



MNENJE št. 02/2008

EVROPSKE AGENCIJE ZA VARNOST V LETALSTVU

z dne 15. maja 2008

o Uredbi Komisije, ki spreminja Uredbo Komisije (ES) št. 1702/2003 o določitvi izvedbenih določb za certificiranje zrakoplovov in sorodnih proizvodov, delov in naprav glede plovnosti in okoljske ustreznosti ter potrjevanje projektivnih in proizvodnih organizacij

IN

o Uredbi Komisije, ki spreminja Uredbo Komisije (ES) št. 2042/2003 o stalni plovnosti zrakoplovov in letalskih proizvodov, delov in naprav ter o potrjevanju organizacij in osebja, ki se ukvarjajo s temi nalogami

»Spremenjene zahteve iz dela M za zrakoplove, ki ni vključen v komercialni letalski prevoz in vzdrževanje s strani lastnika-pilota«

I. Splošno

1. Namen tega mnenja je predlagati Komisiji, da spremeni uredbi Komisije (ES) št. 1702/2003¹ (del 21) in št. 2042/2003². Razlogi te dejavnosti oblikovanja predpisov so opisani spodaj.
2. Mnenje je bilo sprejeto po postopku, ki ga je določil upravni odbor³ Evropske agencije za varnost v letalstvu (agencija), v skladu z določbami iz člena 19 Uredbe (ES) št. 216/2008⁴ (temeljna uredba).

II. Posvetovanje

3. Da bi bilo mogoče pripraviti oceno posledic Priloge I k Uredbi (ES) št. 2042/2003 (Del M), skladno s členom 7(6) **Uredbe (ES) št. 2042/2003**, je agencija v letu 2004 organizirala dva sestanka s predstavniki komercialne in nekomercialne letalske industrije, na katerih je bilo ugotovljeno, da je vpliv Dela M na dejavnosti v komercialnem letalskem prevozu majhen in da mora biti ocena učinkov osredotočena na druge dejavnosti.
4. Za izvedbo zgoraj navedene ocene učinkov je agencija 21. septembra 2004 podpisala pogodbo s svetovalnim podjetjem Air EuroSafe. Rezultat je bilo ocenjevalno poročilo o učinkih ukrepa 2004/4 122-102598, ki ga je 21. februarja 2005 pripravilo podjetje Air EuroSafe in je priloženo kot Priloga II k spodaj opisanemu dokumentu NPA07/2005.
5. Agencija je na podlagi poročila pripravila spremembo Dela M za zrakoplove, ki niso vključeni v komercialni letalski prevoz (naloga oblikovanja predpisov M.007). Ta predlog je bil objavljen kot obvestilo o predlagani spremembi (NPA) 07/2005, ki je bilo izdano 23. junija 2005 in je bilo v tem obdobju, ki je bilo na zahtevo večine partnerjev podaljšano na 5 mesecev, dano v javno razpravo. Do datuma zaključka zbiranja mnenj 24. novembra 2005 je Agencija prejela 441 pripomb s strani nacionalnih organov oblasti, organizacij in zasebnikov.
6. Na podlagi prejetih pripomb, kot tudi sklepov, sprejetih na delavnici, namenjeni pojasnitvi in obravnavi predloga, je agencija mnenja, da predvidenih sprememb ni mogoče sprejeti, če agencija ne bo vzporedno začela z izvajanjem druge naloge oblikovanja predpisov (M.017), namenjene pripravi povezanega pojasnjevalnega gradiva (sprejemljivi načini usklajevanja in smernice), predlagala dodatnih sprememb pravil ter istočasno predstavila obeh predlogov, da bi s tem zagotovila popoln pregled nad predvidenimi spremembami. O tem je agencija konec leta 2005 obširno razpravljala s predstavniki skupnosti splošnega letalstva, ki so podprli ta postopek. Posledično se je dejavnost oblikovanja predpisov razširila na:

¹ Uredba Komisije (ES) št. 1702/2003 z dne 24. septembra 2003 o določitvi izvedbenih določb za certificiranje zrakoplovov in sorodnih proizvodov, delov in naprav glede plovnosti in okoljske ustreznosti ter potrjevanje projektivnih in proizvodnih organizacij (*UL L 243, 27.9.2003, str. 6*). Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 287/2008 z dne 28. marca 2008 (*UL L 87, 29.03.2008, str. 3*).

² Uredba Komisije (ES) št. 2042/2003 z dne 20. novembra 2003 o stalni plovnosti zrakoplovov in letalskih proizvodov, delov in naprav ter o potrjevanju organizacij in osebja, ki se ukvarjajo s temi nalogami (*UL L 315, 28.11.2003, str. 1*). Uredba, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo Komisije (ES) št. 376/2007 z dne 30. marca 2007 (*UL L 94, 4.4.2007, str. 18*).

³ Sklep upravnega odbora glede postopka, ki ga mora agencija upoštevati pri izdaji mnenj, certifikacijskih specifikacij in smernic. EASA MB 08-2007 z dne 11.6.2007 (»postopek sprejemanja predpisov«).

⁴ Uredba (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu in razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES (*UL L 79, 19.3.2008, str. 1*).

- vrednotenje in posredovanje odgovorov na 441 prejetih pripomb na NPA07/2005 in pripravo ustreznega dokumenta z odzivi na pripombe (CRD).
- obravnavo in pripravo predlogov dodatnih sprememb Dela M.
- pripravo ustreznih sprejemljivih načinov usklajevanja in smernic.

Dodatno so bila na ločeno nalogo (M.005) prenesena vsa posebna vprašanja, povezana z »vzdrževanjem s strani lastnika-pilota«.

7. Delo sta opravili dve skupini za oblikovanje predpisov (M.005 in M.017), v katerih so sodelovali predstavniki agencije, nacionalnih letalskih uprav, proizvajalcev in vzdrževalcev, kot tudi lastniki/upravitelji. Na podlagi njihovih vhodnih podatkov je agencija dala v javno obravnavo naslednja dokumenta:
 - 26. aprila 2007 CRD07/2005 (kot odgovor na pripombe k NPA07/2005).
 - 28. junija 2007 NPA2007-08 (v katerem predlaga dodatne spremembe Dela M, kot tudi ustreznih sprejemljivih načinov usklajevanja/smernic).
8. Za zagotavljanje podpore in pojasnjevanje teh dokumentov je agencija 4. julija 2007 organizirala eno delavnico v Kölnu, šest delavnic v Švici, Združenem kraljestvu, Franciji, Nemčiji, Republiki Češki in na Danskem med 28. avgustom 2007 in 13. septembrom 2007 ter 13. novembra 2007 v Avstriji.
9. Agencija se je za poenostavitev postopka odobritve s strani Komisije in zagotavljanje lažjega razumevanja vseh vključenih strank odločila, da bo končno mnenje pokrivalo tri naloge (M.007, M.005 in M.017), in začela s pripravo skupnega dokumenta CRD, prav tako pa tudi spremembe besedila Dela M.
10. Agencija je na CRD07/2005 prejela 10 odzivov in 661 pripomb na NPA2007-08, katerih glavno sporočilo je mogoče povzeti, kot sledi:
 - Izražen je bil dvom o potrebi za zamenjavo obstoječih nacionalnih sistemov z evropskimi predpisi.
 - Za obravnavo stalne plovnosti splošnega letalstva vključuje namenski, ločen predpis, »Lahek« Del M.
 - Vključitev rezultatov naloge oblikovanja predpisov MDM.032 za boljše regulirano splošno letalstvo.
 - Združitev odobritev M.A.poddela F in M.A.poddela G (organizacija za vodenje stalne plovnosti (CAMO)).
 - Sprejetje FAA AC43-13 za popravila in spremembe.
 - Neposredno sprejetje (brez dvojne izdaje) ameriških (FAA 8130-3) in kanadskih (TCCA 24-0078) dokumentov o sprostitvi za vzdrževane komponente.
 - Razširitev obsega vzdrževanja s strani lastnika-pilota in odprava samoocenjevanja.
 - Zmanjšanje obremenjujoče zahteve o pregledu (sistemi kakovosti/organizacijski pregledi).
 - Omogočanje začetne odobritve CAMO tudi takrat, kadar odobren program vzdrževanja ni pripravljen.
 - Razjasnitev pogojev za vzdrževanje komponent in celovita opravila.
 - Omogočanje prenosa neuporabnih komponent na lastnika.

- Priprava nove, enostavnejše licence za osebe za vzdrževanje zrakoplova.
 - Izdaja manj strogih zahtev za osebe za pregled plovnosti, poenostavljeni postopki za izvajanje pregledov plovnosti in izdajo potrdil o pregledu plovnosti (ARC).
 - Zagotovitev daljšega časovnega obdobja za izvedbo predvidenih sprememb.
11. Da bi lahko agencija pregledala te pripombe, je ustanovila dve skupini za pregled (M.005 in M.017), ki sta sestavljeni iz članov ustreznih delovnih skupin in osebe iz (agencije) za Standardizacijo in odobritve ter strokovnjaka iz industrije, ki je izrazil nasprotno mnenje k NPA2007-08. V skladu s tem pregledom je agencija 6. marca 2008 izdala dokument CRD2007-08, ki je vseboval odgovore na vsako pripombo; predlagano besedilo za pravilo in za sprejemljive načine usklajevanja/smernice; pojasnjevalno gradivo, ki navaja, kako so bila obravnavana zgoraj navedena najpomembnejša vprašanja; in navodila za lastnike zasebnih zrakoplovov, katerih teža ne presega 2730 kg MDOM (vključno z baloni vseh velikosti), ki povzemajo večino poenostavljenih postopkov, ki jih dopuščajo predvidena pravila.
12. Kot rezultat zunanjega posvetovanja o CRD2007-08, ki se je končalo 6. maja 2008, je agencija prejela mnenja od:
- 6 pristojnih organov: AustroControl-Avstrija, CAA-Nizozemska, CAA-Združeno kraljestvo, DGAC-Francija, ENAC-Italija, FOCA-Švica.
 - 12 organizacij in združenj: Broadland Poleti z baloni, Britanski klub balonov in zračnih ladij, GEFA-FLUG, Kraljevi danski aeroklub, Europe Air Sports, Deutscher Aero Club, Evropska zveza jadralcev, Evropski proizvajalci jadralnih letal, Alitalia Servizi, Francoska zveza jadralcev (FFVV), Norveška zveza zračnih športov, Evropska federacija ultralahkih letal.
 - 27 posameznikov.

Ti odzivi so podrobno obravnavani v prilogi. Noben izmed njih ni pomembneje vplival na vsebino sklepov, ki jih je agencija predstavila v CRD. Vendar pa so številni vsebovali zanimive izboljšave besedila, ki ga je agencija vključila v trenutno mnenje. Nekaterih drugih ni mogoče upoštevati v okviru trenutne dejavnosti oblikovanja predpisov, saj bi zahtevali ustrezno javno posvetovanje; zaradi tega bodo upoštevani pri prihodnjih oblikovanjih predpisov.

III. Vsebina mnenja agencije

13. Trenutno mnenje kar v največji meri upošteva predloge, podane s strani številnih partnerjev, ki so sodelovali pri posvetovanju ter se odzvali na CRD. Vsebuje predlog evropskega pristopa k stalni plovnosti zrakoplovov, ki niso vključeni v komercialni letalski prevoz, in gradi na obstoječih nacionalnih sistemih v tistih delih, v katerih zagotavljajo enakovredne načine za zagotavljanje ustrezne stopnje varnosti, da bi na ta način nekateri izmed teh sistemov lahko delovali z minimalnimi prekinitvami; na ta način hkrati omogoča, da so tisti sistemi, ki so se izkazali za učinkovite, na voljo vsem evropskim državljanom.
14. Potreba po vzporedni pripravi zahtev in načinov za njihovo izvajanje, prav tako pa tudi potreba po ustrezni vključitvi in posvetovanju z vsemi partnerji pojasnjuje, zakaj je bilo mogoče to nalogo oblikovanja predpisov, ki bi morala biti zaključena v letu 2005, dokončati šele sedaj, nekaj mesecev pred koncem začasnega poročila o uveljavitvi določb Dela M, ki se nanašajo na stalno plovnost zrakoplovov, ki niso vključeni v komercialni letalski prevoz. To je seveda upravičeno sprožilo pomisleke med vpletenimi partnerji. Zaradi tega trenutno mnenje v celoti

upošteva te pomisleke in vsebuje predloge glede prehodnih ukrepov za odpravo teh pomislekov.

15. Trenutno mnenje se, ob upoštevanju hierarhije pravil EASA, nanaša le na spremembe, ki jih agencija predlaga v zvezi z uredbami Komisije (Del M, Del 145 in Del 21); agencija lahko povezane sprejemljive načine usklajevanja (AMC) in smernice (GM), ki so bili podrobno opisani v CRD, izda po sprejetju zgoraj navedenih uredb s strani Komisije. Pri tem se je treba jasno zavedati, da je treba ukrepe, predstavljene v tem mnenju, brati skupaj z omenjenimi AMC in GM kot del dogovorjenega paketa.

a) Potreba po skupnih pravilih

16. Čeprav so številne osebe in organizacije podvomile v potrebo po spremembi in so podprle nadaljnjo uporabo trenutnih nacionalnih sistemov, je dejstvo, da sta Evropski parlament in Svet že sprejela odločitev, da je stalna plovnost vseh zrakoplovov, registriranih v državah članicah, v skladu s skupnimi pravili, saj bodo s tem državljani uživali koristi dveh glavnih ciljev, ki jih je mogoče pripisati sistemu EASA:

a) Varnost

Eden izmed glavnih ciljev je uskladiti raven varnosti. Čeprav ni nobenih dokazov, ki bi kazali na težave z varnostjo pri trenutnih nacionalnih sistemih, to ne pomeni, da varnosti ni mogoče izboljšati. Dejansko se raven varnosti pri posameznih nacionalnih sistemih razlikuje od države do države, vzpostavitev skupnega sklopa pravil z ustreznimi standardi pa izboljšuje celotno raven varnosti v Evropi.

b) Skupni trg

Drugi cilj Skupnosti ob vzpostavitvi sistema EASA je bil izboljšati delovanje notranjega trga. Prosti pretok blaga, storitev in oseb zahteva sprejetje skupnih pravil, s katerimi je mogoče zagotoviti, da je mogoče rabljene zrakoplove prodati kjer koli na skupnem trgu; organizacije za vzdrževanje in vodenje stalne plovnosti lahko opravljajo svoje storitve v vseh državah članicah; državljani EU pa lahko uporabljajo svoje zrakoplove v vseh državah članicah.

17. Zaradi tega ni mogoče predvidevati odstranitve Dela M za splošno letalstvo. Prav tako ne obstaja možnost neukrepanja, saj bi to pomenilo izvajanje Dela M, kot je sestavljen sedaj, od 28. septembra 2008 dalje. Zaradi tega edino možnost za nadaljevanje v trenutnem zakonodajnem okolju predstavlja sprememba Dela M, da bi bolje ustrezal potrebam različnih kategorij in velikosti zrakoplovov, kot tudi različnim vrstam operacij. S tem je agencija predvsem naslovila glavna vprašanja, ki so se pojavila med posvetovanjem.

b) Oblika zahtev o stalni plovnosti za splošno letalstvo

18. Številni posamezniki in organizacije menijo, da so trenutne zahteve prezahtevne in težko razumljive; zaradi tega pozivajo k ločenemu Delu M, namenjenemu splošnemu letalstvu (tako imenovanemu »Lahkemu Delu M«). Agencija se strinja, da reguliranim osebam ni vedno lahko pri uporabi pravnih besedil, tudi kadar so bili vloženi vsi napor, da bi bila pripravljena v razumljivem jeziku in organizirana na način, ki omogoča enostavnejšo uporabo. To pa zaradi tega, ker pravna besedila niso bila pripravljena z namenom, da bodo uporabljena kot priročniki za vsakodnevne dejavnosti; njihov glavni namen je vzpostavitev pravne varnosti, kadar pride do težav. Takšna besedila dajejo pravice reguliranim osebam, ki so upravičene, da jih razlagajo, kot najbolj ustreza njihovem interesu. Številne zahteve, ki so navedeno v Delu M,

so dejansko splošne narave in jih lahko vsak vlagatelj prilagodi velikosti in vrsti organizacije in operacije.

19. V tem smislu je treba upoštevati tudi dejstvo, da se Del M nanaša na najrazličnejše zrakoplove, ki so vključeni v najrazličnejše vrste operacij:

- Velike zrakoplove (kot so že opredeljeni v Uredbi (ES) št. 2042/2003);
- Nevelike zrakoplove nad 2730 kg MDOM;
- Zrakoplove z 2730 kg MDOM ali manj in balone;
- Zrakoplove ELA1 (kot so opredeljeni v trenutnem mnenju, ki temelji na NPA2008-07 v zvezi s »procesom ELA«; »Standardne spremembe in popravila« in »Certifikacijske specifikacije za lahka športna letala«); in
- Zrakoplove CS-VLA, CS-22 in LSA (LSA kot so opredeljeni v trenutnem mnenju, ki temelji na NPA2008-07).

Če bi sledili logiki ločenega Dela M, namenjenega splošnemu letalstvu, bi bilo treba pripraviti večje število »lahkih Delov M« za obravnavo vseh kategorij zrakoplovov in po možnosti za vsako vrsto operacije in ne samo za eno. To bi ob upoštevanju sodne prakse Sodišča EU povzročilo veliko zmede, saj bi bilo treba vsako besedilo pojasnjevati neodvisno od ostalih in bi tako lahko enako besedilo vodilo do različnih zahtev.

20. Zaradi tega se morajo zakonske zahteve uporabljati skupaj z ustreznim razlagalnim gradivom, ki so ga pripravili zakonodajalci in regulirane osebe same. V tem zadnjem primeru lahko v korist svojih članov razlagalno gradivo izdajo trgovinska združenja in federacije.

21. Ne glede na zgoraj navedene pripombe agencija razume partnerje v splošnem letalstvu in njihovo potrebo po prejemanju pomoči pri razumevanju in izvajanju zahtev, v skladu s katerimi morajo delovati. Zaradi tega se bo agencija po najboljših močeh potrudila, da bo pripravila uporabniška navodila, podobna navodilom, priloženim CRD za lastnike balonov in zasebnih zrakoplovov z 2739 kg MDOM ali manj. Prav tako bo s pomočjo pojasnil, pisem, delavnic itd. pristojnim organom, reguliranim osebam in organizacijam posredovala vsebino in namen pravila.

c) Vključitev rezultatov naloge oblikovanja predpisov MDM.032 za boljše regulirano splošno letalstvo.

22. Številne osebe in organizacije so predlagale upoštevanje poenostavljenih postopkov za lahke zrakoplove, predvidene v nalogi oblikovanja predpisov MDM.032. Čeprav je treba poudariti, da se ta naloga pretežno nanaša na zahteve za letalske operacije, licenciranje pilotov in začetno plovnost, prav tako obstaja potreba po zagotavljanju doslednosti med zahtevami o stalni plovnosti in zahtevami, ki se nanašajo na certificiranje sprememb in popravil, prav tako pa tudi tistih zahtev, ki se nanašajo na certifikacijo nadomestnih delov in naprav. V zvezi s tem opravljeno delo je zadovoljivo napredovalo in omogoča objavo NPA2008-07, kar vzpostavlja nov proces z imenom »Evropski lahki zrakoplovi« z dvema podkategorijama (ELA1 in ELA2) in predlaga novo certifikacijsko specifikacijo (CS) za LSA (lahka športna letala). Trenutno mnenje, ob pričakovanju tega napredka, vsebuje dodatne olajšave za te zrakoplove:

- a) Možnost nameščanja komponent, za katere potrdilo o sprostivni ni bilo izdano, če to dovoljuje Del 21 (glej M.A.501(a)). To predvideva možnost, da lastniki izdelajo nekatere dele, ne da bi zanje bila izdana potrdila o sprostivni, ki so bila predlagana v MDM.032.
- b) Možnost, da neodvisno potrditveno osebje opravlja dela vzdrževanja komponent in naloge zahtevnega vzdrževanja na zrakoplovih ELA1 (glej M.A.502(d) in M.A.801(c)).
- c) Možnost, da neodvisno potrditveno osebje izda priporočila za izdajo potrdila ARC za zrakoplove ELA1 (glej M.A.901(g)).

d) Združitev odobritev M.A. Poddel F in M.A. Poddel G (organizacija za vodenje stalne plovnosti (CAMO)).

23. Podan je bil predlog za združitev odobritev M.A. Poddel F + M.A. Poddel G, da bi se bilo na ta način mogoče izogniti podvajanju vzdrževanja, preiskav, revizij in pristojbin. Vendar pa agencija ni prepričana, da bi predlog prinesel pričakovane koristi. Jasno je, da je treba ohraniti ločena potrdila in s tem pokriti tiste organizacije, ki želijo imeti samo eno odobritev. Tudi če bi bilo ta potrdila možno združiti, to samo po sebi še ne bi zagotavljalo vzpostavitve enega samega certifikacijskega procesa, saj se lahko pristojni organ vedno odloči za izvedbo revizij v posameznih primerih in določi, da za vprašanja, povezana z vzdrževanjem in stalno plovnostjo, skrbijo različni oddelki. Posledično ne bi bilo nobenega jamstva za nižje pristojbine, saj lahko organi pristojbine prilagodijo tako, da ustrezajo stopnji potrebne preiskave, ki je višja pri združenih odobritvi, kot pri eni sami ločeni odobritvi. Agencija v nobenem primeru nima nadzora nad pristojbinami, ki jih zaračunavajo pristojni organi.

24. Agencija se je namesto priprave združene odobritve odločila za naslednje:

- a) AMC M.A.602 in AMC M.A.702 bosta določila, da lahko organizacija, ki se je prijavila za obe odobritvi, za zahtevek uporabi en sam EASA obrazec 2.
- b) AMC M.B.604(b) in AMC M.B.704(b) bosta vsebovala priporočili, da pristojni organ poskrbi za revizije ter s tem zaobjame obe odobritvi, da bi se bilo mogoče izogniti podvajanju ogledov posameznih območij.
- c) AMC M.A.704 bo vključeval primer združenega vzdrževanja za organizacijo, ki ima obe dovoljenji (M.A. Poddel F in CAMO).

Pričakuje se, da bo to zagotovilo osnovo za sprejetje pristojbin v skladu z zahtevano stopnjo preiskave, ne glede na to, ali obstaja končno združeno potrdilo ali dve ločeni potrdili.

e) Sprejetje FAA AC43-13 za popravila in spremembe

25. Številne osebe in organizacije so zahtevale sprejetje uporabe FAA AC43-13 za popravila in spremembe. Čeprav se tudi agencija strinja, da je treba poiskati enostavnejše načine za obravnavo sprememb in popravil lahkih zrakoplovov, hkrati meni, da neposredna uporaba pravila FFA, ki je bilo pripravljeno v drugem regulativnem okolju, ni mogoča, saj gre za drugačno razvrstitev popravil na "večja" ali »manjša«, kot tudi delitev regulatornih vlog. Posledično nekateri predlagajo prenos procesa za odobritev popravil, določenega v FAA AC43-13, v sistem EASA. Trenutno obravnava o tem poteka v sklopu naloge oblikovanja predpisov MDM.032, saj ne gre za vprašanje vzdrževanja, ampak za vprašanje, povezano s stalno plovnostjo, obravnavano v poddelu D in poddelu M Dela 21, ki vsebuje zahteve, v skladu s katerimi morajo biti izvedene spremembe in popravila. Zaradi tega agencija obravnava ustrezne zahteve glede certificiranja, kot je opisano v NPA2008-07, kar bi zagotovilo enako

obliko prilagodljivosti, kot jo zagotavljajo zahteve, vključene v AC43-13, vendar znotraj okvira EASA.

f) Neposredno sprejemanje ameriških in kanadskih dokumentov o sprostitvi za vzdrževane komponente

26. Številne organizacije in lastniki zrakoplovov imajo trenutno na zalogi komponente, ki so bile izdani po vzdrževanju v skladu z ustreznimi obrazci FAA 8130-3 ali TCCA 24-0078; vendar teh obrazcev niso izdale organizacije, ki so odobrene v skladu z zakonodajo Skupnosti in jih zaradi tega po 28. septembru 2008 ni več mogoče uporabljati. Poleg tega organizacije za vzdrževanje komponent v ZDA in Kanadi, ki se uporabljajo v zrakoplovih splošnega letalstva, niso pokazale zanimanja za pridobivanje Evropske odobritve. Zaradi tega bi lahko prišlo do pomanjkanja odobrenih organizacij za vzdrževanje, ki bi pokrivalo potrebe Evropske skupnosti splošnega letalstva.
27. Zaradi tega bo agencija v AMC M.A.613(a) pojasnila, da lahko organizacija za vzdrževanje M.A. Poddel F ali Del 145 (ki ni odobrena za komponente) izda obrazec 1 po izvedbi ustreznih pregledov in preverjanj za komponente, ki so bile izdane po vzdrževanju v skladu z 8130-3 (FAA) ali TCCA 24-0078 (Kanada) brez dvojne izdaje. Ta poenostavljen postopek temelji na tehničnih zmogljivostih teh organizacij in zaupanju, ki ga lahko imamo v pregled, opravljen s strani pristojnih ameriških in kanadskih organov na podlagi ocene, pripravljene z namenom sklenitve pripravljenih dvostranskih pogodb o varnosti v letalstvu s tema državama.

g) Razširitev obsega vzdrževanja s strani lastnika-pilota in odprava samoocenjevanja

28. V zvezi z vzdrževanjem s strani lastnikov-pilotov se agencija strinja, da so izkušnje v zakonodajnih sistemih nekaterih držav članic in drugih zakonodajnih sistemih pokazale, da lahko lastnik zrakoplova stori več, saj je najbolj učinkovit pri zagotavljanju varnosti zrakoplova, ki ga uporablja. Zaradi tega je sklenila, da v celoti pregleda seznam vzdrževalnih del s strani lastnika-pilota, ki bo sestavljen glede na kategorijo zrakoplova in bo vključen v gradivo AMC (nov AMC k Prilogi VIII Dela M). Takšni sezname jasno izključujejo dele, ki so ključnega pomena za varnost. Po drugi strani pa za zagotavljanje večje gotovosti Priloga VIII pojasnjuje kategorije del, ki ne spadajo v sklop vzdrževanja s strani lastnika-pilota.
29. Za zagotavljanje potrebne stopnje zaupanja v pristojnost lastnika-pilota pri opravljanju takšnih vzdrževalnih del Priloga VIII vsebuje temeljna načela, v skladu s katerimi mora delovati lastnik-pilot v zvezi s:
- pristojnostjo in odgovornostmi
 - učinkovitostjo vzdrževanja in evidenc.

Te določbe temeljijo na načelu »pilotovega samoocenjevanja«. Povezana tveganja zmanjšuje dejstvo, da morajo biti dela, ki jih opravi posamezen lastnik-pilot, navedena v programu vzdrževanja. Kadar zrakoplov vzdržuje CAMO, bo ta organizacija preverila, da se vzdrževanje pravilno izvaja; kadar pa zrakoplova ne vzdržuje CAMO, podobno preverjanje kakovosti izvede pristojen organ ob rednih pregledih plovnosti. Temu ustrezno bo ocenjena tudi učinkovitost vzdrževanja s strani lastnika-pilota, program vzdrževanja pa bo po potrebi prilagojen tako, da bodo dela lastnika-pilota ustrezala njegovim dejanskim sposobnostim.

h) Zmanjševanje obremenjujočih zahtev o pregledu (sistemi kakovosti/organizacijski pregledi)

30. Zahteve za odobritev CAMO, predvsem potreba po internih / zunanjih revizijah kakovosti ali internih organizacijskih pregledih, so po mnenju nekaterih nesorazmerne, saj po njihovem mnenju CAMO opravljajo samo birokratsko funkcijo, ki ne vključuje dejanskih del, opravljenih na zrakoplovu. Zaradi tega predlagajo, da zadostujejo revizije, ki jih opravi pristojni organ. Agencija mora najprej razjasniti, da je vodenje stalne plovnosti zrakoplova prav tako pomembno za varnost zrakoplova, kot je pomembno dejansko opravljeno vzdrževanje. Če naloge za zagotavljanje stalne plovnosti niso pravilno izvedene, obstaja veliko tveganje, da ne bo opravljeno celotno zahtevano vzdrževanje. To zahteva resno obravnavo in vodilni ne smejo biti deležni privilegijev na tem področju brez ustreznega preverjanja, da lahko ta dela pravilno izvajajo.

31. V tem pogledu zanašanja le na revizije, ki jih izvede pristojni organ, ni mogoče sprejeti kot sprejemljivo zaradi naslednjih razlogov:

- Vse ugodnosti, ki so bile podeljene CAMO (iste ugodnosti, kot so bile podeljene organizacijam iz M.A. Poddel F, Del 145 in Del 147), temeljijo na dejstvu, da je vzpostavljen notranji postopek, namenjen spremljanju skladnosti s predpisi. Glede na velikost organizacije se to izvaja z organizacijskimi pregledi ali s sistemi kakovosti.
- Ko postane organizacija kompleksnejša, postane sistem kakovosti ključnega pomena, saj so v tem primeru vzpostavljeni številni delovni postopki, prav tako pa je treba zagotoviti ustrezno komunikacijo med različnimi oddelki in funkcijami.
- Edino organizacija se nenehno zaveda obstoječih težav, problemov in neskladnosti, ter je edina, ki lahko zagotovi ustrezne korektivne ukrepe za odpravo pomanjkljivosti in preglede.

32. Ne glede na to pa se agencija zaveda, da morajo biti zahteve za odobritev organizacije sorazmerne z velikostjo in kompleksnostjo organizacije. Ustrezno bo spremenila Prilogo VIII k AMC M.A.616 in pripravila novo Prilogo XIII k AMC M.A.712(f) ter s tem prilagodila določbe glede na manjšo kompleksnost malih organizacij iz M.A. Poddel F in M.A. Poddel G . V tem pogledu želi agencija prav tako opozoriti, v nasprotju s tem, kar naj bi številni partnerji že razumeli, da uredba ne zahteva, da mora biti osebje za pregled plovnosti neodvisno, tudi v primeru organizacij, ki so večje od CAMO z enim zaposlenim.

i) Omogočanje začetne odobritve CAMO tudi, kadar odobren program vzdrževanja ni pripravljen

33. Začetna odobritev neodvisnih CAMO (ki niso povezane z imetnikom AOC) je bila označena kot »vprašanje, kaj je bil prej – jajce ali kokoš«, saj kadar nimajo sklenjenih pogodb s strankami, ne morejo pridobiti potrebne odobritve za začetek opravljanja storitev. Ta težava je lahko posledica dejstva, da:

- obrazec 14, ki je trenutno priložen v Prilogi VI k Delu M, vključuje sklicevanje na program vzdrževanja in
- ni nobenih navodil ali AMC, ki bi pojasnjevali, kaj je sprejemljivo kot sklicevanje na program vzdrževanja na obrazcu 14.

Posledično nekateri pristojni organi menijo, da mora obrazec 14 vsebovati specifične programe vzdrževanja za vsak posamezen zrakoplov, ki ga nadzira prosilec. Ta razlaga ne predvideva možnosti sklicevanja na »splošne programe vzdrževanja«, ki pokrivajo različne vrste in modele zrakoplovov.

34. Agencija želi najprej opozoriti, da pravilo ali dokumenti AMC takšne razlage ne podpirajo. Poleg tega ni njen namen, da bi neodvisnim CAMO naložila, da morajo imeti sklenjeno pogodbo z morebitno stranko, še preden se lahko prijavijo za odobritev. Agencija je prepričana, da mora biti vsaki organizaciji omogočeno, da pridobi dovoljenje in s tem stopi v stik s stranko, ki ima sklenjeno pogodbo z drugo organizacijo, ter na tak način lastnikom/upraviteljem omogoči, da izbirajo med različnimi možnostmi. *Posledično:*

- je M.A.709 spremenjen tako, da vključuje načelo »osnovnih« in »splošnih« programov vzdrževanja, ter s tem jasno izraža, da namerava agencija dovoliti odobritev neodvisnih CAMO, ne da bi le-ti morali imeti stranke. AMC M.A.709 bo prilagojen in bo s tem še dodatno pojasnil ta koncept.
- Priloga VI k Delu M se spremeni, tako da:
 - *Odpravlja sklicevanje na program vzdrževanja v obrazcu 14; povezane določbe se prenesejo v razlago vodenja stalne plovnosti (CAME).*
 - Omogoča vključitev vrst, serij ali skupin zrakoplovov v obrazec 14. To je dodatno pojasnjeno v AMC M.B.703.
 - Omogoča boljše prilagoditev obrazca 14 v primerih, ko upravitelj komercialnih letalskih prevozov prav tako opravlja dejavnosti vodenja stalne plovnosti za zrakoplov, ki ni vključen v komercialni letalski prevoz.

j) Razjasnitev pogojev za vzdrževanje komponent in kompleksna opravila

35. V skladu s trenutnim pravilom vzdrževanje komponent opravlja odobrena organizacija za vzdrževanje z ustrežno oceno za komponente. Edina izjema je primer, ko pride do vzdrževanja komponente med samo namestitvijo na zrakoplov ali ko je začasno odstranjena z zrakoplova, če to izrecno dovoljuje priročnik za vzdrževanje zrakoplova, ter s tem olajša dostop, v tem primeru pa lahko takšno vzdrževanje opravi neodvisno potrditveno osebje. Poleg tega mora naloge zahtevnega vzdrževanja (Priloga VII) izvajati odobrena organizacija za vzdrževanje.

36. Te določbe sprožajo številna vprašanja in pomisleke med reguliranimi osebami in pristojnimi organi. Predvsem:

- Nikjer ni navedeno, ali se vzdrževanje izvaja v skladu s podatki za vzdrževanje zrakoplova ali komponente. To lahko ima za posledico mišljenje, da lahko vsa vzdrževanja komponente izvaja neodvisna potrditvena oseba, če komponenta ostane nameščena na zrakoplovu (primer: pregled vročega dela turbinskega motorja).
- Besedilo ne vključuje vrste licence ali usposobljenosti (zrakoplov ali komponenta), ki jo mora imeti neodvisno potrditveno osebje pri izvajanju vzdrževanja komponent.
- Besedilo ne določa jasno, katere vrste potrdila o sprostivni se izda v posameznem primeru (obrazec 1 ali potrdilo o sprostivni zrakoplova).
- V zvezi s kompleksnostjo vpletenega zrakoplova ni nobenih razlik.

37. Da bi bilo mogoče obravnavati ta vprašanja se M.A.502, M.A.613(a), M.A.802(a) in (b), Del M Priloga IV »Ratingi odobritve« in Del 145 Priloga II »Sistem razredov in rating odobritve organizacij« spremenijo tako, da:

- Omogoči vzdrževanje komponent s strani neodvisnega potrditvenega osebja z boniteto za zrakoplove in organizacij za vzdrževanje z boniteto za zrakoplove (boniteta A), medtem ko je komponenta nameščena na zrakoplovu ali začasno odstranjena z njega, če vzdrževanje poteka v skladu s podatki za vzdrževanje zrakoplova ali, če to izrecno dovoli organ oblasti,

v skladu s podatki za vzdrževanje komponente (za vzdrževanje enostavnih komponent). To vzdrževanje ne bo opredeljeno kot izdajanje obrazca 1 in bodo zanj veljale zahteve za sprostitev zrakoplova.

- Omogočajo vzdrževanje komponent s strani organizacij za vzdrževanje z boniteto za motorje/APU (boniteta B), medtem ko je komponenta nameščena na motor/APU ali začasno odstranjena z njega, če vzdrževanje poteka v skladu s podatki za vzdrževanje motorja/APU ali, če to izrecno dovoli organ oblasti, v skladu s podatki za vzdrževanje komponente (za vzdrževanje enostavnih komponent).
- Dovoljuje za zrakoplove ELA1, da neodvisno potrditveno osebje z boniteto za zrakoplove izvaja:
 - Vzdrževanje komponent v skladu z podatki o vzdrževanju komponent, medtem ko je nameščena na zrakoplovu ali začasno odstranjena z njega. To ne velja za obnavljanje komponent.
 - Celovite naloge, navedene v Prilogi VII, o katerih se predhodno dogovorita lastnik in pristojen organ.
- Dovoljenje za zrakoplove CS-VLA, CS-22 in LSA, da lahko neodvisno potrditveno osebje z boniteto za zrakoplove obnavlja motorje, za katere se predhodno dogovorita lastnik in pristojni organ. To velja samo za motorje, ki so začasno odstranjeni z zrakoplova za namene obnove, ki so po končanju ponovno nameščeni in dani v uporabo skupaj z zrakoplovom. EASA obrazca 1 ni mogoče izdati.

k) Omogočanje prenosa neuporabnih komponent na lastnika.

38. Trenutno pravilo zahteva, da neuporabne komponente ostanejo pod nadzorom organizacije za vzdrževanje komponent vse do sprejetja odločitve, ali bodo popravljene ali uničene. Ta zahteva ni v skladu s prilagoditvijo, ki se jo namerava doseči s trenutnim mnenjem. Zaradi tega je treba razširiti pravice do skrbništva na vse odobrene organizacije za vzdrževanje (odobrene za komponente ali zrakoplov) in lastnike zrakoplovov. V tem zadnjem primeru mora biti komponenta predhodno identificirana kot neuporabna, prenos na lastnika pa bora biti naveden v ustreznem dnevniku. Ta sprememba je bila uvedena v M.A.504(b).

l) Priprava nove, enostavnejše licence za osebje za vzdrževanje zrakoplova

39. Iz povratnih informacij, ki jih je prejela agencija, izhaja, da so zahteve glede usposobljenosti za pridobitev licence B1.2 prestroge za nižji razred (z vidika kompleksnosti) letal z batnim motorjem. Poleg tega evropska licenca, ki bi pokrivala jadralna letala in balone, ne obstaja. Potreba po evropski licenci, ki je ustrezno prilagojena na zrakoplove Skupnosti splošnega letalstva je bila izražena tudi v A-NPA14/2006.

O tem se trenutno razpravlja v okviru naloge oblikovanja predpisov 66.022, pri čemer je NPA2008-03 trenutno v zunanjem posvetovanju.

m) Izdaja manj strogih zahtev za osebje za pregled plovnosti, poenostavljeni postopki za izvajanje pregledov plovnosti in izdajo potrdil o pregledu plovnosti (ARC).

40. Stanje zrakoplovov, registriranih v državah članicah EU, ki delujejo pod nadzorom tretje države, v kateri se predpisani varnostni nadzor ne izvaja, je treba razjasniti. Ker gre v večini primerov za velike zrakoplove, jih mora upravljati CAMO, ki bo največkrat CAMO tretje države; trenutne določbe Dela M takšnim CAMO ne dopuščajo izdajanja ARC. Čeprav agencija obravnava možnost spremembe te omejitve v luči pogodbe s Svetovno trgovinsko

organizacijo, le-ta ni bila del trenutne naloge oblikovanja predpisov in bo pravočasno obravnavana v ločeni nalogi. Kot začasna rešitev je bil spremenjen M.A.901, da sedaj omogoča:

- CAMO, ki upravlja zrakoplove, podaljša ARC, ki ga je izdal drug CAMO ali pristojni organ, če je zrakoplov v nadzorovanem okolju. To velja tudi, če CAMO nima nobenih pravic za izvajanje pregledov plovnosti in izdajanja dokumentov ARC. To temelji na dejstvu, da se za podaljšanje ARC ne zahteva izvajanje preverjanje plovnosti in ni treba imeti osebja za pregled plovnosti. Ta sprememba je bila uvedena v M.A.711(a)4 in M.A.901(f).
- To temelji na dejstvu, da za podaljšanje ARC ni treba izvajati pregledov plovnosti, ampak samo preveriti, da je bil zrakoplov v nadzorovanem okolju. Zaradi tega osebje za pregled plovnosti ni potrebno.
- Pristojnemu organu, da opravi pregled plovnosti in izda ARC za zrakoplove, ki niso vključeni v komercialni letalski prevoz in jih upravlja CAMO tretje države. Ta sprememba je bila uvedena v M.A.901(i).

S temi ukrepi lahko pristojni organ države članice registracije opravi pregled plovnosti in izda ARC. Ker lahko tuj CAMO podaljša ARC, ki ga je izdal pristojni organ, če je zrakoplov v nadzorovanem okolju, morajo to storiti le enkrat na tri leta.

Poleg tega je bil spremenjen odstavek 3(a) člena 7 Uredbe (ES) št. 2042/2003, da bi bilo s tem vključeno obdobje izvzeta vse do 28. septembra 2009 glede obveznosti kontaktiranja CAMO za zgoraj omenjene velike zrakoplove (ki jih uporabljajo upravitelji tretje države).

41. Agencija ugotavlja, da se določba, uvedena v M.A.711(a)4 in M.A.901(f), kot je zgoraj navedena, nanaša na vse zrakoplove, vključno z zrakoplovi, ki se uporabljajo v komercialnem letalskem prevozu. Namen je omogočiti CAMO, ki upravlja zrakoplov, da podaljša ARC, izdan s strani pristojnega organa v času izdaje prvotnega potrdila ali plovnosti za zrakoplove, uvožene v EU.
42. Pojasnitev in poenostavitve določb, ki se nanašajo na učinkovitost pregledov plovnosti in izdajo potrdila o pregledu plovnosti (ARC) sta nujna ukrepa zaradi povečane prilagodljivosti, uvedene v Del M za zrakoplove, ki se uporabljajo v nekomercialne namene, predvsem za manjše zrakoplove. V skladu s tem trenutno mnenje uvaja naslednje spremembe:
 - Za vse nove zrakoplove, izdelane znotraj EU, se ob zagotovitvi skladnosti z odstavkom 1 21A.183 prvotni ARC izda skupaj s prvotnim potrdilom o plovnosti. Ta sprememba je bila uvedena v M.A.901(k).
 - Za zrakoplove, ki se ne uporabljajo v komercialnem letalskem prevozu, razen za velike zrakoplove, lahko lastnik sklene pogodbo o razvoju in posredni odobritvi programa vzdrževanja s katerim koli CAMO, tudi če za plovnost zrakoplova ne skrbi ta CAMO. Ta sprememba je bila uvedena v M.A.201(e).
 - Za zrakoplove teže 2730 kg MDOM in manj ter balone, ki se ne uporabljajo v komercialnem letalskem prevozu:
 - Manj stroge zahteve glede usposobljenosti kvalifikacije osebja za pregled plovnosti, tako za CAMO, kot tudi za pristojni organ. Sem so vključene tudi manj stroge zahteve glede izkušenj in možnost nadomestitve uradnega usposabljanja z oceno pristojnosti. Ta sprememba je bila uvedena v M.A.707(a)2 in M.B.902(b)2.

- Lastnik se lahko odloči, da bo izdal ARC in opravil pregled plovnosti pristojni organ ali kateri koli ustrezen odobren CAMO, ne glede na to, ali je bil zrakoplov v nadzorovanem okolju ali ne. Ta sprememba je bila uvedena v M.A.901(h)2.
- Za zrakoplove ELA1:
 - Priporočila za ARC lahko izda neodvisno potrditveno osebje, ki ga priznava pristojni organ. Ta sprememba je bila uvedena v M.A.901(g).

n) Prehodne določbe

43. Zgoraj opisani sklop spremenjenih pravil lahko začne veljati kakor hitro ga bo potrdila Komisija. Pri tem pa je treba upoštevati, da:

- je trenutni rok za izvedbo Dela M za zrakoplove, ki niso vključeni v komercialni letalski prevoz, 28. september 2008,
- je večina organizacij umaknila svoje zahtevke za odobritve M.A. Poddel F in M.A. Poddel G vse dokler ne bodo imele jasnejših informacij o spremembah, uvedenih v Del M za splošno letalstvo in
- pristojni organi ne bodo mogli dokončati ustreznih preiskav in izdati potrdil o odobritvi pred rokom, ki je 28. september 2008,

agencija meni, da je treba zagotoviti ustrezne prehodne ureditve za tiste določbe, ki jih pred 28. septembrom 2008 ni mogoče razumno izvesti, s čimer se vpletenim organizacijam in organom zagotovi čas, da jih izvedejo, istočasno pa se zagotovi stalna plovnost zrakoplovov v skladu z nacionalnimi pravili.

44. Ti prehodni ukrepi, ki so vključeni v predlagani uredbi, ki spreminja prehodne določbe Uredbe (ES) št. 2042/2003, predvidevajo:

a) Za zrakoplove, ki se ne uporabljajo v komercialnem letalskem prevozu:

- Možnost, da pristojni organi in nacionalni CAMO po 28. septembru 2008 izdajo/podaljšajo največ dvakrat (v primeru NAA) ali samo enkrat (v primeru nacionalnega CAMO), vsakič za obdobje enega leta, potrdilo o pregledu plovnosti ter pri tem upoštevajo zahteve države članice. (Glej točko 5 člena 3 spremenjene Uredbe (ES) št. 2042/2003).
- Možnost, da se države članice do 28. septembra 2009 odločijo, da ne bodo upoštevale obveznosti glede sklepanja pogodbe s CAMO (za velike zrakoplove, ki jih uporablja upravitelj tretje države). (Glej točko 3(a) člena 7 spremenjene Uredbe (ES) št. 2042/2003).

b) Za zrakoplove, ki se ne uporabljajo v komercialnem letalskem prevozu, razen za velike zrakoplove, do 28. septembra 2009:

- Naloge vodenja stalne plovnosti lahko opravlja CAMO, odobren v skladu z zahtevami države članice. (Glej točko 4 člena 3 spremenjene Uredbe (ES) št. 2042/2003).
- Vzdrževanje ter sprostitev zrakoplova in komponent lahko opravi organizacija za vzdrževanje, odobrena v skladu z zahtevami države članice. (Glej točko 4 člena 4 spremenjene Uredbe (ES) št. 2042/2003).

- Možnost, da se država članica odloči, da ne bo upoštevala obveznosti glede sklepanja pogodbe s CAMO ali odobreno organizacijo za vzdrževanje (za zrakoplove, na katere se nanaša M.A.201(i)). (Glej točko 3(a) člena 7 spremenjene Uredbe (ES) št. 2042/2003).
- Možnost uporabe enakovrednih nacionalnih programov vzdrževanja. (Glej točko 6 člena 3 spremenjene Uredbe (ES) št. 2042/2003).
- Možnost nadaljevanja uporabe potrditvenega osebja, usposobljenega v skladu z zahtevami države članice. (Glej točko 1 člena 5 spremenjene Uredbe (ES) št. 2042/2003).
- Potrdila o sprostivni, ki so jih izdale organizacije za vzdrževanje, odobrene v skladu z zahtevami države članice, štejejo za enakovredne potrdilom, ki so izdana v skladu z M.A.801 in M.A.802. (Glej točko 4 člena 4 spremenjene Uredbe (ES) št. 2042/2003).

Agencija ugotavlja, da morajo lastniki/upravitelji velikih zrakoplovov, ki se ne uporabljajo v komercialnem letalskem prevozu (razen upravitelji tretjih držav), dne 28. septembra 2008 skleniti pogodbo o izvajanju storitev s CAMO.

45. V roku za pripombe na NPA je določena država članica zahtevala 3-letno prehodno obdobje, v katerem bi lahko potrditveno osebje, usposobljeno v skladu z nacionalnimi pravili, nadaljevalo z uveljavljanjem svojih pravic, da bi bilo na ta način mogoče omiliti vpliv zaradi upokojitve trenutnega potrditvenega osebja in upoštevati, da licenci B3 in ELA nekaj časa ne bosta na voljo. Agencija meni, da takšnega posebnega primera ni mogoče obravnavati pri oblikovanju predpisov in namesto tega predlaga uporabo določb o prožnosti, navedenih v členu 14 temeljne uredbe.

IV. Ocena učinkov predpisov

46. Kot je bilo že omenjeno v zgornjem poglavju II, je prvotno oceno učinkov predpisov izvedbe Dela M opravilo svetovalno podjetje Air EuroSafe. Rezultat je bilo ocenjevalno poročilo o vplivih ukrepa 2004/4 122-102598, ki ga je 21. februarja 2005 pripravilo to svetovalno podjetje in je priloženo kot Priloga II k dokumentu NPA07/2005. To poročilo vsebuje seznam odstavkov, ki bodo spremenjeni, skupaj z analizo ustreznih učinkov. Končni sklep je bil, da imajo predvidene spremembe pozitiven učinek na regulirane osebe, pri čemer pa ne vplivajo na raven varnosti in so bile predlagane kot del NPA07/2005 (naloge M.007).

47. Ker pa je bila naloga dopolnjena z nalogama M.005 in M.017 z namenom predlaganja dodatnih sprememb Dela M in priprave gradiva AMC/GM, so bile opravljene dodatne ocene učinkov predpisov na naslednjih področjih:

- Usposobljenost osebja za pregled plovnosti zrakoplovov teže 2730 kg MDOM in manj, ki se ne uporabljajo v komercialnem letalskem prevozu (tako za organizacije M.A. Poddel G kot za pristojne organe).
- Izdaja in podaljšanje potrdila o pregledu plovnosti.
- Sklepanje pogodb organizacij M.A. Poddel F s podizvajalci za posebne storitve.
- Vzdrževanje s strani lastnika-pilota.

48. Ti učinki so bili v celoti ovrednoteni v NPA2007-08 in pripravljen je bil sklep, da predlagane spremembe, razen v primeru »izdaje in podaljšanja potrdila o pregledu plovnosti«, nimajo nobenega učinka ali imajo pozitiven učinek na vse vpletene sektorje.

49. V posebnem primeru »izdaje in podaljšanja potrdila o pregledu plovnosti« je bila izbrana možnost, v skladu s katero je lastniku omogočeno, da se odloči, ali bo pregled plovnosti in izdajo ARC opravil CAMO ali pristojni organ. To velja za zrakoplove, katerih teža ne presega 2730 kg MDOM, ki se ne uporabljajo v komercialnem letalskem prevozu. To možnost so pozdravili vsi predstavniki industrije. V nasprotju s tem pa je večina predstavnikov pristojnih organov bila mnenja, da bi jim bilo s tem naloženo breme, ki ga ni mogoče količinsko oceniti, saj ne morejo oceniti, ali se bo regulirana oseba pri podaljšanju potrdil ARC obrnila na njih ali na CAMO; posledično obstaja tveganje, da bodo zaposlili preveč ali premalo dodatnega osebja. Vendar pa se je agencija odločila za to možnost, da lastnikom omogoča večjo prilagodljivost in še dodatno spodbuja splošno letalstvo. Poleg tega agencija meni, da se mora trg sam hitro prilagajati, in na podlagi tega bodo pristojni organi lahko pravilno ocenili potrebe po osebju.
50. V zvezi s stalno plovnostjo zrakoplovov, registriranih v državi članici EU, ki delujejo pod nadzorom tretje države, v kateri se predpisani varnostni nadzor ne izvaja, je agencija ugotovila, da je velika večina vpletenih zrakoplovov registriranih v Franciji. V skladu z informacijami, ki jih je 16. maja 2007 prejela s strani DGAC-Francija, je 66 velikih zrakoplovov upravljalo 19 upraviteljev tretjih držav v 16 državah izven EU.
- To vprašanje je bilo zajeto v spremembah, predlaganih za M.A.711(a)4, M.A.901(f), M.A.901(i) in odstavek 3(a) člena 7 Uredbe (ES) št. 2042/2003.

Köln, 15.5.2008

P. GOUDOU
Izvršni direktor

PRILOGA: Odzivi na CRD2007-08

Splošni odzivi:

- (1) »Evropski proizvajalci jadrskih letal« in ena fizična oseba so vztrajali pri možnosti, s katero lahko lastniki prosto izberejo med nacionalnimi zahtevami in zahtevami iz Dela M, kar so podprli z dejstvom, da je treba nacionalne zahteve vzdrževati za zrakoplove iz Priloge II in da število zrakoplovov iz Priloge II ni majhno.

Poleg odgovorov, ki so že navedeni v CRD2007-08, želi agencija opozoriti, da obstoj Priloge II ne opravičuje uporabe nacionalnih pravil za zrakoplove, ki niso vključeni v takšni prilogi.

Poleg tega je treba, kot je navedeno v izjavi (5) temeljne uredbe, »izvesti sorazmerne ukrepe, s katerimi je mogoče dvigniti splošno raven varnosti v rekreacijskem letalstvu. Posebno pozornost je treba nameniti predvsem letalom in helikopterjem z nizko največjo vzletno maso, katerih učinkovitost se povečuje in ki lahko krožijo po vsej Skupnosti in se izdelujejo na industrijski način. Zaradi tega je to področje mogoče bolje zakonsko urediti na ravni Skupnosti ter s tem zagotoviti enotno raven varnosti in zaščite okolja«.

Zaradi tega ni mogoče zagamčiti, da bodo zrakoplovi, navedeni v Prilogi II, tam tudi vedno navedeni.

- (2) Čeprav trenutni predpisi EU ne vplivajo na »Evropsko zvezo ultralahkih letal« (EMF), je le ta izrazila nestrinjanje z utemeljitvami, ki jih je navedla agencija v CRD2007-08 za zagotavljanje pomoči pri uvajanju predvidenih sprememb predpisov. Poleg tega, da se ne strinja s predvidenim Delom M, je EMF izrazila pomisleke glede prihodnjih rezultatov naloge MDM.032.

Federacija EMF je zaradi tega izrazila trdno željo, da zrakoplovi pod 450 kg MDOM še naprej ostanejo v Prilogi II.

Agencija ugotavlja, kot je že navedeno v zgornji točki, da ni mogoče zagamčiti, da bodo zrakoplovi, navedeni v Prilogi II tam tudi vedno navedeni.

Vseeno pa agencija meni, da je v tem mnenju predlagana shema Dela M še posebej privlačna za skupnost ultralahkih letal. Poleg tega delo v zvezi z MDM.032 še vedno poteka in agencija bo vložila vse napore, da bo prilagodila pravila za splošno letalstvo, katerega raven je manj celovita.

Agencija bo na odziv federacije EMF neposredno pripravila podroben odgovor.

- (3) Ena izmed fizičnih oseb je pripomnila, da glede na njeno razumevanje faza posvetovanja za CRD ustreza fazi 5 postopka oblikovanja predpisov, navedenega na spletni strani agencije, in bi zaradi tega morale posvetovanje trajati 3 mesece.

Agencija ugotavlja, da se faza 5 »Obdobje pripomb in pregleda« ujema z obdobjem med zaključkom zunanjega posvetovanja NPA in izdajo CRD.

Obdobje za odzive, ki je dano za CRD, se ujema s fazo 6 »Sprejetje in objava«. Agencija ne more izdati končnega mnenja/odločitve prej kot dva meseca po izdaji CRD, da bi na ta način zagotovila dovolj časa za odzive. To je bilo navedeno v odstavku 6 (stran 3) CRD2007-08 in predstavlja dodaten korak, ki pri številnih postopkih oblikovanja predpisov ne obstaja.

- (4) Ena izmed fizičnih oseb je vprašala, kje lahko najde seznam organizacij, odobrenih v skladu z Delom M.

Agencija ugotavlja, da so za odobritev organizacij M.A. Poddel F in M.A. Poddel G s sedežem izven EU v celoti odgovorne države članice in so kot takšne države članice prav tako odgovorne za ustrezen seznam odobrenih organizacij.

V primeru organizacije iz tretje države odgovornost nosi EASA, seznam odobrenih organizacij pa bo objavljen na spletni strani agencije.

Odzivi na Uredbo (ES) št. 2042/2003 in izvedbene določbe

- (1) CAA-UK in ENAC-Italija sta predlagali uskladitev Uredbe (ES) št. 2042/2003 s temeljno uredbo, predvsem določbe o uporabi, številko uredbe in referenco na »celoviti zrakoplovi na motorni pogon« namesto na »veliki zrakoplovi«.

Agencija ugotavlja, da bo ta uskladitev izvedena kot del naloge oblikovanja predpisov MDM.044, vključno z ustreznimi fazami posvetovanja. Nekatero izmed teh sprememb imajo takšen učinek, da jih je treba ovrednotiti, in sedaj ne morejo biti uvedene kot del tega mnenja.

Vseeno pa je agencija zamenjala sklicevanje na Uredbo (ES) št. 1592/2002, navedeno na obrazcu 15a in obrazcu 15b, z novim sklicevanjem na Uredbo (ES) št. 216/2008.

Vsa druga obstoječa sklicevanja na Uredbo (ES) št. 1592/2002 je v tem času mogoče obravnavati z uporabo člena 69(1) Uredbe (ES) št. 216/2008, ki določa, da sklicevanje na razveljavljeno Uredbo (ES) št. 1592/2002 šteje, kot da bi šlo za sklicevanje na Uredbo (ES) št. 216/2008 in jih je treba brati v skladu s primerjalno tabelo, določeno v Prilogi VI k Uredbi (ES) št. 216/2008.

- (2) FOCA-Švica je od EASA zahtevala, da zagotovi razlago, ali je balone mogoče uporabljati v sklopu komercialnega letalskega prevoza ali ne, z namenom da bi bilo mogoče jasno opredeliti, katere določbe Uredbe (ES) št. 2042/2003 je treba upoštevati.

Stališče agencije je, da ključno vprašanje ni, ali lahko baloni delujejo v sklopu »komercialnega letalskega prevoza« ali ne, ampak, ali se določbe Uredbe (ES) št. 2042/2003 v povezavi s »komercialnim letalskim prevozom« nanašajo nanje ali ne.

Odstavek 3 člena 1 Uredbe (ES) št. 2042/2003 navaja, da *»določbe te uredbe, ki se nanašajo na komercialni letalski prevoz veljajo za licencirane letalske prevoznike, kot to določa zakonodaja Skupnosti«*.

Zaradi tega kot veljavna uredba šteje Uredba Sveta (EGS) št. 2407/92 z dne 23. julija 1992 o licenciranju letalskih prevoznikov.

V posebnem primeru balonov so le-ti izključeni iz te Uredbe št. 2407/92 zaradi določb odstavka 2 člena 1 in se zaradi tega določbe Uredbe (ES) št. 2042/2003 v povezavi s »komercialnim letalskim prevozom« nanje trenutno ne nanašajo.

Vendar pa se lahko to v bližnji prihodnosti spremeni ob izdaji izvedbenih določb, ki se nanašajo na operativne zahteve za zrakoplove, ki so vključeni v komercialne dejavnosti. To lahko ima za posledico potrebo po spremembi Uredbe (ES) 2042/2003.

- (3) Podjetje AustroControl je predlagalo uskladitev opredelitev »zrakoplovov ELA1«, podanih v CRD2007-08, NPA2008-03 in NPA2008-07. Poleg tega so »Evropski proizvajalci jadralnih letal«, »Britanski klub balonov in zračnih ladij« in dve fizični osebi predlagali nekatere spremembe k opredelitvi »zrakoplovov ELA1«.

Agencija ugotavlja, da je opredelitev »zrakoplovov ELA1«, ki bo uvedena v to mnenje v členu 2 Uredbe (ES) št. 2042/2003, enaka kot opredelitev, predlagana v NPA2008-07 »Proces ELA, standardne spremembe in popravila in certifikacijske specifikacije za lahka športna letala«. Vendar pa se v NPA2008-03 »licenca ELA« ne nanaša le na zrakoplove ELA, ampak tudi na nekatere zrakoplove ELA2.

Agencija priporoča, da se te pripombe ponovno posredujejo v času faze posvetovanja za NPA2007-08, ki se konča 18. julija 2008.

- (4) AustroControl, CAA-UK, DGAC-Francija, ENAC-Italija in »Deutscher Aero Club« so predlagali nekatere uredniške in pojasnitvene spremembe k odstopanju M.A.302(i) in M.A.901(k).

Poleg tega je DGAC-Francija predlagal spremembe k odstopanju M.A.606(h) in M.A.801(d), da bi s tem bilo mogoče zagotoviti, da se nanašajo na vse zrakoplove, ki se ne uporabljajo v komercialnem letalskem prevozu, razen na velike zrakoplove, ne glede na vrsto organizacije ali osebe, ki opravlja vzdrževanje.

Agencija je ta odstopanja ustrezno spremenila. Poleg tega, in da bi bilo besedilo bolj jasno, so bila vsa predlagana odstopanja prenesena iz Dela M v Uredbo (ES) št. 2042/2003 na naslednji način:

- o M.A.904(f) prenesen v odstavek 4 člena 3.
- o M.A.901(k) in M.A.903(c) prenesena v odstavek 5 člena 3.
- o M.A.302(i) prenesen v odstavek 6 člena 3.
- o M.A.802(c) prenesen v odstavek 4 člena 4.
- o M.A.606(h) in M.A.801(d) prenesena v odstavek 1 člena 5.

- (5) »Kraljevi danski aeroklub«, »Europe Air Sports« in »Norveška federacija zračnih športov« so zahtevali podaljšanje prehodnega obdobja do 28. septembra 2010.

Agencija je mnenja, da prehodno obdobje do 28. septembra 2009 zagotavlja dovolj prostora za primerno izvedbo predlaganih sprememb.

- (6) Podjetje AustroControl je predlagalo, da bi se v Uredbi (ES) št. 2042/2003 opredelil pojem »komercialna dejavnost«, ki je bil uveden v M.A.201(i), prav tako pa je predlagalo, da bi bil ta pojem omejen le na zrakoplove nad kategorijo jadralnih letal in jadralnih letal s pogonom.

Agencija ugotavlja, da je pojem »komercialna dejavnost« že opredeljen v temeljni uredbi. Poleg tega se ta pojem nanaša tudi na jadralna letala in jadralna letala s pogonom.

- (7) DGAC-Francija je predlagal, kot je to predlagal že v NPA2007-08, da za zrakoplove, ki se ne uporabljajo v komercialnem letalskem prevozu, razen velikih zrakoplovov, programa vzdrževanja ni treba odobriti, ampak da mora biti le sprejemljiv za pristojni organ. Namen predloga je, razen za omejitve plovnosti (ALI), plovnostno tehnične zahteve in

druge obvezne podatke, da je za vsebino programa vzdrževanja za te zrakoplove odgovoren lastnik in ga ne odobri pristojni organ.

Stališče agencije je, da mora pristojni organ, preden je mogoče program vzdrževanja šteti za »odobrenega« ali »sprejemljivega«, ugotoviti, ali vsebina ustreza zahtevam, navedenim v M.A.302, predvsem v M.A.302(d) in (h). Poleg tega mora biti vedno posredovano obvestilo o takšni odobritvi/sprejetju.

Ker agencija ne vidi nobene razlike med pojmom »odobren« in »sprejet«, predlagano besedilo ni bilo spremenjeno.

- (8) Ena fizična oseba je pripomnila, da se končno besedilo za odstavek M.A.302(g) razlikuje v CRD2007-08 in CRD2007-01 ter je zahtevala prečiščeno končno besedilo.

Agencija ugotavlja, da se odstavek M.A.302(g) iz dokumenta CRD2007-01 ujema z odstavkom M.A.302(h) v CRD2007-08.

Agencija je sprejela pripombo in spreminja odstavek M.A.302(h) v tem mnenju, da bi ga uskladila s predlogom, podanim v CRD2007-01. Agencija ugotavlja, da se je obdobje za javno razpravo o CRD2007-01 že končalo in da na predlagano besedilo ni bilo nobenih negativnih odzivov.

Zaradi te spremembe ni nujno treba izvesti predloga, ki ga je podal CAA-UK, v katerem zahteva, da se besedilo »imetnik dovoljenja za spremembo« v M.A.302(h) nadomesti z »imetnik dovoljenja za manjšo spremembo«.

- (9) »Deutscher Aero Club« in »Europe Air Sports« sta zahtevala spremembo M.A.403(b), da bi s tem omogočili lastniku-pilotu, da se v primeru nalog, navedenih v Prilogi VIII, odloči, ali okvare zrakoplova redno ogrožajo varnost leta in se na osnovi tega odloči, kdaj in katere ukrepe za odpravo napak je treba izvesti pred nadaljnjimi leti in katere ukrepe za odpravo napak je mogoče odložiti. Utemeljitev temelji na dejstvu, da dokler velja licenca za vzdrževanje zrakoplovov ELA, ki je predlagana v NPA2008-03, bo na voljo premalo potrditvenega osebja, ki bi odpravljalo te težave.

Stališče agencije je, da ni mogoče zagotoviti, da bi lastnik-pilot imel ustrezno znanje, na podlagi katerega bi se odločil, katere ukrepe je mogoče preložiti in katere ne. Če je posledično ugotovljeno napako mogoče odpraviti z nalogo, določeno v Prilogi VIII, jo lahko lastnik-pilot izvede pred letom, ne more pa je odložiti.

Poleg tega se agencija ne strinja z utemeljitvijo, ki je bila navedena v odzivu, saj ni nobenega dokaza, na podlagi katerega bi bilo razvidno, da bo število imetnikov licence ELA v prihodnje večje od trenutnega števila potrditvenega osebja, usposobljenega v skladu z nacionalnimi pravili. Vse dokler bodo v veljavi licence za vzdrževanje zrakoplovov ELA, lahko potrditveno osebje za jadralna letala in balone šteje, kot da deluje v skladu z zahtevami države članice.

- (10) Podjetje AustroControl in DGAC-Francija sta imela pripombe v zvezi s posebnimi določbami za zrakoplove ELA1, ki se ne uporabljajo v komercialnem letalskem prevozu in so predvidene v M.A.502(d) in M.A.801(c) v povezavi z nalogami zahtevnega vzdrževanja. Predvsem ju skrbi morebitno breme, ki bi ga prevzeli pristojni organi v primeru zahteve po sklenitvi sporazuma med lastnikom in pristojnim organom in potrebo, da organ preverja, da ima neodvisno potrditveno osebje ustrezne kvalifikacije in nedavne izkušnje, veljavne podatke o vzdrževanju komponente, orodje, opremo, materiale in dostop do ustreznih prostorov:

- Podjetje AustroControl je predlagalo, da se v M.A.801(c) ohranijo zahteve glede kvalifikacije, izkušenj, podatkov o vzdrževanju, orodju, materialih in prostorih za neodvisno potrditveno osebje, vendar pa pri tem ni potrebno preverjanje s strani pristojnega organa.
- DGAC-Francija je predlagal:
 - Da se iz M.A.502(d) izključijo določbe, ki neodvisnemu potrditvenemu osebju omogoča, da izvaja naloge zahtevnega vzdrževanja komponent in obnove motorjev ter propelerjev.
 - Da se zbrše M.A.801(c) in v M.A.801(b)2 vključi možnost, da neodvisno potrditveno osebje izvaja naloge zahtevnega vzdrževanja na zrakoplovih ELA1 brez kakršnih koli posebnih zahtev za kvalifikacijo, izkušnje, podatke o vzdrževanju, orodje, materiale in prostore.

Agencija je mnenja, da predlog DGAC-Francija ni dosleden, saj ne dopušča izvajanja nobene naloge zahtevnega vzdrževanja komponent, hkrati pa omogoča izvajanje nalog zahtevnega vzdrževanja zrakoplovov brez kakršnih koli dodatnih zahtev.

Poleg tega se agencija ne strinja s pripombo, ki jo je podal DGAC-Francija, da te odobritve na podlagi posameznega primera ne temeljijo na podrobnih zahtevah in da lahko vodijo do vprašanj, povezanih z odgovornostjo in nepravilno obravnavo uporabnikov, hkrati pa DGAC-Francija v teh primerih istočasno predlaga uporabo določb o prožnosti.

Predlog agencije že vsebuje zahteve, vsakršni nepravilni obravnavi pa se je mogoče izogniti s tem, da pristojni organ vzpostavi ustrezne postopke, ne glede na to, ali gre za odobritev na podlagi posameznega primera, ki temelji na predlogu agencije, ali za odobritev izjeme k členu 14.

V zvezi s predlogom podjetja AustroControl je agencija mnenja, da odprava zahteve glede preverjanja s strani pristojnega organa popolnoma odpravlja blažilni ukrep, saj je zahteva glede kvalifikacije, izkušenj, podatkov o vzdrževanju, orodja, materiala in prostorov že vzpostavljena za vsako vzdrževanje, ki ga opravlja katera koli oseba ali organizacija na vseh zrakoplovih in komponentah.

Vseeno pa bo agencija pripravila gradivo AMC, s katerim bo pojasnila, da dogovor med lastnikom in pristojnim organom lahko vključuje izvajanje številnih zahtevnih nalog v času podaljšanega obdobja, če takšen sporazum opisuje podatke, orodje, opremo, material in prostore, ki se bodo uporabljali, pristojni organ pa izvaja naključne preglede, s katerimi preverja skladnost.

- (11) Podjetje AustroControl in DGAC-Francija sta imela pripombe v zvezi s posebnimi določbami za zrakoplove ELA1, ki se ne uporabljajo v komercialnem letalskem prevozu in so predvidene v M.A.901(g).
- Podjetje AustroControl je predlagalo, da se v M.A.901(g) omogoči neodvisnemu potrditvenemu osebju, da v obdobju dveh zaporednih let ne le izdaja priporočila, ampak tudi izdaja in podaljšuje ARC. Poleg tega je podjetje AustroControl predlagalo odpravo zahteve, v skladu s katero pristojni organ ocenjuje in potrjuje to potrditveno osebje.
 - CAA-UK je predlagal spremembo M.A.901(g), v skladu s katero ta določba ne velja za zrakoplove ELA1, ki so vključeni v komercialne dejavnosti. Utemeljitev temelji na dejstvu, da se za te zrakoplove zahteva sklenitev pogodbe z CAMO.

Agencija je mnenja, da predlog, ki ga je posredovalo podjetje AustroControl, ne zagotavlja nobenega nadzora nad postopkom preverjanja plovnosti in usposobljenostjo osebja. Poleg tega izdajanje ARC ni ugodnost, katere je deležen imetnik kvalifikacije, ki izhaja iz Dela 66.

Agencija se strinja s predlogom, ki ga je podal CAA-UK, vendar se namesto sklicevanja na »komercialne dejavnosti« pripravi sklicevanje na zrakoplove, ki jih pokriva M.A.201(i), saj obstaja možnost, da za nekatere vrste »komercialnih dejavnosti« ni nobene potrebe po sklepanju pogodb z organizacijo M.A. Poddel G. M.A.901(g) je bil spremenjen v skladu s tem.

- (12) Združenje »Europe Air Sports« je vztrajalo pri možnosti po kombinirani odobritvi M.A. Poddel F in M.A. Poddel G.

Agencija ponovno potrjuje svoje stališče, izraženo v CRD2007-08.

- (13) Ena izmed fizičnih oseb je zahtevala možnost, da bi lahko organizacija M.A. Poddel F prav tako imela pravice organizacije M.A. Poddel G, ne da bi pri tem izpolnjevala zahteve, določene v M.A. Poddel G.

Stališče agencije je, da to ni mogoče, saj M.A. Poddel F ne vključuje zahtev, ki se nanašajo na stalno plovnost.

- (14) ENAC-Italija je predlagal vključitev nekaterih določb o prožnosti za organizacije M.A. Poddel F, ki vzdržujejo zrakoplove, ki se uporabljajo v komercialnih dejavnostih, razen v komercialnem letalskem prevozu. Te določbe bi bile podobne določbam, ki so trenutno navedene v Delu 145.

Agencija je sprejela predlog in je besedilo spremenila, kot sledi:

- o Dodan je bil nov odstavek M.A.606(h), ki vključuje izvajanje ponavljajočih predpoletnih plovno tehničnih zahtev s strani vodje zrakoplova in izdajanje omejenih certifikacijskih pooblastil vodji zrakoplova med delovanjem izven lokacij, kjer je zagotovljena podpora.
- o M.A.615 je bil dopolnjen in omogoča izvajanje vzdrževanja na vseh lokacijah zaradi nedelovanja zrakoplova ali potrebe po zagotavljanju občasnega vzdrževanja.

- (15) CAA-UK je predlagal možnost, da se v M.B.902(b) pristojnemu organu zagotovi enaka prilagodljivost pri uporabi dodatne izkušnosti namesto kvalifikacij, ki je zagotovljena za industrijo v M.A.707(a).

Agencija je predlog sprejela.

- (16) Podjetje AustroControl je predlagalo, da se iz M.A.709 zbriše referenca na MPD in MRB, navedena v »osnovnem« programu vzdrževanja, ter pri tem navedlo, da se ti dokumenti ne uporabljajo za majhne zrakoplove.

Agencija predloga ni sprejela, ker lahko »osnovni« program vzdrževanja pripravi tudi neodvisni CAMO, ki želi pridobiti odobritev za velike zrakoplove, ki se ne uporabljajo v komercialnem letalskem prevozu. Za te zrakoplove dokumenta MPD in MRB lahko veljata.

- (17) ENAC-Italija je predlagal vključitev v M.A.711(a), kot privilegij, odobritev programov za vzdrževanje prek posrednega postopka odobritve.

Agencija se ne strinja z predlogom, ker program vzdrževanja, odobren s posrednim postopkom odobritve, še vedno šteje kot odobren s strani pristojnega organa.

- (18) Nekatere pripombe fizičnih oseb so vključevale zahtevo po razjasniti pojma, kaj je »nadzorovano okolje« in njegove posledice. Agencija bo na te pripombe odgovorila vsaki fizični osebi posebej.

Vendar pa agencija ugotavlja, da:

- o je mogoče opredelitev »nadzorovanega okolja« najti v M.A.901(b).
- o Opredelitev »nadzorovanega okolja« je enaka za vse vrste zrakoplovov in vse vrste operacij, tudi za zasebne dejavnosti. Vendar pa je bila v M.A.901(e)1 uvedena prilagodljivost, ki omogoča, da CAMO za nekatere zrakoplove in operacije izda dokumente ARC, tudi kadar zrakoplov ni v »nadzorovanem okolju«.
- o Da bi bilo mogoče obravnavati »nadzorovano okolje«, morajo vsa vzdrževanja opravljati organizacije, določene v M.A. Poddel F ali Del 145. Edina izjema so naloge lastnika-pilota, ki jih izvaja lastnik-pilot sam ali neodvisno potrditveno osebje.

- (19) CAA-UK je predlagal, da predvidene ugodnosti, v skladu s katerimi lahko CAMO podaljša ARC, ki ga je izdal pristojni organ, veljajo tudi za komercialni letalski prevoz. Namen je omogočiti podaljšanje tistih ARC, ki jih je prvotno izdal pristojni organ, ko je bil zrakoplov uvožen v EU in je ostal v nadzorovanem okolju.

M.A.901(g) in EASA obrazec 15a sta bila ustrezno spremenjena.

- (20) »Francoska zveza jadrancev« je zahtevala, da se M.A.901(g) spremeni, ter s tem omogoči, da CAMO izda ARC za zrakoplove ELA1 na podlagi priporočil, ki jih je izdalo neodvisno potrditveno osebje.

Agencija ne podpira tega predloga. V tem primeru lahko ARC izda samo pristojni organ, saj samo ta organ sprejema potrditveno osebje, ki izdaja priporočila.

- (21) Ena izmed fizičnih oseb je zahtevala, da se s prihodnjimi ukrepi omogoči usposobljenim subjektom ali organom za ugotavljanje skladnosti, da opravijo preglede plovnosti in izdajo ARC za zrakoplove ELA.

Agencija je že v CRD2007-08 pojasnila, da trenutna opredelitev usposobljenih subjektov v temeljni uredbi tega ne dopušča. Poleg tega temeljna uredba ne vsebuje koncepta organa za ugotavljanje skladnosti.

- (22) Podjetje AustroControl in CAA-UK sta izrazila svoje nestrinjanje z obveznostjo, v skladu s katero mora pristojni organ opraviti pregled plovnosti in izdati ARC, če ga izbere lastnik, kot je opisano v M.A.901(h)2. Oba organa predlagata možnost, v skladu s katero bo organ sam odločil, ali bo izvedel pregled plovnosti ali ne, hkrati pa podjetje AustroControl predlaga odpravo vseh omejitev glede teže in uporabe.

Stališče agencije je, da bi imela pravica odločanja s strani pristojnega organa za posledico nepravilno obravnavo v različnih državah in bo to vplivalo na konkurenčnost.

- (23) Podjetje AustroControl je predlagalo, da se v M.A.901 doda nov odstavek, ki bi omogočil pristojnemu organu, da izda ARC na osnovi obrazca 52 za nove zrakoplove, izdelane znotraj EU, ne da bi pri tem bil potreben pregled plovnosti.

Predlog je bil sprejet in dodan je bil odstavek M.A.901(k).

- (24) ENAC-Italija je pripomnil, da se M.A.903 in M.A.904 nanašata na prenos registracije zrakoplova znotraj EU in pregled plovnosti zrakoplova, ki je bil uvožen v EU. Trdi, da ker Norveška, Švica, Lihtenštajn in Islandija niso države članice EU, to lahko pomeni, da jih je treba obravnavati v skladu z M.A.904. Zaradi tega predlaga spremembo besede »EU« v »države članice EASA«.

Agencija ugotavlja, da temeljna uredba govori o »državah članicah« s pomenom »države članice EU«. Druge evropske države štejejo kot »tretje države«.

Vseeno pa zgoraj navedene štiri države pokrivajo ustrezni mednarodni sporazumi:

- o Sporazum EGP (Evropski gospodarski prostor) v primeru Norveške, Lihtenštajna in Islandije.
- o Sporazum med EU in Švico.

Ti sporazumi uvajajo določbe predpisov EU, ki se nanašajo na vse države, končni rezultat tega pa je, da te štiri države uporabljajo enake postopke prenosa kot države članice EU.

Zaradi tega agencija ne podpira tega predloga.

- (25) Ena izmed fizičnih oseb je zahtevala, da imajo vsi lastniki-piloti privilegij, da izvajajo enake naloge, ne glede na kategorijo zrakoplova (jadralna letala, zrakoplovi s lastnim pogonom...). Utemeljitev temelji na tem, da nobena skupina pilotov ni bolj ali manj izkušena kot druga.

Stališče agencije je, da se naloge, ki jih lahko izvaja lastnik-pilot, razlikujejo za vsako kategorijo zrakoplovov zaradi njihovih različnih sistemov in zapletenosti. Razlikovanje se ne nanaša na izkušnje pilotov.

- (26) DGAC-Francija je pripomnil, da so glede na njihovo razlago trenutnega pravila organizacije, določene v Delu 145 z bonitetno oceno A, v nekaterih primerih v Franciji lahko izvajale enostavno vzdrževanje komponent »na krilih« z uporabo podatkov o vzdrževanju komponent.

Prav tako je pripomnil, da je v Franciji običajna praksa, da neodvisno potrditveno osebje izvaja nekatera nezahtevna vzdrževanja na batnih motorjih v skladu s podatki o vzdrževanju motorja.

V obeh primerih se sproščanje izvaja na ravni zrakoplova.

Ker besedilo, ki je v tem mnenju predlagano v M.A.502(b) in (c) zahteva, da morajo biti vsa vzdrževalna dela, opravljena v skladu s podatki o vzdrževanju komponent, odobrena s strani organizacij z boniteto B/C, DGAC-F ugotavlja, da teh praks ni mogoče še naprej izvajati in predvideva znaten vpliv na organizacije za vzdrževanje, neodvisno potrditveno osebje in lastnike/upravljalce.

Vendar pa meni, da pri enostavnem vzdrževanju komponent, ki ne vključuje specializiranega strokovnega znanja, ne bi bilo nobenega varnostnega vpliva, če bi bila ta praksa dovoljena.

To stališče deli tudi »Alitalia Servizi«, italijanska organizacija z boniteto A Dela 145, ki trenutno izvaja nekatere naloge v skladu s podatki o vzdrževanju komponent pri linijskem vzdrževanju zrakoplovov, na primer pri zamenjavi naslonjal za sedeže in vrat v kabini.

Agencija priznava, da trenutni predlog lahko nalaga neutemeljeno breme v primeru enostavnega vzdrževanja komponent, ki se izvaja med vzdrževanjem zrakoplova (kontrola mase gasilnih aparatov, enostavna popravila stolov in kuhinj itd.). Vendar pa agencija ne namerava dopustiti nobenega vzdrževanja komponent »na krilih« (ali

»začasno odstranjenih komponent«) brez ustrezne bonitetne ocene B/C (pregled in popravilo motorjev, ...).

V skladu z predlogom s strani DGAC-Francija je agencija posledično spremenila M.A.502(b) in (c) ter s tem omogočila pristojnim organom, da se posebej dogovori, kadar je mogoče te vrste vzdrževanja komponent opraviti brez bonitetne ocene B/C.

Poleg tega bo agencija pripravila gradivo AMC, da bi s tem pojasnila obseg vzdrževanja, ki ga je mogoče odobriti, in postopke nadzora, ki morajo biti zagotovljeni. Eden izmed glavnih ciljev tega ukrepa je zagotoviti, da bo osebje ustrezno usposobljeno za izvajanje teh nalog. V mnogih primerih z zapletenimi komponentami je potrebno posebno strokovno znanje in licenci B1 in B2 ne zadostujeta.

(27) Poleg tega je agencija izvedla uredniške in manjše spremembe v naslednjih odstavkih:

- o V M.A.201(e) je bil odstavek popravljen v izvorno besedilo in se sedaj glasi (predlog DGAC-Francija):

»Da bi bilo mogoče ugoditi zahtevam iz odstavka (a), se lahko lastnik zrakoplova obrne na ...«

Namen te spremembe je izogniti se kakršni koli dvomnosti glede namere uredbe.

Kot je navedeno v M.A.201(a) je lastnik odgovoren za stalno plovnost zrakoplova, ne glede na to, ali lastnik izvaja naloge sam ali v skladu z odgovornostjo lastnika za to najame podizvajalca.

M.A.201(e) daje lastniku možnost sklenitve pogodbe s CAMO ter s tem prenese odgovornost izvajanja nalog stalne plovnosti na CAMO.

- o V M.A.201(e) je bilo dodano besedilo *»če ima organizacija vzpostavljene ustrezno odobrene postopke«*. (Predlog s strani CAA-UK).
- o V M.A.302(d)2 je bilo besedilo *»ko so odobreni s strani pristojnega organa«* zamenjano z besedilom *»ko so odobreni v skladu z M.A.302(b) ali M.A.302(c)«* (Predlog s strani CAA-NL).
- o V M.A.302(i), ki je bil sedaj prenesen v odstavek 6 člena 3 Uredbe (ES) št. 2042/2003, je bila odstranjena zahteva za dopolnjevanje nacionalnega programa za vzdrževanje s postopki, ki zagotavljajo skladnost z M.A.302(g) in (h). (Predlog s strani CAA-NL).

Agencija ugotavlja, da Priloga I k AMC M.A.302 in AMC M.B.301(b) ne navaja, da mora program za vzdrževanje vključevati takšne postopke.

- o M.A.502(d) je bil deloma spremenjen, da je lažje razumljiv. (Predlog s strani podjetja AustroControl in CAA-UK).
- o V M.A.711(a)3 je bila beseda *»izvajanje«* zamenjana z besedo *»podizvajanje«* (Predlog s strani CAA-UK).
- o V M.A.711(b)1 je bilo dodano besedilo *»in naknadno podaljša pod pogoji, ki izhajajo iz M.A.901(c)2 ali M.A.901(e)2«*. (Predlog s strani ENAC-Italija)
- o V M.A.711(a)3 je bilo dodano besedilo *»ali ustrezno podaljšano«*. (Predlog s strani ENAC-Italija).
- o V odstavku 5.1 Priloge I Dela M je bila dodana nova točka 8, ki uvaja obveznost, v skladu s katero mora CAMO pristojnemu organu države članice registracije v roku 10

dni posredovati kopijo vseh izdanih ali podaljšanih ARC. (Predlog s strani ENAC-Italija).

- o V pogoju 6 Priloge VI Dela M je bilo besedilo »pogodbe o izvajanju« zamenjano z besedilom »pogodbe o podizvajanju«. (Predlog s strani CAA-UK).

(28) Naslednji predlogi niso bili vključeni v to mnenje, ker agencija meni, da je besedilo že dovolj jasno:

- o Podjetje AustroControl je predlagalo vključitev jadralnih letal in jadralnih letal s pogonom v M.A.901(e).

Agencija ugotavlja, da M.A.901(e) že omenja »zrakoplove, katerih teža ne presega 2730 kg MDOM«. Pojem »zrakoplov« vključuje jadralna letala in jadralna letala s pogonom.

- o Organizacija CAA-UK je predlagala odpravo pogoja 7 iz Priloge VI k Delu M z utemeljitvijo, da začasna ustavitev izdaje AOC ne vpliva na dejavnosti organizacije v skladu s poddelom G Dela M.

Agencija ugotavlja, da se pogoj 7 že sedaj glasi:

»...razen, kjer je to pristojni organ izrecno zahteval«.

To pomeni, da pristojni organ že ima možnost ohranjati odobritev CAMO.

- o CAA-UK je predlagal spremembo Priloge VI k Delu M, ki bi se glasila:

»V skladu z Uredbo Komisije (ES) št. 2042/2003, kakor je bila spremenjena, in ob upoštevanju spodaj navedenih pogojev država članica potrjuje«

Agencija ugotavlja, da trenutno besedilo ustreza, saj se nanaša na »...Uredbo Komisije (ES) št. 2042/2003, ki je trenutno v veljavi...«. To pomeni uredbo, ki je v veljavi v času, ko pristojni organ izda odobritev.

(29) Naslednji predlogi niso bili vključeni v to mnenje, ker ne spadajo v sklop opisa nalog ali ker lahko predmet predloga sproži veliko število pripomb in obsežno razpravo. Zaradi tega zahtevajo uradno obravnavo in posvetovanje, prav tako pa morajo biti vključeni v posebno nalogo oblikovanja predpisov. Agencija bo te predloge vključila v »sklop prihodnjih tem oblikovanja predpisov«.

- o CAA-UK je predlagal uvedbo opredelitve »program za vzdrževanje« in »načrt vzdrževanja«.
- o CAA-UK je predlagal zahtevo po vzpostavitvi uradnega sistema kakovosti za velike organizacije M.A. Poddel F in to utemeljil z dejstvom, da velike organizacije M.A. Poddel G, ki upravljajo zrakoplove, ki niso vključeni v komercialni letalski prevoz, to že zahtevajo.
- o ENAC-Italija je predlagal, da osebe, odgovorne za sistem kakovosti ali organizacijski pregled v organizacijah M.A. Poddel F in M.A. Poddel G, odobri pristojni organ z uporabo EASA obrazca 4.

Agencija ugotavlja, da se to ne zahteva niti za organizacije iz Dela 145.

- o CAA-UK je predlagal, da je diskriminator za povezane izkušnje, naveden v M.A.707(a) in M.B.902(b), odvisen od MDOM zrakoplova in ne od uporabe. Zaradi tega je predlagala določitev diskriminatorja za 2730 kg MDOM, ne glede na to, ali se zrakoplov uporablja v komercialnem letalskem prevozu ali ne. V utemeljitvi je bilo

navedeno, da je za majhne zrakoplove, ne glede na uporabo, zelo težko najti uradno priznane tečaje usposabljanja.

Čeprav ta predlog ni bil vključen, je ENAC-Italija predlagal spremembo AMC M.A.606(c), AMC M.A.706, odstavek 4.7, AMC M.A.707(a)(1) in AMC M.A.707(a)(2) z namenom dodatne razjasnitve, kako in kje se lahko izvajajo formalizirani tečaji usposabljanja in kdaj je te tečaje usposabljanja mogoče nadomestiti z oceno pristojnega organa za balone in zrakoplove, katerih teža ne presega 2730 kg MDOM, ki se uporabljajo v komercialnem letalskem prevozu.

Predlog organizacije ENAC bo analiziran, prav tako pa bo pred izdajo odločbe po potrebi spremenjeno gradivo AMC.

- o CAA-UK in ENAC-Italija sta predlagala možnost predvidevanja podaljšanja ARC, ne da bi se pri tem porušil vzorec pregledov stalne plovnosti. Namen je bil zagotoviti lastnikom prilagodljivost pri nameščanju ARC na zrakoplov, kadar je zrakoplov v bazi.

Vendar pa je organizacija CAA-UK predlagala obdobje pričakovanja 30 dni, medtem ko je organizacija ENAC predlagala 5 dni.

Odzivi na gradivo AMC:

Agencija bo preučila naslednje predloge za spremembe ali dodatke h gradivu AMC, besedilo pa bo po potrebi spremenjeno pred izdajo končne odločbe (AMC/GM). Odločba bo izdana po tem, ko bo to mnenje odobrila Komisija:

- (1) CAA-NL je predlagal odpravo omejitev teže iz AMC M.A.401(c)4.

Agencija je ta predlog sprejela.

- (2) Organizacija CAA-UK, »Broadland -Poleti z baloni«, »Britanski klub balonov in zračnih ladij«, »GEFA-FLUG« in številne fizične osebe so navedle, da je za preglede balonov in zračnih ladij v skladu z AMC M.A.605(a) potreben hangar.

Ob izdaji končne odločbe (AMC/GM) bo besedilo spremenjeno na naslednji način:

»Za balone in zračne ladje hangar mogoče ni potreben, če je vzdrževanje ovoja in spodnjega dela opreme mogoče učinkoviteje opraviti na prostem, pod pogojem da je mogoče celotno potrebno vzdrževanje opraviti v skladu z M.A.402. Za zahtevnejša popravila ali vzdrževanje komponent, kjer se zahteva EASA obrazec 1, se zagotovijo ustrezne odobrene delavnice. Pogoji za prostore in okolico, ki se nanašajo na pregled in vzdrževanje, so opredeljeni v priročniku organizacije za vzdrževanje«.

- (3) ENAC-Italija je predlagal spremembo AMC M.A.606(c), AMC M.A.706, odstavek 4.7, AMC M.A.707(a)(1) in AMC M.A.707(a)(2) z namenom dodatne pojasnitve, kako in kje se lahko izvajajo formalizirani tečaji usposabljanja in kdaj je te tečaje usposabljanja mogoče nadomestiti z oceno pristojnega organa za balone in zrakoplove, katerih teža ne presega 2730 kg MDOM, ki se uporabljajo v komercialnem letalskem prevozu.

Agencija je ta predlog sprejela.

- (4) Podjetje AustroControl je predlagalo zamenjavo sklicevanja na »Del 66 Nivo 1 Splošna seznanitev« s sklicevanjem na »Del 66, Priloga III, Nivo 1 Splošna seznanitev« To velja za odstavke AMC M.A.706, AMC M.A.707(a)1, AMC M.A.707(a)2, AMC M.B.902(b)1 in AMC M.B.902(b)2.

Agencija je ta predlog sprejela.

- (5) CAA-UK in »Britanski klub balonov in zračnih ladij« sta predlagala dodatek gradiva AMC za pojasnitev pomena »ocenjen s strani takšnega usposobljenega osebja« v M.A.710(b) in ali mora biti podpisnik ARC med pregledom zrakoplova prisoten.

Agencija ugotavlja, da pregled plovnosti vključuje pregled dokumentacije in fizični pregled. V skladu z M.A.710(c)5 je v času fizičnega pregleda zrakoplova treba zagotoviti, da ne pride do nedoslednosti med zrakoplovom in pregledanimi dokumenti.

Stališče agencije je, da je to mogoče zagotoviti le, če je v času fizičnega pregleda prisotno osebje za pregled plovnosti. V času pregleda lahko osebju za pregled plovnosti pri odpiranju nadzornih plošč, izvajanju testov itd. pomaga osebje, navedeno v Delu 66.

AMC M.A.710(b) bo spremenjen v skladu s tem.

- (6) DGAC-Francija je predlagal dodajanje gradiva AMC za pojasnitev naslednjega:
- o Kako dolgo lahko za posamezne vrste zrakoplova poteka odobren obseg dela, če CAMO nima z nobeno stranko sklenjene pogodbe za to vrsto?
 - o Ali je mogoče CAMO odobriti izvajanje pregledov plovnosti za posamezno vrsto zrakoplovov, ne da bi le-ta imel ali iskal pogodbene stranke za to vrsto?
- (7) ENAC-Italija je v zvezi z osebami, ki imajo pooblastila za podaljšanje ARC na podlagi novega privilegija M.A.711(a)4, predlagala vključitev gradiva AMC, s katerim bo mogoče pojasniti, kako takšne osebe uradno sprejema pristojni organ in kako organizacija izda pooblastilo.
- (8) ENAC-Italija je predlagal, da se v AMC M.A.901(c)2, (e)2 in (f) uvedejo dodatne informacije, kako lahko CAMO dokaže, da ARC ni podaljšan, če organizacija ve ali upravičeno predpostavlja, da zrakoplov ni ploven. Poleg tega ENAC-Italija predlaga uvedbo primera »poročila o upoštevanju predpisov«.
- (9) ENAC-Italija je predlagal, da se dopolnita AMC M.A.903(a) in AMC M.B.105(a), da bi bilo ob prenosu registracije zrakoplova znotraj EU mogoče zagotoviti, da medsebojna izmenjava informacij vključuje obvestilo, da je bil ARC izdan v skladu z nacionalnimi pravili.
- (10) AustroControl je predlagal vključitev jadralnih letal s pogonom pod točko 3 AMC M.B.301(b).
- (11) ENAC-Italija je predlagal uvedbo dodatnih informacij glede izpolnjevanja EASA obrazca 14 v AMC M.B.703.
- (12) AustroControl je predlagal, da se pri določevanju skupinskih bonitet v AMC M.B.703 upošteva NPA2007-07, ki je trenutno v presoji.
- (13) CAA-NL je predlagal, da se v odstavku 1.1.7 Priloge I k AMC M.A.302 in AMC M.B.301(b) besedilo »postopki za stopnjevanje določenih obdobj preverjanja« zamenja s »podrobnosti ali reference na programe stopnjevanja«.
- (14) CAA-UK je predlagal, da se doda gradivo AMC, s katerim se pojasni, kaj v Prilogi VII »Naloge zahtevnega vzdrževanja« pomenijo pojmi:

- »Odobren ali pooblaščen varilec« v odstavku 3(c).
 - »Posebno orodje« v odstavku 5(a).
- (15) »Deutscher Aero Club« in dve fizični osebi so predlagali spremembo seznama nalog, navedenih v AMC k Prilogi VII »Omejene vzdrževanje s strani lastnika-pilota«.
- (16) Organizacija CAA-UK je v sisteme kakovosti iz Dela 145 in Dela 21 predlagala vključitev zahtev, ki so podobne zahtevam, predlaganim v odstavku (e) Priloge VIII k AMC M.A.616, v skladu s katerimi organizacija med organizacijskim pregledom obvesti pristojni organ o vseh ugotovitvah na Nivoju 1.
- (17) Organizacija CAA-UK je predlagala, da se zbrše sprememba odstavka 2.8(d) v AMC 145.A.50(a), ki omogoča poenostavljen postopek za izdajo obrazca 1 za komponente, ki jih v ZDA in Kanadi vzdržujejo organizacije, ki niso bile odobrene v skladu z Delom 145. Utemeljitev temelji na tem, da to zmanjšuje pomen dvostranskih sporazumov.
Vendar podpira podobne spremembe, uvedene v odstavku 2.8 AMC M.A.613(a).
- (18) Kot posledica pripomb, ki sta jih vložila podjetje AustroControl in DGAC-Francija glede določb, predvidenih v M.A.502(d) in M.A.801(c) za zahtevne naloge vzdrževanja zrakoplovov ELA1, bo agencija pripravila gradivo AMC, s katerim bo pojasnila, da dogovor med lastnikom in pristojnim organom lahko vključuje izvajanje številnih zahtevnih nalog v času podaljšanega obdobja, če takšen sporazum opisuje podatke, orodje, opremo, material in prostore, ki se bodo uporabljali, pristojni organ pa izvaja naključne preglede, s katerimi preverja skladnost.
- (19) Zaradi pripomb, ki sta jih vložila DGAC-Francija in Alitalia Servizi v zvezi z izvajanjem vzdrževanja komponent »na zrakoplovu samem« (M.A.502(b) in (c)), bo agencija dodala gradivo AMC, s katerim bo pojasnila obseg vzdrževanja, ki ga je mogoče odobriti in kateri postopki nadzora morajo biti pri tem vzpostavljeni.