nebo letadla. To může vést k domněnce, že jakoukoli údržbu součástí může provádět nezávislý osvědčující personál, pokud součást zůstává instalována v letadle (příklad: kontrola horké části turbomotoru).
- Text neuvádí, jaký druh licence nebo kvalifikace (letadlo nebo součást) je nezbytný u nezávislého osvědčujícího personálu pro provádění údržby součástí.
- Text jasně neříká, jaký druh uvolnění do provozu se v jednotlivých případech vydává (formulář 1 nebo uvolnění letadla do provozu).
- Nerozlišuje se podle složitosti dotčeného letadla.

37. Pro vyřešení těchto otázek se mění body M.A.502, M.A.613 písm. a), M.A.802 písm. a) a b), část M příloha IV „Kvalifikace oprávnění“ a část 145 příloha II „Třída oprávnění organizace a kvalifikační systém“ tak, aby:

- Umožnily údržbu součástí prováděnou nezávislým osvědčujícím personálem s kvalifikací pro letadla a organizacemi pro údržbu s kvalifikací pro letadla (kvalifikace A), je-li součást instalovaná v letadle nebo je-li z něj dočasně sejmuta, pokud se údržba provádí v souladu s údaji o údržbě letadla, nebo pokud to výslovně schválí úřad, v souladu s údaji o údržbě součástí (pro jednoduchou údržbu součástí). Tato údržba neopravňuje k vydání formuláře 1 a podléhá požadavkům na uvolnění letadla do provozu.
- Umožnily údržbu součástí prováděnou organizacemi pro údržbu s kvalifikací pro motor/APU (pomocná hnací jednotka) (kvalifikace B), je-li součást instalována v motoru/APU nebo je-li z něj dočasně sejmuta, pokud se údržba provádí v souladu s údaji o údržbě motoru/APU nebo, pokud to výslovně schválí úřad, v souladu s údaji o údržbě součástí (pro jednoduchou údržbu součástí).
- Umožnily pro letadla ELA1, aby nezávislý osvědčující personál s kvalifikací pro letadla prováděl:
 - Údržbu součástí v souladu s údaji o údržbě součástí, je-li součást instalována v letadle nebo je-li z něj dočasně sejmuta. To neplatí pro generální opravy součástí.

- Složité úkoly uvedené v příloze VII, pokud se tak předem dohodnou vlastník a příslušný úřad.
- Umožnily pro letadla CS-VLA, CS-22 a LSA, aby nezávislý osvědčující personál s kvalifikací pro letadla prováděl generální opravy motorů, pokud se tak předem dohodnou vlastník a příslušný úřad. To platí pouze pro motory dočasně sejmuté z letadla za účelem generální opravy, které jsou následně opět instalovány a uvolněny do provozu společně s letadlem. Nelze vydat formulář 1 EASA.

k) Umožnit přesun součástí neschopných provozu k vlastníkovi

38. Současné pravidlo vyžaduje, aby součásti neschopné provozu zůstaly pod kontrolou příslušné organizace pro údržbu součástí, a to až do rozhodnutí o tom, zda budou součásti opraveny nebo sešrotovány. Tento požadavek není v souladu s pružností, kterou zavádí toto stanovisko. Je proto nezbytné rozšířit toto oprávnění k úschově na kteroukoli schválenou organizaci pro údržbu (s kvalifikací pro součásti nebo pro letadla) a na vlastníka letadla. V případě vlastníka musí být součást nejprve označena jako neschopná provozu a přesun k vlastníkovi musí být zaznamenán v příslušném deníku. Tato změna byla zavedena v bodu M.A.504 písm. b).

l) Vytvořit novou, jednodušší licenci pro personál údržby letadel

39. Reakce, které agentura obdržela, naznačují, že kvalifikační požadavky pro licenci B1.2 jsou příliš přísné pro nižší spektrum (pokud jde o složitost) letadel s pístovými motory. Kromě toho neexistuje evropská licence pokrývající kluzáky a balóny. Tato potřeba evropské licence, která je příslušně upravena pro letadla všeobecného letectví, byla zjištěna i v A-NPA14/2006.

To se v současné době zvažuje v rámci legislativního úkolu 66.022, s NPA2008-03 v současné době ve fázi externí konzultace.

m) Vydat zmírněné požadavky pro personál kontroly letové způsobilosti a zjednodušené postupy pro provádění kontrol letové způsobilosti a vydávání osvědčení o kontrole letové způsobilosti (ARC).

40. Situace letadel registrovaných v členském státu EU a provozovaných pod dohledem třetí země, kdy regulatorní dozor nad bezpečností nebyl delegován do třetí země, musí být vyjasněna. Protože většina těchto letadel jsou velká letadla, musí být řízena CAMO, která je ve většině případů CAMO ze třetí země; současná ustanovení části M neumožňují, aby tyto CAMO vydávaly ARC. Agentura sice zvažuje možnost revize tohoto omezení ve světle smlouvy o Světové obchodní organizaci, nebylo to však součástí tohoto legislativního úkolu a bude to zpracováno jako samostatný úkol v příslušném čase. Jako dočasné řešení se bod M.A.901 mění tak, aby umožnil:

- CAMO, která řídí letadlo, prodloužit ARC vydané jinou CAMO nebo příslušným úřadem, pokud se letadlo nachází v řízeném prostředí. To platí i v případě, kdy CAMO nemá oprávnění provádět kontroly letové způsobilosti a vydávat ARC. Vychází to ze skutečnosti, že se nevyžaduje provádět kontroly letové způsobilosti a mít personál pro kontrolu letové způsobilosti, aby mohla prodloužit ARC. Tato změna byla zavedena v bodech M.A.711 písm. a) odst. 4 a M.A.901 písm. f).
- Toto opatření vychází ze skutečnosti, že pro prodloužení ACR není nutné provést kontrolu letové způsobilosti, ale pouze potvrdit, že letadlo zůstalo v řízeném prostředí. V důsledku toho není nutné mít personál pro kontrolu letové způsobilosti.

- Příslušnému úřadu provést kontrolu letové způsobilosti a vydat ARC pro letadla nezapojená do obchodní letecké dopravy, která řídí CAMO ze třetí země. Tato změna byla zavedena v bodu M.A.901 písm. i).

S těmito opatřeními může příslušný úřad členského státu registrace provést kontrolu letové způsobilosti a vydat ARC. Kromě toho tak musí učinit pouze jednou za 3 roky, protože zahraniční CAMO může prodloužit ARC vydané tímto příslušným úřadem, pokud se letadlo nachází v řízeném prostředí.

Kromě toho byl pozměněn čl. 7 odst. 3 písm. a) nařízení (ES) č. 2042/2003 tak, aby zahrnoval období nepoužití do 28. září 2009 pro povinnost uzavřít smlouvu s CAMO pro tato velká letadla uvedená výše (používaná provozovateli z třetích zemí).

41. Agentura poznamenává, že ustanovení zavedené v bodech M.A.711 písm. a) odst. 4 a M.A.901 písm. f), jak je uvedeno výše, platí pro všechna letadla, včetně letadel používaných v obchodní letecké dopravě. Cílem je umožnit CAMO, která řídí letadlo, prodloužit ARC vydané příslušným úřadem v době vydání počátečního osvědčení o letové způsobilosti pro letadlo dovezené do EU.

42. Vyjasnění a zjednodušení ustanovení souvisejících s prováděním kontroly letové způsobilosti a vydávání osvědčení o kontrole letové způsobilosti (ARC) jsou nezbytným důsledkem zvýšené pružnosti, která se zavádí v části M pro letadla v jiném než obchodním provozu, a to zejména malá letadla. V souladu s tím zavádí toto stanovisko tyto změny:

- Pro všechna nová letadla vyrobená v EU se počáteční ARC vydává společně s počátečním osvědčením o letové způsobilosti na základě souladu s 21A.183 odst. 1. Kontrola letové způsobilosti se nevyžaduje. Tato změna byla zavedena v bodu M.A.901 písm. k).
- Pro jiná než velká letadla nepoužívaná v obchodní letecké dopravě může vlastník zadat zpracování a nepřímé schválení programu údržby kterékoli CAMO, i když letovou způsobilost letadla neřídí CAMO. Tato změna byla zavedena v bodu M.A.201 písm. e).
- Pro letadla s MTOM 2 730 kg nebo méně a balóny nepoužívané v obchodní letecké dopravě:
 - Zmírněné požadavky na kvalifikaci personálu kontroly letové způsobilosti, a to jak pro CAMO, tak i příslušný úřad. Zahrnuty jsou snížené požadavky na praxi a možnost nahradit formální přípravu posouzením kompetence. Tato změna byla zavedena v bodech M.A.707 písm. a) odst. 2 a M.B.902 písm. b) odst. 2.
 - Vlastník se může rozhodnout, zda kontrolu letové způsobilosti a vydání ARC pro něj provede příslušný úřad nebo řádně schválená CAMO bez ohledu na to, zda se letadlo nachází, nebo nenachází v řízeném prostředí. To bylo zavedeno v bodu M.A.901 písm. h) odst. 2.
- Pro letadla ELA1:
 - Nezávislý osvědčující personál schválený příslušným úřadem může vydávat doporučení k ARC. To bylo zavedeno v bodu M.A.901 písm. g).

n) Přechodná ustanovení

43. Tento výše popsáný soubor pozměněných pravidel může vstoupit v platnost až po schválení Komisí. Nicméně s ohledem na to, že:

- současný termín pro zavedení části M pro letadla nezapojená do obchodní letecké dopravy je 28. září 2008,

- většina organizací pozdržela své žádosti o povolení podle části M oddílu A hlavy F a části M oddílu A hlavy G, dokud nezískají jasný obraz o změnách zavedených v části M pro všeobecné letectví, a
- příslušné úřady nebudou schopny dokončit odpovídající šetření a vydat osvědčení před 28. září 2008,

považovala agentura za nutné umožnit příslušné přechodné uspořádání pro ta ustanovení, která nelze přiměřeně naplnit před 28. září 2008, aby dotčené organizace a úřady měly čas na jejich uplatnění a zároveň bylo umožněno zachování letové způsobilosti podle vnitrostátních pravidel.

44. Tato přechodná opatření, která jsou zahrnuta v navrhovaném nařízení pozměňujícím přechodná ustanovení nařízení (ES) č. 2042/2003, stanoví:

a) Pro letadla nepoužívaná v obchodní letecké dopravě:

- Možnost příslušných úřadů a vnitrostátních CAMO vydávat/prodlužovat po 28. září 2008 osvědčení o kontrole letové způsobilosti podle požadavků členského státu maximálně dvakrát (v případě vnitrostátního úřadu pro letectví) nebo pouze jednou (v případě vnitrostátní CAMO) vždy o jeden rok. (viz čl. 3 odst. 5 pozměněného nařízení (ES) č. 2042/2003)
- Možnost pro členské státy rozhodnout o nepoužití ustanovení o povinnosti uzavřít do 28. září 2008 smlouvu s CAMO (pro velká letadla používaná provozovatelem ze třetí země). (viz čl. 7 odst. 3 písm. a) pozměněného nařízení (ES) č. 2042/2003)

b) Pro jiná než velká letadla nepoužívaná v obchodní letecké dopravě do 28. září 2009:

- Úkoly zachování letové způsobilosti může provádět CAMO schválená podle požadavků členského státu. (viz čl. 3 odst. 4 pozměněného nařízení (ES) č. 2042/2003)
- Údržbu a uvolňování letadel a součástí do provozu může provádět organizace pro údržbu schválená podle požadavků členského státu. (viz čl. 4 odst. 4 pozměněného nařízení (ES) č. 2042/2003)
- Možnost pro členský stát rozhodnout o nepoužití ustanovení o povinnosti uzavřít smlouvu s CAMO nebo se schválenou organizací pro údržbu (pro letadla dotčená bodem M.A.201 písm. i)). (viz čl. 7 odst. 3 písm. a) pozměněného nařízení (ES) č. 2042/2003)
- Možnost použít ekvivalentní vnitrostátní programy údržby. (viz čl. 3 odst. 6 pozměněného nařízení (ES) č. 2042/2003)
- Možnost pokračovat ve využívání osvědčujícího personálu kvalifikovaného podle požadavků členského státu. (viz čl. 5 odst. 1 pozměněného nařízení (ES) č. 2042/2003)
- Osvědčení o uvolnění do provozu vydaná organizací pro údržbu schválenou podle požadavků členského státu jsou rovnocenná s osvědčeními vydanými podle bodů M.A.801 a M.A.802. (viz čl. 4 odst. 4 pozměněného nařízení (ES) č. 2042/2003)

Agentura poznamenává, že od 28. září 2008 musí vlastníci/provozovatelé velkých letadel nezapojených do obchodní letecké dopravy (s výjimkou provozovatelů z třetích zemí) uzavírat smlouvu na služby s CAMO.

45. Během připomínkového období NPA požádal jeden členský stát o 3leté přechodné období, během kterého by osvědčující personál kvalifikovaný v souladu s vnitrostátními pravidly mohl pokračovat v používání svých oprávnění, aby se zmírnil dopad odchodu současného osvědčujícího personálu do důchodu a zohlednila se skutečnost, že licence B3 a ELA ještě nebudou nějaký čas k dispozici. Agentura se domnívá, že tak specifický případ nelze řešit prostřednictvím tvorby pravidel a navrhuje namísto toho využít ustanovení o pružnosti v článku 14 základního nařízení.

IV. Posouzení regulatorního dopadu

46. Jak již bylo uvedeno v kapitole II výše, počáteční posouzení regulatorního dopadu zavedení části M provedl poradce Air EuroSafe. Výsledkem byla zpráva o posouzení regulatorního dopadu 2004/S 122-102598, kterou poradce vydal 21. února 2005 a která byla zveřejněna jako příloha II k NPA07/2005. Tato zpráva obsahovala seznam odstavců, které se měly měnit, s analýzou souvisejících dopadů. Závěrem bylo, že plánované změny mají kladný dopad na regulované osoby a neovlivňují úroveň bezpečnosti. Byly navrženy jako součást NPA07/2005 (úkol M.007).

47. Protože však tento úkol byl doplněn úkoly M.005 a M.017, aby bylo možno navrhnout další změny v části M a vypracovat materiál AMC/GM, bylo provedeno další posouzení regulatorního dopadu k těmto tématům:

- Kvalifikace personálu kontroly letové způsobilosti pro letadla s MTOM 2 730 kg a nižší nezapojená do obchodní letecké dopravy (jak pro organizace podle části M oddílu A hlavy G, tak i pro příslušné úřady).
- Vydávání a obnova osvědčení o kontrole letové způsobilosti.
- Zadávání specializovaných služeb organizacemi podle části M oddílu A hlavy F.
- Údržba prováděná pilotem-vlastníkem.

48. Tyto dopady byly plně posouzeny v NPA2007-08 a závěrem bylo, že s výjimkou případu „Vydávání a obnovy osvědčení o letové způsobilosti“ plánované změny buď nemají žádný dopad, nebo mají kladný dopad na všechny dotčené sektory.

49. Ve zvláštním případě „Vydávání a obnovy osvědčení o letové způsobilosti“ byla pro vlastníky zvolena možnost rozhodnout, zda kontrolu letové způsobilosti a vydání ARC provede CAMO, nebo příslušný úřad. To by platilo pro letadla s MTOM 2 730 kg a nižší nepoužívaná v obchodní letecké dopravě. Této možnosti dávali jasnou přednost všichni zástupci průmyslu. Naproti tomu většina zástupců příslušných úřadů argumentovala tím, že to na ně uvalí blíže neurčitelné zatížení a že nedokážou vyhodnotit, zda regulované osoby budou žádat o obnovu ARC úřad, nebo CAMO. Důsledkem je riziko, že přijmou příliš málo nebo naopak příliš mnoho dalších pracovníků. Nicméně agentura zvolila právě tuto možnost, protože nabízí větší pružnost pro vlastníky a dále podporuje všeobecné letectví. Kromě toho se agentura domnívá, že trh by se měl rychle sám přizpůsobit, a příslušné úřady tak budou moci správně určit své personální potřeby.

50. Pokud jde o zachování letové způsobilosti letadel registrovaných v členském státu EU a provozovaných pod dohledem třetí země, kde regulatorní dozor nad bezpečností nebyl delegován do třetí země, zjistila agentura, že velká většina dotčených letadel je registrována ve Francii. Podle informací od DGAC-Francie z 16. května 2007 se jedná o 66 velkých letadel, které provozuje 19 provozovatelů z třetích zemí v 16 zemích mimo EU.

Tento problém byl vyřešen změnami navrhovanými v bodech M.A.711 písm. a) odst. 4, M.A.901 písm. f), M.A.901 písm. i) a čl. 7 odst. 3 písm. a) nařízení (ES) č. 2042/2003.

V Kolíně nad Rýnem dne 15. května 2008

P. GOUDOU
výkonný ředitel

PŘÍLOHA: Reakce k CRD2007-08

Všeobecné reakce:

- (1) „European Sailplane Manufacturers“ a jedna fyzická osoba trvaly na možnosti svobodné volby pro vlastníky mezi částí M a vnitrostátními nařízeními a podporovaly to skutečností, že vnitrostátní nařízení musí být zachována pro letadla podle přílohy II a že počet těchto letadel není malý.

Kromě odpovědí již uvedených v CRD2007-08 chce agentura poznamenat, že existence přílohy II neopravňuje k uplatňování vnitrostátních pravidel na letadla nezařazená do této přílohy.

Navíc, jak se uvádí v 5. bodu odůvodnění základního nařízení, *„je třeba přijmout odpovídající opatření k všeobecnému zvýšení úrovně bezpečnosti rekreačního létání. Je třeba vzít v úvahu zejména letouny a vrtulníky s nízkou maximální vzletovou hmotností, jejichž výkon se zvyšuje a které mohou létat nad celým Společenstvím a jsou vyráběny průmyslově, takže je možné pro ně v zájmu zajištění nezbytné jednotné úrovně bezpečnosti a ochrany životního prostředí přijmout lepší úpravu na úrovni Společenství“.*

V důsledku toho nelze zaručit, že tato letadla uvedená v příloze II v této příloze zůstanou trvale.

- (2) I když není dotčena stávajícími nařízeními EU, vyjádřila „European Microlight Federation“ (EMF) svůj nesouhlas s odůvodněním poskytnutým agenturou v CRD2007-08 na podporu plánovaných změn nařízení. Kromě své nespokojenosti s plánovanou částí M vyjádřila EMF znepokojení v souvislosti s budoucími výstupy úkolu MDM.032.

V důsledku toho EMF vyjádřila své důrazné přání, aby letadla s MTOM nižší než 450 kg zůstala v příloze II, jak je tomu v současné době.

Agentura poznamenává, jak již bylo řečeno v předcházejícím bodě, že nelze zaručit, že všechna letadla uvedená nyní v příloze II v této příloze zůstanou trvale.

Nicméně agentura se domnívá, že uspořádání navrhované pro část M se může podle jejího názoru po zkušenostech ukázat jako přitažlivé pro komunitu mikrolightů. Navíc práce spojené s MDM.032 stále probíhají a bude učiněno vše pro to, aby pravidla byla přizpůsobena nižší složitosti všeobecného letectví.

Agentura poskytne EMF přímo podrobnou odpověď na její reakci.

- (3) Jedna fyzická osoba uvedla, že podle toho, jak to chápe ona, odpovídá konzultační fáze CRD fázi 5 procesu při tvorbě pravidel uvedené na internetové stránce agentury, a proto by období pro konzultace mělo trvat 3 měsíce.

Agentura poznamenává, že fáze 5 „Období pro připomínky a přezkum“ odpovídá období mezi koncem externí konzultace k NPA a vydáním CRD.

Období pro reakce předložené k CRD odpovídá fázi 6 „Přijetí a zveřejnění“. Agentura nemůže vydat konečné stanovisko/rozhodnutí dříve než 2 měsíce po vydání CRD, aby poskytla dostatečný čas na reakce. To bylo uvedeno v odstavci 6 (strana 3) CRD2007-08 a představuje to krok navíc, který neexistuje v mnoha procesech při tvorbě pravidel.

- (4) Jedna fyzická osoba vznesla dotaz, kde je možno nalézt seznam organizací schválených podle části M.

Agentura poznamenává, že schvalování organizací podle části M oddílu A hlavy F a části M oddílu A hlav G nacházejících se v EU je zcela v odpovědnosti členských států, a proto za příslušné seznamy schválených organizací odpovídají členské státy.

V případě organizací ze třetích zemí má odpovědnost EASA a seznam schválených organizací bude umístěn na internetové stránce agentury.

Reakce k nařízení (ES) č. 2042/2003 a prováděcím pravidlům:

- (1) CAA-Spojené království a ENAC-Itálie navrhly sladit nařízení (ES) č. 2042/2003 se základním nařízením, jedná se zejména o ustanovení o použitelnosti, číslo nařízení a odkaz na „složitá motorová letadla“ spíše než „velká letadla“.

Agentura poznamenává, že toto sladění bude provedeno jako součást úkolu při tvorbě pravidel MDM.044, včetně příslušných konzultačních fází. Některé z těchto změn mají dopad, který je třeba vyhodnotit, a nemohou být zavedeny jako součást tohoto stanoviska.

Nicméně agentura již nahradila odkaz na nařízení (ES) č. 1592/2002 uvedený ve formuláři 15a a formuláři 15b novým odkazem na nařízení (ES) č. 216/2008.

Veškeré další existující odkazy na nařízení (ES) č. 1592/2002 lze v mezidobí řešit použitím čl. 69 odst. 1 nařízení (ES) č. 216/2008, který stanoví, že odkazy na zrušené nařízení (ES) č. 1592/2002 mají být považovány za odkaz na nařízení (ES) č. 216/2008 a mají být čteny v souladu se srovnávací tabulkou uvedenou v příloze VI nařízení (ES) č. 216/2008.

- (2) FOCA-Švýcarsko požádal EASA o výklad toho, zda balón může, či nemůže být provozován v obchodní letecké dopravě, aby bylo jasné, která ustanovení nařízení (ES) č. 2042/2003 je nutné splňovat.

Postoj agentury je takový, že klíčovou otázkou není, zda balóny mohou, či nemohou být provozovány v „obchodní letecké dopravě“, ale zda pro ně platí, nebo neplatí ustanovení nařízení (ES) č. 2042/2003 týkající se „obchodní letecké dopravy“.

Čl. 1 odst. 3 nařízení (ES) č. 2042/2003 stanoví, že „*ustanovení tohoto nařízení související s obchodní leteckou dopravou se vztahují na licencované letecké dopravce, jak je vymezují právní předpisy Společenství*“.

V důsledku toho je třeba použít nařízení Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům.

V tomto konkrétním případě jsou balóny vyňaty z tohoto nařízení č. 2407/92 na základě jeho čl. 1 odst. 2, a v důsledku toho se na ně ustanovení nařízení (ES) č. 2042/2003 související s „obchodní leteckou dopravou“ v současné době nevztahují.

Nicméně situace se může v blízké budoucnosti změnit, až budou vydána prováděcí pravidla pokrývající provozní požadavky pro letadla zapojená do obchodního provozu. To může vyvolat nutnost změny nařízení (ES) č. 2042/2003.

- (3) AustroControl navrhl sladit definice „letadla ELA1“ uvedené v CRD2007-08, NPA2008-03 a NPA2008-07. Kromě toho „European Sailplane Manufacturers“, „British Balloon and Airship Club“ a dvě fyzické osoby navrhly některé změny definice „letadla ELA1“.

Agentura poznamenává, že definice „letadla ELA1“, která bude uvedena v tomto stanovisku podle článku 2 nařízení (ES) č. 2042/2003, je stejná jako definice, kterou se navrhuje v NPA2008-07 „Proces ELA, Změny standardu a opravy a Specifikace osvědčení pro lehká sportovní letadla“. Nicméně v NPA2008-03 pokrývá „licence ELA“ nejenom letadla ELA1, ale i některá letadla ELA2.

Agentura doporučuje, aby byly tyto připomínky zaslány znovu během konzultační fáze k NPA2007-08, která končí 18. července 2008.

- (4) AustroControl, CAA-Spojené království, DGAC-Francie, ENAC-Itálie a „Deutscher Aero Club“ navrhly některé redakční a vyjasňující změny výjimek v bodech M.A.302 písm. i) a M.A.901 písm. k).

Kromě toho DGAC-Francie navrhl změny výjimek v bodech M.A.606 písm. h) a M.A.801 písm. d), aby se zajistilo, že pokrývají všechna jiná než velká letadla nepoužívaná v obchodní letecké dopravě bez ohledu na to, jaký druh organizace nebo osoby provádí údržbu.

Agentura tyto výjimky odpovídajícím způsobem přeformulovala. Kromě toho byly pro větší jasnost textu všechny výjimky převedeny z části M do nařízení (ES) č. 2042/2003 takto:

- o bod M.A.904 písm. f) se převádí do čl. 3 odst. 4.
- o body M.A.901 písm. k) a M.A.903 písm. c) se převádějí do čl. 3 odst. 5.
- o bod M.A.302 písm. i) se převádí do čl. 3 odst. 6.
- o bod M.A.802 písm. c) se převádí do čl. 4 odst. 4.
- o body M.A.606 písm. h) a M.A.801 písm. d) se převádějí do čl. 5 odst. 1.

- (5) „Royal Danish Aeroclub“, „Europe Air Sports“ a „Norwegian Air Sports Federation“ požádaly o prodloužení přechodného období do 28. září 2010.

Agentura je toho názoru, že přechodné období do 28. září 2009 poskytuje dostatek prostoru pro příslušné uplatnění navrhovaných změn.

- (6) AustroControl navrhl definovat v nařízení (ES) č. 2042/2003 pojem „obchodní provoz“ zavedený v bodu M.A.201 písm. i) a dále navrhl omezit ho na letadla kategorie vyšší než je kategorie kluzáků a motorových kluzáků.

Agentura poznamenává, že pojem „obchodní provoz“ je již definován v základním nařízení. A navíc tento pojem zahrnuje i kluzáky a motorové kluzáky.

- (7) DGAC-Francie navrhl, stejně jako již navrhoval v NPA2007-08, aby pro jiná než velká letadla nepoužívaná v obchodní letecké dopravě nebyl program údržby schvalován, ale byl pouze přijatelný pro příslušný úřad. Záměrem návrhu je, aby s výjimkou omezení letové způsobilosti (ALI), směrnic o letové způsobilosti a dalších povinných údajů byl obsah programu údržby pro tato letadla ponechán na odpovědnosti vlastníka a aby nebyl schvalován příslušným úřadem.

Postojem agentury je, že dříve než může být program údržby považován za „schválený“ nebo „přijatelný“, musí příslušný úřad nejprve určit, zda obsah splňuje požadavky uvedené v bodu M.A.302, zejména v bodu M.A.302 písmena d) a h). Kromě toho se takové schválení/přijetí musí vždy oznamovat.

A protože agentura nevidí žádný rozdíl mezi pojmy „schválený“ a „přijatý“, navrhovaný text se nemění.

- (8) Jedna fyzická osoba připomněla, že výsledný text pro bod M.A.302 písm. g) se liší v CRD2007-08 a CRD2007-01 a požadovala konsolidovaný výsledný text.

Agentura poznamenává, že bod M.A.302 písm. g) v CRD2007-01 odpovídá bodu M.A.302 písm. h) v CRD2007-08.

Agentura přijímá připomínku a mění bod M.A.302 písm. h) v tomto stanovisku, aby byl v souladu s návrhem předloženým v CRD2007-01. Agentura poznamenává, že připomínkové období pro CRD2007-01 již skončilo a k navrhovanému textu nebyly předloženy žádné záporné reakce.

Tato změna znamená, že není nutné zahrnout návrh předložený CAA-Spojené království, který žádá nahradit v bodu M.A.302 písm. h) slova „držitel schválení modifikace“ slovy „držitel schválení malé změny“.

- (9) „Deutscher Aero Club“ a „Europe Air Sports“ požádaly o modifikaci bodu M.A.403 písm. b), aby bylo pilotu-vlastníkovi umožněno rozhodnout u úkolů uvedených v příloze VIII, zda porucha letadla vážně ohrožuje bezpečnost letu, a tedy rozhodnout, kdy a jaká nápravná opatření musí být přijata před dalším letem a které odstranění poruchy může být odloženo. Jako odůvodnění se uvádí, že před zavedením licence na údržbu letadel ELA navrhované v NPA2008-03 nebude dostatek osvědčujícího personálu na podporu těchto otázek.

Postoj agentury je takový, že nelze zaručit, že pilot-vlastník má odpovídající způsobilost k rozhodnutí, zda lze, či nelze odstranění poruchy odložit. V důsledku toho lze-li zjištěnou poruchu odstranit úkolem podle přílohy VIII, smí pilot-vlastník provést takové úkoly před letem, ale nesmí je odložit.

Navíc agentura nesouhlasí s odůvodněním uvedeným v reakci, protože neexistují důkazy, že budoucí počet držitelů licence ELA bude vyšší než současný počet osvědčujícího personálu kvalifikovaného podle vnitrostátních pravidel. Před vznikem licence na údržbu letadel ELA se osvědčující personál pro kluzáky a balóny může kvalifikovat naplněním požadavků členského státu, stejně jako nyní.

- (10) AustroControl a DGAC-Francie předložily připomínku související s konkrétními ustanoveními pro letadla ELA1 nepoužívaná v obchodní letecké dopravě, která se plánují v bodech M.A.502 písm. d) a M.A.801 písm. c) o složitých úkolech údržby. Obavy vyjádřily zejména z možného zatížení příslušných úřadů vyplývajícího z toho, že se požaduje, aby existovala dohoda mezi vlastníkem a příslušným úřadem, a z toho, že úřad musí ověřovat, zda má nezávislý osvědčující personál příslušnou kvalifikaci a nedávnou praxi, příslušné údaje o údržbě součásti, nástroje, vybavení a materiály a má přístup k příslušným zařízením:

- o AustroControl navrhl ponechat v bodu M.A.801 písm. c) požadavky na kvalifikaci, praxi, údaje o údržbě, nástroje, vybavení, materiály a zařízení pro nezávislý osvědčující personál, ale nepožadovat ověření příslušným úřadem.

- o DGAC-Francie navrhl:
 - Vypustit v bodu M.A.502 písm. d) ustanovení, která dovolují nezávislému osvědčujícímu personálu provádět složité úkoly údržby součástí a generální opravy motorů a vrtulí.
 - Vypustit v bodu M.A.801 písm. c) a zahrnout do bodu M.A.801 písm. b) odst. 2 možnost pro nezávislý osvědčující personál provádět složité úkoly údržby letadel na letadlech ELA1 bez konkrétních požadavků na kvalifikaci, praxi, údaje o údržbě, nástroje, vybavení, materiály a zařízení.

Agentura je toho názoru, že návrh předložený DGAC-Francie není konzistentní, protože neumožňuje provedení žádného složitého úkolu údržby součástí, ale umožňuje provedení složitého úkolu údržby letadel bez jakýchkoli dalších požadavků.

Navíc agentura nesouhlasí s připomínkou předloženou DGAC-Francie, že tato schvalování případ od případu nejsou založena na podrobných požadavcích a mohou vést k problémům odpovědnosti a nerovného zacházení mezi uživateli, přičemž zároveň DGAC-Francie navrhuje použít pro tyto případy ustanovení o pružnosti z článku 14 základního nařízení.

Návrh agentury již obsahuje požadavky a případné nerovné zacházení by mělo být vyloučeno tím, že příslušný úřad vytvoří příslušné postupy, a to bez ohledu na to, zda se jedná o schvalování případ od případu na základě návrhu agentury nebo vydání výjimky podle článku 14.

Pokud jde o návrh předložený AustroControl, je stanovisko agentury takové, že odstraněním požadavku na ověření příslušným úřadem se zcela vylučuje kompenzační opatření, protože požadavek příslušné kvalifikace, praxe, údajů o údržbě, nástrojů, vybavení, materiálů a zařízení již platí pro veškerou údržbu, kterou provádí jakákoli osoba nebo organizace na jakémkoli letadle nebo součásti.

Nicméně agentura předloží materiál AMC vysvětlující, že dohoda mezi majitelem a příslušným úřadem smí obsahovat provedení řady složitých úkolů během delšího časového období, pokud tato dohoda popisuje údaje, nástroje, vybavení, materiály a zařízení, které mají být použity, a příslušný úřad bude provádět namátkové kontroly k ověření souladu.

- (11) AustroControl a CAA-Spojené království předložily připomínku související s konkrétními ustanoveními pro letadla ELA1 nepoužívaná v obchodní letecké dopravě, která se plánují v bodu M.A.901 písm. g).
- o AustroControl navrhl umožnit v bodu M.A.901 písm. g) nezávislému osvědčujícímu personálu po dva po sobě následující roky nejenom vydávat doporučení, ale také vydávat a prodlužovat ARC. Navíc AustroControl navrhl vypustit požadavek, aby příslušný úřad posuzoval a přijímal tento osvědčující personál.
 - o CAA-UK navrhl změnit bod M.A.901 písm. g) tak, aby stanovil, že toto ustanovení se nevztahuje na letadla ELA1 zapojená do obchodního provozu. Odůvodněním je, že tato letadla musí mít smlouvu s CAMO.

Agentura je toho názoru, že návrh předložený AustroControl neumožňuje žádnou kontrolu nad procesem kontroly letové způsobilosti a nad kvalifikací personálu. Navíc vydávání ARC není oprávněním spojeným s držitelem kvalifikace podle části 66.

Pokud jde o návrh předložený CAA-Spojené království, agentura s ním souhlasí, ale namísto odkazu na „obchodní provoz“ se uvede odkaz na letadla pokrytá bodem M.A.201

písm. i), protože je možné, že pro některý druh „obchodního provozu“ není nutné mít smlouvu s organizací podle části M oddílu A hlavy G. Bod M.A.901 písm. g) byl příslušným způsobem upraven.

- (12) „Europe Air Sports“ trvala na možnosti propojit schválení podle části M oddílu A hlavy F a části M oddílu A hlavy G.

Agentura potvrzuje svůj postoj vyjádřený v CRD2007-08.

- (13) Jedna fyzická osoba požádala o možnost, aby organizace podle části M oddílu A hlavy F mohla mít i oprávnění organizace podle části M oddílu A hlavy G bez toho, aby splňovala požadavky části M oddílu A hlavy G.

Postoj agentury je takový, že to není možné, protože část M oddílu A hlavy F nezahrnuje požadavky související se zachováním letové způsobilosti.

- (14) ENAC-Itálie navrhl zahrnout některá ustanovení o pružnosti pro organizace podle části M oddílu A hlavy F provádějící údržbu letadel používaných pro jiný obchodní provoz, než je obchodní letecká doprava. Tato ustanovení by byla podobná ustanovením existujícím v současné době v části 145.

Agentura přijala návrh a pozměnila text takto:

- Přidává se nový bod M.A.606 písm. h) zahrnující provádění opakovaných předletových příkazů letové způsobilosti velitelem a vydávání omezených schválení osvědčení veliteli při provozu ve velké vzdálenosti od podporovaných míst.
- Bod M.A.615 se mění, aby umožnil kdekoliv provedení údržby kvůli neschopnosti provozu letadla nebo nutnosti podpořit příležitostnou údržbu.

- (15) CAA-Spojené království navrhl umožnit příslušnému úřadu v bodu M.B.902 písm. b) stejnou pružnost při používání další praxe namísto kvalifikace, jako se poskytuje průmyslu v bodu M.A.707 písm. a).

Agentura návrh přijala.

- (16) AustroControl navrhl vyškrtnout z bodu M.A.709 odkaz na MPD a MRB v „základním“ programu údržby s tím, že tyto dokumenty se nepoužívají pro malá letadla.

Agentura návrh nepřijala, protože „základní“ program údržby může vytvořit i CAMO ucházející se o povolení pro velká letadla nepoužívaná v obchodní letecké dopravě. Pro tato letadla mohou být MPD a MRB platná.

- (17) ENAC-Itálie navrhl zařadit do bodu M.A.711 písm. a) jako oprávnění i schvalování programů údržby s pomocí nepřímých schvalovacích postupů.

Agentura s návrhem nesouhlasí, protože program údržby schválený nepřímým schvalovacím postupem je stále považován za schválený příslušným úřadem.

- (18) Některé připomínky fyzických osob žádaly o vyjasnění, co je „řízené prostředí“ a jaké jsou jeho dopady. Na tyto připomínky dostanou jejich autoři odpovědi individuálně.

Nicméně agentura poznamenává, že:

- Definici „řízeného prostředí“ lze nalézt v bodu M.A.901 písm. b).

- Definice „řízeného prostředí“ je stejná pro všechny typy letadel a všechny typy provozu, dokonce i pro soukromý provoz. Nicméně bod M.A.901 písm. e) zavádí pružnost s cílem umožnit CAMO vydat ARC pro určitá letadla a provozu i v případě, že se letadlo nenachází v „řízeném prostředí“.
 - Aby mohla být považována za provedenou v „řízeném prostředí“, musí být veškerá údržba provedena organizacemi podle části M oddílu A hlavy F nebo části 145. Jedinou výjimkou jsou úkoly údržby prováděné pilotem-vlastníkem nebo nezávislým osvědčujícím personálem.
- (19) CAA-Spojené království navrhl, aby plánované oprávnění umožňující CAMO prodloužit ARC, které bylo vydáno příslušným úřadem, bylo použito i pro obchodní leteckou dopravu. Cílem je povolit prodloužení těch ARC, která byla původně vydána, když bylo letadlo dovezeno do EU a zůstalo v řízeném prostředí.
- Bod M.A.901 písm. f) a formulář 15a EASA se upravuje příslušným způsobem.
- (20) „French Gliding Union“ požádala o úpravu bodu M.A.901 písm. g), aby umožnil CAMO vydávat ARC pro letadla ELA1 na základě doporučení vydaného nezávislým osvědčujícím personálem.
- Agentura tento návrh nepodporuje. V tomto případě může být ARC vydáno pouze příslušným úřadem, protože právě tyto úřady přijímají osvědčující personál, který vydává doporučení.
- (21) Jedna fyzická osoba trvala na potřebě budoucího opatření umožňujícího kvalifikovaným subjektům nebo posuzovacím orgánům provádět kontrolu letové způsobilosti a vydávat ARC pro letadla ELA.
- Agentura již vysvětlila v CRD2007-08, že současná definice kvalifikovaných subjektů obsažená v základním nařízení to nedovoluje. Kromě toho základní nařízení neobsahuje pojem posuzovací orgány.
- (22) AustroControl a CAA-Spojené království vyjádřily svůj nesouhlas s povinností příslušných úřadů provádět kontrolu letové způsobilosti a vydávat ARC, je-li to volba vlastníka, jak je popsáno v bodu M.A.901 písm. h) odst. 2. Oba úřady navrhují ponechat na úřadu rozhodnutí o tom, zda provede, či neprovede kontrolu letové způsobilosti, a v případě AustroControl navrhují vyloučit jakákoli omezení podle hmotnosti a použití.
- Postoj agentury je, že ponechání rozhodnutí na příslušném úřadu by vedlo k nerovnému zacházení v různých zemích a mělo by dopad na hospodářskou soutěž.
- (23) AustroControl navrhl přidat nový odstavec v bodu M.A.901 umožňující příslušnému úřadu vydávat ARC na základě formuláře 52 pro nová letadla vyrobená v rámci EU bez nutnosti provést kontrolu letové způsobilosti.
- Návrh byl přijat a bod M.A.901 písm. k) se přidává.
- (24) ENAC-Itálie předložil připomínku, že body M.A.903 a M.A.904 odkazují na převod registrace letadla v rámci EU a kontrolu letové způsobilosti letadla dovezeného do EU. Argumentují tím, že Norsko, Švýcarsko, Lichtenštejnsko a Island nejsou členy EU, a proto by to znamenalo, že musí být řízeny v souladu s bodem M.A.904. Proto navrhují změnit slova „EU“ na „členské státy EASA“.

Agentura poznamenává, že základní nařízení hovoří o „členských státech“ ve významu „členské státy EU“. Ostatní evropské země jsou považovány za „třetí země“.

Nicméně výše uvedené čtyři země jsou pokryty příslušnými mezinárodními dohodami:

- Dohoda o EHP (Evropský hospodářský prostor) v případě Norska, Lichtenštejnska a Islandu.
- Dohoda mezi EU a Švýcarskem.

Tyto dohody zavádějí ustanovení nařízení EU, která platí pro jednotlivé země, a proto v konečném důsledku tyto čtyři země používají stejné postupy převodu jako členské státy EU.

Agentura proto návrh nepřijala.

- (25) Jedna fyzická osoba požadovala, aby piloti-vlastníci měli oprávnění provádět stejné úkoly nezávisle na kategorii letadla (kluzáky, motorová letadla...). Odůvodněním bylo, že žádná skupina pilotů není více nebo méně zkušená.

Postoj agentury je, že úkoly povolené pro piloty-vlastníky se pro jednotlivé kategorie letadel liší s ohledem na jejich odlišné systémy a složitost. Rozlišení nesouvisí se zkušenostmi pilotů.

- (26) DGAC-Francie předložil připomínku, že podle jejich výkladu současného pravidla mohou ve Francii organizace podle části 145 s kvalifikací A provádět jednoduchou údržbu součástí „na křídle“ za použití údajů o údržbě součástí.

Uvedli také, že ve Francii je běžnou praxí, že nezávislý osvědčující personál provádí určitou nesložitou údržbu pístových motorů v souladu s údaji o údržbě motoru.

V obou případech se uvolnění do provozu provádí na úrovni letadla.

Protože podle tohoto stanoviska text v bodu M.A.502 písm. b) a c) vyžaduje, aby jakoukoli údržbu provedenou v souladu s údaji o údržbě součástí uvolňovaly do provozu organizace s kvalifikací B/C, uvědomil si DGAC-F, že v těchto praktikách nelze pokračovat, a předpokládá závažný dopad na organizace pro údržbu, nezávislý osvědčující personál a vlastníky/provozovatele.

Nicméně se domnívá, že pro jednoduchou údržbu součástí nevyžadující zapojení specializovaných znalostí k žádnému dopadu na bezpečnost nedojde, bude-li tato praxe povolena.

Tento postoj sdílela i „Alitalia Servizi“, italská organizace podle části 145 s kvalifikací A, která v současné době provádí některé úkoly v souladu s údaji o údržbě součástí při provádění liniové údržby letadel, např. výměnu opěrek sedaček a dvířek u skříněk v kuchyňce.

Agentura uznává, že tento návrh může způsobit neodůvodněné zatížení v případě údržby jednoduchých součástí prováděné během údržby letadla (kontrola hmotnosti hasicích přístrojů, jednoduché opravy sedaček a kuchyňek atd.). Nicméně není záměrem agentury povolit jakýkoli druh údržby součástí „na křídle“ (nebo „dočasně sejmutých“) bez příslušné kvalifikace B/C (inspekce a opravy motorových modulů, ...).

V důsledku toho a v souladu s návrhem, který předložil DGAC-Francie, agentura pozměnila bod M.A.502 písmena b) a c), aby umožnila příslušným úřadům výslovně odsouhlasit, které druhy údržby součástí lze provádět bez kvalifikace B/C.

Kromě toho agentura připojí materiál AMC, který objasní rozsah údržby, který může být schvalován, a kontrolní postupy, které musí být zavedeny. Jedním z hlavních cílů tohoto

opatření je ujistit se, že personál bude mít pro tyto úkoly příslušnou kvalifikaci. V mnoha případech jsou u složitých součástí nezbytné zvláštní kvalifikace a na to pouhá licence B1 nebo B2 nestačí.

(27) Kromě toho agentura zavedla redakční a malé změny v těchto odstavcích:

- o V bodu M.A.201 písm. e) se vrátí k původnímu textu, který zní (navrhl DGAC-Francie):

„Za účelem splnění odpovědnosti v písmenu a) smí vlastník letadla uzavřít smlouvu“

Cílem této změny je vyhnout se případné dvojznačnosti v souvislosti se záměrem nařízení.

Jak uvádí bod M.A.201 písm. a), odpovídá vlastník za zachování letové způsobilosti letadla, aniž by se zmiňoval o tom, zda vlastník provádí tyto úkoly sám, nebo je někomu zadá a zodpovídá za ně.

Bod M.A.201 písm. e) poskytuje vlastníkovvi možnost uzavřít smlouvu s CAMO převádějící odpovědnost za provedení úkolů zachování letové způsobilosti na CAMO.

- o V bodu M.A.201 písm. e) se vkládají slova *„je-li organizace držitelem příslušných schválených postupů“*. (Navrhl CAA-Spojené království)
- o V bodu M.A.302 písm. d) odst. 2 se slova *„jakmile budou schváleny příslušným úřadem“* nahrazují slovy *„jakmile budou schváleny v souladu s bodem M.A.302 písm. b) nebo bodem M.A.302 písm. c)“*. (Navrhl CAA-Nizozemsko)
- o V bodu M.A.302 písm. i), který byl nyní převeden do čl. 3 odst. 6 nařízení (ES) č. 2042/2003, se odstraňuje požadavek doplnit vnitrostátní program údržby postupy zajišťujícími soulad s bodem M.A.302 písm. g) a h). (Navrhl CAA-Nizozemsko)

Agentura poznamenává, že příloha I k AMC k bodu M.A.302 a AMC k bodu M.B.301 písm. b) nestanoví, že by takové postupy měly být zahrnuty.

- o Bod M.A.502 písm. d) je pro snazší pochopení přeformulován. (Navrhly AustroControl a CAA-Spojené království)
- o V bodu M.A.711 písm. a) odst. 3 se slova *„uzavřít smlouvu“* nahrazují slovy *„uzavřít dodavatelskou smlouvu“*. (Navrhl CAA-Spojené království)
- o V bodu M.A.711 písm. b) odst. 1 se doplňují slova *„a následně ho prodlouží podle podmínek uvedených v bodu M.A.901 písm. c) odst. 2 nebo M.A.901 písm. e) odst. 2“*. (Navrhl ENAC-Itálie)
- o V bodu M.A.714 písm. b) se doplňují slova *„nebo, použije-li se, prodloužena“*. (Navrhl ENAC-Itálie).
- o V části M příloze I odst. 5.1 se vkládá nový bod 8 zavádějící povinnost CAMO zaslat do 10 dnů kopii veškerých vydaných nebo prodloužených ARC příslušnému úřadu členského státu registrace. (Navrhl ENAC-Itálie).
- o V části M příloze VI podmínka 6 se slovo *„smlouvy“* nahrazuje slovy *„dodavatelské smlouvy“*. (Navrhl CAA-Spojené království)

(28) Následující návrhy nebyly do tohoto stanoviska zahrnuty, protože se agentura domnívá, že text je již dostatečně jasný:

- o AustroControl navrhl zahrnout kluzáky a motorové kluzáky do bodu M.A.901 písm. e).

Agentura poznamenává, že bod M.A.901 písm. e) již zmiňuje „letadla s MTOM 2 730 kg a nižší“. Pojem „letadlo“ zahrnuje kluzáky a motorové kluzáky.

- o CAA-Spojené království navrhl vypustit podmínku 7 z přílohy VI k části M, argumentuje tím, že pozastavení AOC nesmí mít vliv na činnosti organizace podle části M hlavy G.

Agentura poznamenává, že podmínka 7 je již formulována takto:

„...pokud příslušný úřad výslovně neuvede jinak“

To znamená, že příslušný úřad již má možnost zachovat povolení CAMO.

- o CAA-Spojené království navrhl změnit přílohu VI k části M takto:

„V souladu s nařízením Komise (ES) č. 2042/2003 ve znění pozdějších předpisů a po splnění podmínek uvedených dále členské státy osvědčují“

Agentura poznamenává, že současný text je správný, protože odkazuje na „...nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 v tomto období v platnosti...“. To znamená nařízení, které je v platnosti v době, kdy příslušný úřad vydává povolení.

- (29) Následující návrhy nebyly zahrnuty do tohoto stanoviska buď proto, že stojí mimo zadání tohoto úkolu, nebo proto, že by toto téma mohlo vyvolat závažné připomínky a diskuse. Proto je nutné je prodiskutovat a konzultovat a měly by být pokryty v samostatném legislativním úkolu. Agentura zahrne tyto návrhy do „seznamu tvorby pravidel“.

- o CAA-Spojené království navrhl, aby byla poskytnuta definice „programu údržby“ a „plánu údržby“.
- o CAA-Spojené království navrhl, aby byl vyžadován formální systém kvality u velkých organizací podle části M oddílu A hlavy F s odůvodněním, že pro velké organizace podle části M oddílu A hlavy G řídicí letadla nezapojená do obchodní letecké dopravy se již vyžaduje.
- o ENAC-Itálie navrhl, aby osoby odpovědně buď za systém kvality nebo za organizační kontrolu v organizacích podle části M oddílu A hlavy F a části M oddílu A hlavy G, byly schvalovány příslušným úřadem s použitím formuláře 4 EASA.

Agentura poznamenává, že v současné době se toto nevyžaduje ani pro organizace podle části 145.

- o CAA-Spojené království navrhl, aby omezující podmínka pro související praxi uvedená v bodech M.A.707 písm. a) a M.B.902 písm. b) závisela na MTOM letadla, a ne na jeho použití. Proto navrhl stanovit omezující podmínku pro MTOM 2 730 kg bez ohledu na to, zda letadlo je, či není používáno v obchodní letecké dopravě. Odůvodňuje to tím, že je pro letadla neklasifikovaná jako velká velmi obtížné nalézt kurzy formální odborné přípravy, a to bez ohledu na jejich použití.

I když tento návrh nebyl zařazen, navrhl ENAC-Itálie změnit AMC k bodu M.A.606 písm. c), AMC k bodu M.A.706 odst. 4.7, AMC k bodu M.A.707 písm. a) odst. 1) a AMC k bodu M.A.707 písm. a) odst. 2), aby se vyjasnilo, jak a kde je možné provádět kurzy formalizované odborné přípravy a kdy je možné tuto přípravu nahradit posouzením příslušného úřadu pro balóny a letadla s MTOM nižší než 2 730 kg používané v obchodní letecké dopravě.

Tento návrh ENAC bude analyzován a před vydáním rozhodnutí bude v případě nutnosti upraven materiál AMC.

- o CAA-Spojené království a ENAC-Itálie navrhly umožnit předpoklad prodloužení ARC bez ztráty kontinuity ve vzorci zachování letové způsobilosti. Cílem bylo umožnit vlastníkovvi pružnost, aby mohl umístit ARC v letadle v době, kdy je letadlo na základně.

Nicméně CAA-Spojené království navrhl období 30 dnů trvání tohoto předpokladu, zatímco ENAC navrhl 5 dnů.

Reakce na materiál AMC:

Následující návrhy změn nebo doplňků materiálu AMC agentura prověří a text bude podle požadavků upraven před vydáním závěrečného rozhodnutí (AMC/GM). Toto rozhodnutí bude vydáno, jakmile toto stanovisko schválí Komise:

- (1) CAA-Nizozemsko navrhl odstranit z AMC k bodu M.A.401 písm. c) odst. 4 hmotnostní omezení.

To agentura přijala.

- (2) CAA-Spojené království, „Broadland Balloon Flights“, „British Balloon and Airship Club“, „GEFA-FLUG“ a řada fyzických osob uvedly, že se zdá, že AMC k bodu M.A.605 písm. a) vyžaduje, aby pro inspekci balónů a vzducholodí byl k dispozici hangár.

Text bude při vydání závěrečného rozhodnutí (AMC/GM) upraven takto:

„Pro balóny a vzducholodi nemusí být k dispozici hangár tam, kde lze údržbu obalu a zařízení ve spodní části provést lépe venku, za předpokladu, že veškerou nezbytnou údržbu lze ukončit v souladu s bodem M.A.402. Pro složitější opravy nebo údržbu součástí vyžadující formulář 1 EASA by měly být k dispozici vhodné schválené dílny. Zařízení a okolní podmínky pro inspekci a údržbu by měly být definovány v organizační příručce pro údržbu.“

- (3) ENAC-Itálie navrhl změnit AMC k bodům M.A.606 písm. c), M.A.706 odst. 4.7, M.A.707 písm. a) odst. 1 a M.A.707 písm. a) odst. 2 pro větší jasnost toho, jak a kde lze provést kurzy formalizované odborné přípravy a kdy lze tuto přípravu nahradit posouzením příslušného úřadu pro balóny a letadla s MTOM nižší než 2 730 kg používané v obchodní letecké dopravě.

To agentura přijala.

- (4) AustroControl navrhl nahradit odkaz na „Část 66 úroveň 1 všeobecné seznámení“ odkazem na „Část 66 příloha III úroveň 1 všeobecné seznámení“. To platí pro odstavce AMC k bodům M.A.706, M.A.707 písm. a) odst. 1, M.A.707 písm. a) odst. 2, M.B.902 písm. b) odst. 1 a M.B.902 písm. b) odst. 2.

To agentura přijala.

- (5) CAA-Spojené království a „British Balloon and Airship Club“ navrhly přidat materiál AMC vysvětlující, co znamená „s pomocí tohoto kvalifikovaného personálu“ v bodu M.A.710 písm. b) a zda osoba, která podepsala ARC, musí být přítomna při prohlídce letadla.

Agentura poznamenává, že kontrola letové způsobilosti zahrnuje kontrolu dokumentů a fyzickou prohlídku. Podle bodu M.A.710 písm. c) odst. 5 musí být při fyzické prohlídce zajištěno, že nebudou zjištěny žádné nesrovnalosti mezi letadlem a kontrolovanými dokumenty.

Postoj agentury je takový, že toho lze dosáhnout pouze tehdy, pokud bude personál kontroly letové způsobilosti přítomen během fyzické prohlídky. Během této prohlídky může personálu kontroly letové způsobilosti pomoci personál podle části 66 při otevírání panelů, provádění zkoušek atd.

AMC k bodu M.A.710 písm. b) bude upraven příslušným způsobem.

- (6) DGAC-Francie navrhl přidat materiál AMC pro objasnění:
 - o Jak dlouho může typ letadla zůstat ve schváleném rozsahu práce, pokud CAMO nemá smluvního zákazníka pro tento typ.
 - o Zda je možné povolit CAMO provádět kontroly letové způsobilosti na určitém typu letadla, aniž by měla pro tento typ smluvního zákazníka nebo se snažila o jeho získání.
- (7) ENAC-Itálie navrhl zavést v souvislosti s osobami oprávněnými k prodlužování ARC na základě nového oprávnění v AMC k bodu M.A.711 písm. a) odst. 4 objasňujícího, jak příslušný úřad tyto osoby formálně schvaluje a jak organizace vydává povolení.
- (8) ENAC-Itálie navrhl vložit do AMC k bodu M.A.901 písm. c) odst. 2, M.A.901 písm. e) odst. 2 a M.A.901 písm. f) další informace o tom, jak může CAMO prokázat, že ARC není prodlouženo, pokud má informace o tom, nebo má důvod se domnívat, že letadlo není letově způsobilé. Kromě toho ENAC-Itálie navrhuje zavést příklad „zprávy o souladu“.
- (9) ENAC-Itálie navrhl pozměnit AMC k bodům M.A.903 písm. a) a M.B.105 písm. a), aby bylo při převodu registrace letadla v rámci EU zajištěno, že vzájemná výměna informací bude zahrnovat oznámení o tom, že ARC bylo vydáno v souladu s vnitrostátními pravidly.
- (10) AustroControl navrhl zařadit motorové kluzáky do AMC k bodu M.B.301 písm. b) odst. 3.
- (11) ENAC-Itálie navrhl vložit do AMC k bodu M.B.703 další informace o tom, jak vyplnit formulář 14 EASA.
- (12) AustroControl navrhl vzít v úvahu NPA2007-07, které v současné době prochází revizí, při definování skupinové kvalifikace v AMC k bodu M.B.703.
- (13) CAA-Nizozemsko navrhl nahradit slova „postupy pro urychlení zavedených kontrolních období“ slovy „podrobnosti nebo odkaz na programy urychlení“ v odstavci 1.1.7 přílohy I k AMC k bodům M.A.302 a M.B.301 písm. b).
- (14) CAA-Spojené království navrhl přidat materiál AMC objasňující, co v příloze VII „Složitě úkony údržby“ znamenají tyto pojmy:
 - o „schválený nebo oprávněný svářeč“ v odst. 3 písm. c).
 - o „zvláštní nástrojové vybavení“ v odst. 5 písm. a).
- (15) „Deutscher Aero Club“ a 2 fyzické osoby navrhly změnu v seznamu úkolů obsaženém v AMC k příloze VIII „Omezená údržba prováděná pilotem-vlastníkem“.

- (16) CAA-Spojené království navrhl zahrnout do systémů kvality podle části 145 a části 21 požadavek podobný požadavku navrženému v odstavci e) přílohy VIII k AMC k bodu M.A.616, kde by organizace měla oznámit příslušnému úřadu veškerá zjištění vyplývající z organizační kontroly.
- (17) CAA-Spojené království navrhl vypustit změnu AMC k části 145 oddíl A bod 50 písm. a) odst. 2.8 písm. d) umožňující zjednodušený postup pro vydávání formuláře 1 pro součásti, jejichž údržbu v USA a Kanadě provádějí organizace neschválené podle části 145. Odůvodněním je, že to podkopává stávající dvoustranné dohody.
Nicméně podporuje podobnou změnu provedenou v AMC k bodu M.A.613 písm. a) odst. 2.8.
- (18) Kromě toho jako výsledek připomínek předložených AustroControl a DGAC-Francie k ustanovením plánovaným v bodech M.A.502 písm. d) a M.A.801 písm. c) pro složité úkoly údržby letadel ELA1 uvede agentura materiál AMC objasňující, že dohoda mezi vlastníkem a příslušným úřadem může obsahovat provádění řady složitých úkolů během delšího časového období, pokud bude tato dohoda popisovat údaje, nástroje, vybavení, materiály a zařízení, které budou použity, a příslušný úřad bude provádět namátkové kontroly k ověření souladu.
- (19) Dále jako výsledek připomínek předložených DGAC-Francie a Alitalia Servizi souvisejících s prováděním údržby součástí „na křídle“ (M.A.502 písm. b) a c)) přidá agentura materiál AMC vysvětlující, jaký je rozsah údržby, který může být schválen, a jaké kontrolní postupy musí být zavedeny.