



**Stanovisko č. 2/2008**

**EURÓPSKEJ AGENTÚRY PRE BEZPEČNOSŤ LETECTVA**

**z 15. mája 2008**

**k nariadeniu Komisie, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Komisie (ES) č. 1702/2003 stanovujúce vykonávacie pravidlá osvedčovania letovej spôsobilosti a environmentálneho osvedčovania lietadiel a prislúchajúcich výrobkov, častí a zariadení, ako aj osvedčovania projekčných a výrobných organizácií**

**A**

**k nariadeniu Komisie, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Komisie (ES) č. 2042/2003 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a leteckých výrobkov, častí a zariadení a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností**

***Revidované požiadavky časti M na lietadlá, ktoré sa nepoužívajú v obchodnej leteckej doprave a na údržbu pilota-vlastníka***

## I. Všeobecné informácie

1. Účelom tohto stanoviska je navrhnuť Komisii zmeny a doplnenia nariadenia Komisie (ES) č. 1702/2003<sup>1</sup> (časť 21) a č. 2042/2003<sup>2</sup>. Dôvody tejto tvorby právnych predpisov sú uvedené ďalej.
2. Toto stanovisko bolo prijaté podľa postupu stanoveného správnu radou Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (agentúra)<sup>3</sup> v súlade s ustanoveniami článku 19 nariadenia (ES) č. 216/2008<sup>4</sup> (základné nariadenie).

## II. Konzultácie

3. Agentúra s cieľom zhodnotiť dôsledky ustanovení prílohy I nariadenia (ES) č. 2042/2003 (časť M) (ako to vyžaduje článok 7 ods. 6 nariadenia (ES) č. 2042/2003) zorganizovala v roku 2004 dve stretnutia so zástupcami odvetvia obchodnej a neobchodnej leteckej dopravy, z ktorých vyplynul záver, že vplyv ustanovení časti M na činnosť obchodnej leteckej dopravy je minimálny a že hodnotenie vplyvu sa musí zamerať na iné činnosti.
4. Agentúra na účely vykonania uvedeného hodnotenia vplyvu podpísala 21. septembra 2004 zmluvu s konzultačnou spoločnosťou Air EuroSafe. Výsledkom bolo hodnotenie vplyvu právnej úpravy 2004/S 122-102598 vydané spoločnosťou Air EuroSafe dňa 21. februára 2005, ktoré bolo publikované ako príloha II dokumentu NPA07/2007 opísaného ďalej.
5. Agentúra hodnotenie využila pri predložení zmien a doplnení časti M pre lietadlá, ktoré sa nepoužívajú v obchodnej leteckej doprave (úloha tvorby právnych predpisov M.007). Tento návrh bol zverejnený ako oznámenie o navrhovanej zmene a doplnení (NPA) 07/2005, ktoré bolo zverejnené 23. júna 2005 a predložené na verejnú konzultáciu na obdobie predĺžené na žiadosť väčšiny zúčastnených strán na 5 mesiacov. Do uzávierky, 24. novembra 2005, agentúra dostala 441 pripomienok od národných orgánov, odborných organizácií a súkromných osôb.
6. Doručené pripomienky, ako aj závery seminára zorganizovaného s cieľom vysvetliť návrh a diskutovať o ňom viedli agentúru k úvahám o tom, že predpokladané zmeny nemajú žiadnu nádej na prijatie, ak agentúra nebude súčasne iniciovať ďalšiu úlohu tvorby právnych predpisov (M.017) na účely vypracovania súvisiaceho vysvetľujúceho materiálu (AMC –

---

<sup>1</sup> Nariadenie Komisie (ES) č. 1702/2003 z 24. septembra 2003 stanovujúce vykonávacie pravidlá osvedčovania letovej spôsobilosti a environmentálneho osvedčovania lietadiel a prislúchajúcich výrobkov, častí a zariadení, ako aj osvedčovania projekčných a výrobných organizácií (Ú. v. EÚ L 243, 27.9.2003, s. 6). *Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením Komisie (ES) č. 287/2008 z 28. marca 2008 (Ú. v. EÚ L 87, 29.3.2008, s. 3).*

<sup>2</sup> Nariadenie Komisie (ES) č. 2042/2003 z 20. novembra 2003 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a leteckých výrobkov, častí a zariadení a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností (Ú. v. EÚ L 315, 28.11.2003, s. 1). *Nariadenie naposledy zmenené a doplnené nariadením Komisie (ES) č. 376/2007 z 30. marca 2007 (Ú. v. EÚ L 94, 4.4.2007, s. 18).*

<sup>3</sup> Rozhodnutie správnej rady o postupe, ktorý bude agentúra uplatňovať pri vydávaní stanovísk, technických podmienok osvedčovania a materiálov s usmerneniami. EASA MB 08-2007 z 11. júna 2007 (postup pri tvorbe predpisov).

<sup>4</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES (Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1).

prijateľné spôsoby plnenia požiadaviek a GM – materiál s usmerneniami), nepredloží ďalšie zmeny a doplnenia k právnemu predpisu a nepredloží oba návrhy súčasne, aby poskytla úplný prehľad predpokladaných zmien. O tom sa intenzívne debatovalo koncom roku 2005 so zástupcami všeobecného letectva, ktorí uvedený postup podporili. Následne sa tvorba právnych predpisov rozšírila o:

- zhodnotenie a vypracovanie odpovedí na 441 pripomienok doručených ako reakcia na dokument NPA07/2005 a prípravu príslušného dokumentu pripomienok a odpovedí (CRD),
- diskusiu a návrhy ďalších zmien v časti M,
- prípravu súvisiacich materiálov AMC/GM.

Okrem toho boli veľmi špecifické otázky týkajúce sa údržby zo strany pilota-vlastníka zaradené do samostatnej úlohy (M.005).

7. Na príprave sa podieľali dve samostatné skupiny na tvorbu pravidiel (M.005) a (M.017) zložené zo zástupcov agentúry, národných leteckých úradov, odvetví výroby a údržby, ako aj vlastníkov a prevádzkovateľov. Na základe záverov ich činnosti agentúra predložila na verejnú konzultáciu tieto dokumenty:
  - CRD07/2005 z 26. apríla 2007 (ako reakciu na pripomienky k dokumentu NPA07/2005),
  - NPA2007-08 z 28. júna 2007 (s návrhom dodatočných zmien časti M, ako aj príslušné dokumenty AMC/GM).
8. V záujme propagácie a vysvetlenia obsahu uvedených dokumentov agentúra zorganizovala 4. júla 2007 jeden seminár v Kolíne, 28. augusta až 13. septembra 2007 šesť seminárov vo Švajčiarsku, Spojenom kráľovstve, Francúzsku, Dánsku, Nemecku a Českej republike a 13. novembra 2007 jeden seminár v Rakúsku.
9. Agentúra sa v záujme zjednodušenia schvaľovacieho postupu v Komisii a s cieľom pomôcť zúčastneným stranám pochopiť obsah dokumentov rozhodla, že by sa jej konečné stanovisko malo týkať troch úloh (M.007, M.005 a M.017) a začala pripravovať spoločný dokument pripomienok a odpovedí, ako aj samostatný pozmenený a doplnený text časti M.
10. Agentúra dostala 10 reakcií na dokument CRD07/2005 a 661 pripomienok k dokumentu NPA2007-08. Ich obsah je možné zhrnúť takto:
  - vyjadrenie obáv z toho, že bude potrebné nahradiť súčasné vnútroštátne systémy európskymi nariadeniami,
  - vydanie špeciálneho samostatného nariadenia tzv. ľahkej časti M, ktorá by riešila otázky zachovania letovej spôsobilosti všeobecného letectva,
  - začlenenie záverov úlohy tvorby právnych predpisov MDM.032 o lepšej regulácii všeobecného letectva,
  - spojenie povolení podľa časti M.A. podčasť F a M.A. podčasť G (organizácia riadiaca zachovanie letovej spôsobilosti – CAMO),
  - prijatie dokumentu FAA AC43-13 pokiaľ ide o opravy a úpravy,
  - prijatie priamo (bez opakovaného vydávania) vydanie dokumentov USA (FAA 8130-3)) a Kanady (TCCA 24-0078) pre udržiavané komponenty,
  - rozšírenie rozsahu údržby zo strany pilota-vlastníka a obmedzenie vlastného hodnotenia,
  - zmiernenie záťaže požiadaviek na dohľad (systémy kvality / vnútropodnikové kontroly),

- umožnenie vstupného povolenia pre organizáciu riadiaca zachovanie letovej spôsobilosti bez schváleného programu údržby,
  - vyjasnenie podmienok údržby komponentov a zložitých úloh,
  - umožnenie prenosu prevádzkyneschopných komponentov vlastníkovi,
  - vytvorenie nových a jednoduchších preukazov spôsobilosti pre personál údržby lietadiel,
  - vydanie menej prísnych požiadaviek na personál na overenie letovej spôsobilosti a zjednodušených postupov vykonávania overenia letovej spôsobilosti a vydávania osvedčení o overení letovej spôsobilosti,
  - poskytnutie dlhšieho času na realizáciu predpokladaných zmien.
11. Agentúra zostavila na účely posúdenia pripomienok 2 revízne skupiny (M.005 a M.017), pričom každú z nich tvorili členovia príslušnej pracovnej skupiny a zamestnanci oddelenia pre normy a povolenia (agentúra) a zástupca odvetvia, ktoré vyjadrili nesúhlasné stanovisko k dokumentu NPA2007-08. Agentúra na základe tohto posúdenia vydala 6. marca 2008 dokument CRD2007-08, ktorý obsahoval odpovede na jednotlivé pripomienky, navrhovaný text pre predpis a dokumenty AMC/GM, dôvodový materiál uvádzajúci prístup k najzávažnejším z uvedených problémov a usmernenia pre vlastníkov súkromných lietadiel s maximálnou vzletovou hmotnosťou (MTOM) do 2 730 kg (vrátane balónov bez ohľadu na ich veľkosť) zhŕňajúce najjednoduchšie postupy povolené navrhovanými predpismi.
12. V rámci externej konzultácie k dokumentu CRD2007-08, ktorá skončila 6. mája 2008, agentúra dostala ohlasy od:
- 6 kompetentných orgánov: AustroControl – Rakúsko, úrad civilného letectva – Holandsko, úrad civilného letectva – Spojené kráľovstvo, DGAC – Francúzsko, ENAC – Taliansko, FOCA – Švajčiarsko,
  - 12 organizácií a združení: Broadland Balloon Flights (Lety balónom v krajine), British Balloon and Airship Club (Britský klub letov na balónoch a vzducholodiach), GEFA-FLUG, Royal Danish Aeroclub (Dánsky kráľovský letecký klub), Europe Air Sports (Európske letecké športy), Deutscher Aero Club, European Gliding Union (Európska jednota vetroňov), European Sailplane Manufacturers (Európski výrobcovia vetroňov), Alitalia Servizi, French Gliding Union (Francúzska jednota vetroňov – FFFV), Norwegian Air Sports Federation (Nórska federácia leteckých športov), European Microlight Federation (Európska federácia ultraľahkých lietadiel),
  - 27 jednotlivcov.

Podrobná analýza odpovedí je uvedená v prílohe. Žiadna z nich zásadne neovplyvnila podstatu záverov, ktoré agentúra uviedla v dokumente pripomienok a odpovedí. Mnohé z nich však priniesli zaujímavé vylepšenia textu, ktoré agentúra zahrnula do predkladaného stanoviska. Iné nebolo možné v rámci prebiehajúcej tvorby právnych predpisov zohľadniť, pretože by vyžadovali dôkladnú otvorenú konzultáciu. Preto sa zohľadnia pri ďalšej tvorbe právnych predpisov.

### **III. Obsah stanoviska agentúry**

13. Predkladané stanovisko v maximálnej možnej miere zohľadňuje návrhy mnohých zúčastnených strán, ktoré sa podieľali na konzultácii a reagovali na dokument pripomienok a odpovedí. Navrhuje európsky prístup k zachovaniu letovej spôsobilosti lietadiel, ktoré sa nepoužívajú v obchodnej leteckej doprave, vychádzajúci z existujúcich vnútroštátnych systémov, ktoré

zabezpečujú ekvivalentné prostriedky na zaistenie príslušného stupňa bezpečnosti s cieľom umožniť ich pokračovanie s minimálnym prerušením. Taktiež umožňuje, aby sa systémy, ktoré preukážu svoju účinnosť, stali dostupnými pre všetkých európskych občanov.

14. Potreba vytvoriť súčasne požiadavky a ich prijateľné prostriedky preukázania zhody, ako aj nutnosť dôkladne zapojiť a konzultovať všetky zúčastnené strany vysvetľuje, prečo sa uvedené úlohy tvorby právnych predpisov (ktoré sa mali dokončiť v roku 2005) dokončujú až teraz, niekoľko mesiacov pred ukončením predbežnej správy o nadobudnutí účinnosti ustanovení časti M týkajúcich sa zachovania letovej spôsobilosti lietadiel, ktoré sa nepoužívajú v obchodnej leteckej doprave. To oprávnené vyvoláva znepokojenie u dotknutých zúčastnených strán. Predkladané stanovisko teda v plnej miere zohľadňuje uvedené obavy a navrhuje prechodné opatrenia umožňujúce ich prispôbenie.
15. Vzhľadom na hierarchiu predpisov agentúry EASA sa predkladané stanovisko zaoberá len zmenami, ktoré agentúra navrhuje pre uplatniteľné nariadenia Komisie (časť M, časť 145 a časť 21). Agentúra môže vydať a vydá príslušné prijateľné prostriedky preukázania zhody (AMC) a materiál s usmerneniami (GM), o ktorých sa podrobne zmienil dokument pripomienok a odpovedí, až vtedy, keď Komisia prijme uvedené nariadenia. Je však nutné uviesť, že opatrenia predstavené v tomto stanovisku sa musia vykladať v spojitosti s uvedenými dokumentmi AMC a GM ako súčasť schváleného balíka.

#### **a) Potreba spoločných pravidiel**

16. Hoci mnohí jednotlivci a organizácie spochybnili potrebu zmeny a podporili pokračovanie jednotlivých platných vnútroštátnych systémov, Európsky parlament a Rada rozhodli, že zachovanie letovej spôsobilosti všetkých lietadiel zaregistrovaných v členských štátoch bude v súlade so spoločnými pravidlami, aby občania mohli využiť výhody dvoch hlavných cieľov systému EASA:

##### a) Bezpečnosť

Jedným z hlavných cieľov je harmonizácia stupňa bezpečnosti. I keď v súvislosti s platnými vnútroštátnymi systémami neexistujú žiadne dôkazy o existencii bezpečnostných obáv, neznamena to, že sa bezpečnosť nedá zlepšiť. Stupeň bezpečnosti vnútroštátnych systémov jednotlivých krajín sa v skutočnosti líši a vypracovanie spoločného súboru pravidiel s príslušnými normami by zlepšilo celkovú úroveň bezpečnosti v Európe.

##### b) Spoločný trh

Ďalším cieľom Spoločenstva pri vytváraní systému EASA bolo zjednodušenie fungovania vnútorného trhu. Voľný pohyb tovaru, služieb a osôb vyžaduje prijatie spoločných pravidiel, ktoré umožnia predaj použitého lietadla kdekoľvek na spoločnom trhu, poskytovanie služieb organizácií, ktoré majú vedúcu úlohu pri zachovaní letovej spôsobilosti a údržby vo všetkých členských štátoch a voľné riadenie vlastných lietadiel občanmi EÚ v ktoromkoľvek členskom štáte.

17. Preto nie je možné uvažovať o vypustení časti M pre všeobecné letectvo. Riešením nie je ani nerobiť nič, pretože by to znamenalo uplatnenie časti M od 28. septembra 2008 v súčasnom stave. Jediným spôsobom, ako pokračovať v platnom legislatívnom prostredí, je zmeniť a doplniť časť M tak, aby lepšie vyšla v ústrety požiadavkám lietadiel rôznych kategórií a veľkostí, ako aj odlišným typom prevádzok. V rámci toho agentúra pamätala na hlavné problémy, na ktoré poukázali konzultácie.

## **b) Formát požiadaviek na zachovanie letovej spôsobilosti pre všeobecné letectvo**

18. Mnohí jednotlivci a organizácie sa domnievali, že súčasné požiadavky sú príliš zložité a ťažko zrozumiteľné, a preto požadovali zostavenie samostatnej časti M určenej pre všeobecné letectvo (tzv. ľahká časť M). Agentúra súhlasí s tým, že použitie právnych textov nie je pre regulované osoby vždy jednoduché, a to napriek najlepšej snahe napísať ich jednoduchým jazykom a zorganizovať spôsobom, ktorý zjednoduší ich používanie. Dôvodom je, že právne texty nie sú priamo určené na použitie ako príručky každodenných činností, ale ich hlavným cieľom je vytvorenie právnej istoty v prípadoch, keď dochádza k chybám. Navyše tieto texty poskytujú regulovaným osobám právo na interpretáciu vo svojom záujme. Mnohé z požiadaviek v časti M majú všeobecnú povahu a jednotliví žiadatelia ich môžu prispôbiť veľkosti a typu organizácie a prevádzky.
19. V tomto kontexte je taktiež potrebné zohľadniť, že časť M sa týka rozmanitých lietadiel, ktoré sa využívajú v odlišných typoch prevádzok:
- veľké lietadlá (ako ich vymedzuje nariadenie (ES) č. 2042/2003),
  - malé lietadlá s maximálnou vzletovou hmotnosťou nad 2 730 kg,
  - lietadlá s maximálnou vzletovou hmotnosťou do 2 730 kg a balóny,
  - lietadlá typu ELA1 (ako ho vymedzuje toto stanovisko a predpokladá dokument NPA2008-07 v súvislosti s „postupom ELA“, „štandardnými zmenami a opravami“ a „technickými podmienkami certifikácie pre ľahké športové letúne),
  - CS-VLA, CS-22 a ľahké športové letúne (LSA ako sú vymedzené v tomto stanovisku a ako o nich hovorí dokument NPA2008-07).
- Keby sa postupovalo podľa logiky samostatnej časti M venovanej všeobecnému letectvu, bolo by potrebné vytvoriť nie jednu, ale niekoľko tzv. ľahkých častí M, ktoré by sa týkali jednotlivých kategórií lietadiel a pravdepodobne taktiež jednotlivých typov prevádzky. Vzhľadom na jurisprudenciu súdu EÚ by to spôsobilo veľký zmätok, pretože jednotlivé texty by sa museli interpretovať nezávisle od ostatných a rovnaký text by mohol viesť k odlišným požiadavkám.
20. Následne by sa právne požiadavky museli používať spolu s príslušnými vysvetľujúcimi dokumentmi vypracovanými regulačnými orgánmi a samotnými regulovanými subjektmi. V takom prípade by mohli vysvetľujúce dokumenty pripraviť odborové združenia a federácie v prospech svojich členov.
21. Agentúra bez ohľadu na uvedenú pripomienku chápe, že je potrebné podporiť zúčastnené strany z odvetvia všeobecného letectva pri porozumení a uplatňovaní požiadaviek, ktoré musia spĺňať. Agentúra preto vynaloží maximálne úsilie na vypracovanie usmernení pre používateľov podobných tým, ktoré pripojila k svojmu dokumentu pripomienok a odpovedí pre vlastníkov balónov a súkromných lietadiel s maximálnou vzletovou hmotnosťou do 2 730 kg. Taktiež oznámi obsah a zámer právneho predpisu kompetentným orgánom, regulovaným subjektom a organizáciám prostredníctvom vysvetliviek, listov, seminárov a pod.

## **c) Začlenenie záverov úlohy tvorby právnych predpisov MDM.032 o lepšej regulácii všeobecného letectva**

22. Mnohí jednotlivci a organizácie navrhovali, aby sa zohľadnili zjednodušené postupy pre ľahké lietadlá navrhnuté v úlohe tvorby právnych predpisov MDM.032. Je potrebné poznamenať, že hoci sa táto úloha týka v prvom rade požiadaviek na letovú prevádzku, udeľovanie preukazov spôsobilosti pilotom a počiatočnej letovej spôsobilosti, je dobré, že existuje potreba zabezpečenia súdržnosti medzi požiadavkami na zachovanie letovej spôsobilosti a požiadavkami týkajúcimi sa vydávania osvedčení o zmenách a opravách, ako aj požiadaviek platných pre osvedčenia náhradných dielcov a zariadení. Práca vykonaná v kontexte uvedenej úlohy pokročila natoľko, že umožňuje vydanie dokumentu NPA2008-07 vytvárajúceho nový postup s názvom „Európske ľahké lietadlo“ s 2 podkategóriami (ELA1 a ELA2) a navrhujúceho novú certifikačnú špecifikáciu (CS) pre ľahké športové letúne (Light Sport Aeroplanes – LSA). Predkladané stanovisko očakáva tento vývoj a obsahuje ďalšie konkrétne úľavy pre tieto lietadlá:

- a) Možnosť inštalovať komponenty, ktoré nemajú uvoľnenie do prevádzky, ak ich povoľuje časť 21 (pozri ods. M.A.501 písm. a)). To predpokladá možnosť, aby si vlastník vyrábal určité dielce bez uvoľnenia do prevádzky, ktoré navrhovala úloha MDM.032.
- b) Možnosť, aby nezávislý osvedčujúci personál plnil úlohy údržby komponentov a komplexné úlohy údržby na lietadlách ELA1 (pozri ods. M.A.502 písm. d) a M.A.801 písm. c)).
- c) Možnosť, aby nezávislý osvedčujúci personál vydával odporúčania pre vydávanie osvedčení o overení letovej spôsobilosti pre lietadlá ELA1 (pozri ods. M.A.901 písm. g)).

**d) Spojenie povolení v časti M.A. podčasť F a M.A. podčasť G (organizácia riadiaca zachovanie letovej spôsobilosti – CAMO)**

23. Navrhovalo sa spojenie povolení uvedených v časti M.A. podčasť F a M.A. podčasť G s cieľom zabrániť duplicitě príručiek, šetrení, auditov a poplatkov. Agentúra však nie je presvedčená o tom, že návrh prinesie očakávané výhody. Po prvé je zrejmé, že je potrebné zachovať samostatné osvedčenia, aby sa uspokojili tie organizácie, ktoré si želajú vlastníť len jedno osvedčenie. Aj keby existovala možnosť uvedené osvedčenia kombinovať, nezaručilo by to jednotný postup ich udeľovania, pretože kompetentný orgán sa vždy môže rozhodnúť vykonať v jednotlivých prípadoch audit a zriadiť samostatné oddelenia pre otázky údržby a zachovania letovej spôsobilosti. Následne by neexistovala ani žiadna záruka nižších poplatkov, pretože orgán môže výšku poplatkov prispôbiť požadovanému šetreniu a poplatky za kombinované povolenie sú vyššie ako poplatky za samostatné povolenie. Agentúra nemá žiadnu právomoc regulovať poplatky, ktoré stanovujú kompetentné orgány.

24. Agentúra sa namiesto vytvorenia kombinovaného povolenia rozhodla pre tento postup:

- a) Prijateľné prostriedky preukázania zhody pre odseky M.A.602 a M.A.702 vysvetlia, že organizácia, ktorá žiada o obe povolenia, môže na podanie žiadosti použiť jeden formulár Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (EASA) 2.
- b) Prijateľné prostriedky preukázania zhody pre odseky M.B.604 písm. b) a M.B.704 písm. b) odporúča, aby kompetentné orgány vykonali audit s cieľom pokryť obe povolenia a predísť duplicitným návštevám v konkrétnej oblasti.
- c) Prijateľné prostriedky preukázania zhody pre odsek M.A.704 zahrnú príklad kombinovanej príručky pre organizáciu, ktorá je vlastníkom oboch povolení (M.A. podčasť F a organizácia, ktorá plní vedúcu úlohu pri zachovaní letovej spôsobilosti).

Očakáva sa, že tak vznikne základ pre prispôbenie poplatkov požadovanej úrovni šetrenia bez ohľadu na to, či sa udeľuje záverečné kombinované osvedčenie alebo dve samostatné osvedčenia.

### **e) Prijatie dokumentu FAA AC43-13 pre opravy a úpravy**

25. Mnohí jednotlivci a organizácie požadovali, aby sa schválilo používanie pravidiel úradu Federálneho leteckého úradu AC43-13 pre opravy a úpravy. Agentúra síce súhlasí s tým, že je potrebné nájsť jednoduchší spôsob úpravy zmien a opráv ľahkých lietadiel, domnieva sa však, že nie je možné použiť priamo predpis úradu FAA, ktorý vznikol v odlišnom regulačnom prostredí, kde je odlišné rozdelenie opráv na „malé“ a „veľké“, ako aj zdieľanie regulačných úloh.

Niektorí navrhovali transpozíciu schvaľovacieho postupu opráv stanoveného predpisom úradu FAA AC43-13 do systému EASA. Týmto problémom sa v súčasnosti zaoberá úloha tvorby právnych predpisov MDM.032, pretože nejde o otázku údržby, ale o problém súvisiaci so zachovaním letovej spôsobilosti, ktorému sa venuje časť 21, podčasti S a M obsahujúce požiadavky na zmeny a opravy. Preto agentúra zvažuje príslušné certifikačné požiadavky popísané v dokumente NPA2008-07, ktoré poskytnú rovnakú pružnosť ako požiadavky zahrnuté do predpisu AC43-13, ale v kontexte EASA.

### **f) Priame prijatie vydania dokumentov USA a Kanady pre udržiavané komponenty**

26. Mnohé organizácie a vlastníci lietadiel majú v skladoch komponenty, ktoré boli uvoľnené po údržbe s príslušným formulárom úradu FAA 8130-3 alebo TCCA 24-0078, tieto formuláre však nevydali organizácie povolené v súlade s právnymi predpismi Spoločenstva, preto nemôžu byť po 28. septembri 2008 zavedené. Navyše organizácie na údržbu v USA a Kanade, ktoré vykonávajú údržbu komponentov namontovaných v lietadlách všeobecného letectva pravdepodobne nemajú záujem o európske povolenie. To by mohlo spôsobiť nedostatok povolených organizácií na údržbu, ktoré by uspokojovali potreby európskeho všeobecného letectva.

27. Preto agentúra v prijateľných prostriedkoch preukázania zhody k odseku M.A.613 písm. a) vysvetlí, že organizácia na údržbu podľa odseku M.A. podčasť F alebo časť 145 (ktorá nemá oprávnenie pre komponenty) môže po príslušných kontrolách a overeniach vydať formulár 1 pre komponenty, ktoré boli uvoľnené po údržbe s formulárom 8130-3 (FAA) alebo 24-0078 (Kanada) bez opakovaného vydania. Tento zjednodušený postup vychádza z technických možností uvedených organizácií a dôvery v dohľad vykonávaný kompetentnými americkými a kanadskými orgánmi na základe hodnotení realizovaných na účely uzatvorenia doteraz neuzavretých dvojstranných dohôd o bezpečnosti letectva s uvedenými štátmi.

### **g) Rozšírenie rozsahu údržby zo strany pilota-vlastníka a obmedzenie vlastného hodnotenia**

28. Pokiaľ ide o údržbu zo strany pilota-vlastníka, agentúra súhlasí s tým, že skúsenosti niektorých členských štátov a iných regulačných systémov ukázali, že vlastník lietadla môže urobiť viac, pretože je najviac dotknutý prácou vykonanou v záujme zaistenia bezpečnosti lietadla, ktoré sám používa. Preto sa agentúra rozhodla v celom rozsahu zrevidovať zoznam úloh údržby pilota-vlastníka, ktoré budú vymedzené pre jednotlivé kategórie lietadiel a prenesené do dokumentu prijateľných prostriedkov preukázania zhody (nový dokument prijateľných prostriedkov preukázania zhody k prílohe VIII časti M). Takéto zoznamy jasne vylučujú kritické položky z hľadiska bezpečnosti. Naopak príloha VIII (v záujme vyššej určítosti) vysvetľuje kategórie úloh, ktoré nepatria do údržby pilota-vlastníka.



29. Aby bolo možné získať určitý stupeň dôvery v kompetenciu pilota-vlastníka pri plnení týchto úloh údržby, príloha VIII obsahuje základné zásady, ktoré musí pilot-vlastník dodržať v týchto oblastiach:

- o spôsobilosť a zodpovednosť,
- o vykonanie údržby a vedenie záznamov.

Tieto ustanovenia vychádzajú zo zásady vlastného hodnotenia pilota-vlastníka. Súvisiace riziká sú zmiernené skutočnosťou, že úlohy vykonané príslušným pilotom-vlastníkom musia byť uvedené v programe údržby. Následne, ak je lietadlo riadené organizáciou riadiacou zachovanie letovej spôsobilosti, ktorá plní vedúcu úlohu pri zachovaní letovej spôsobilosti, táto organizácia overí, či sa údržba vykonáva správne. V prípade, že lietadlo nepatrí pod správu organizácie CAMO, podobnú kontrolu kvality vykoná kompetentný orgán v rámci pravidelného posúdenia letovej spôsobilosti. Podobne sa zhodnotí efektívnosť údržby zo strany pilota-vlastníka a program údržby sa podľa potreby zmení či doplní tak, aby sa úlohy pilota-vlastníka prispôbili jeho reálnym schopnostiam.

#### ***h) Zmiernenie záťaže požiadaviek na dohľad (systémy kvality / vnútropodnikové kontroly)***

30. Požiadavky na povolenie organizácie CAMO, konkrétne potreba vykonávať interný alebo externý audit kvality či vnútropodnikové kontroly, niektorí považujú za neprimerané, pretože podľa ich názoru organizácia CAMO plní len byrokratické funkcie, ktoré nezahŕňajú skutočnú prácu na lietadle. Následne sa domnievajú, že by mali postačovať audity vykonané kompetentnými orgánmi. Agentúra musí najprv vysvetliť, že zachovanie letovej spôsobilosti lietadla je dôležité pre bezpečnosť lietadla rovnako ako skutočná údržba tohto lietadla. Ak sa úlohy zachovania letovej spôsobilosti neplnia správne, existuje zrejmé riziko, že sa nevykoná všetka potrebná údržba. To treba brať vážne a zodpovedné osoby nemôžu dostať kompetencie v tejto oblasti bez riadneho overenia toho, či dokážu svoje povinnosti správne plniť.

31. V tomto kontexte sa spoliehanie výlučne na audity, ktoré vykonáva kompetentný orgán, nepovažuje za prijateľné z týchto dôvodov:

- všetky právomoci udelené organizácii CAMO (rovnaké ako právomoci udelené organizáciám podľa časti M.A podčasť F, časti 145 a časti 147) vychádzajú zo skutočnosti, že existuje interný postup, ktorý monitoruje dodržiavanie predpisov; v závislosti od veľkosti organizácie sa to realizuje formou vnútropodnikových kontrol alebo pomocou systému kvality,
- systém kvality má zásadný význam vtedy, keď sa organizácia rozšíri, pretože vtedy vzniknú viaceré pracovné postupy a je potrebné zaistiť riadnu komunikáciu medzi jednotlivými oddeleniami a funkciami,
- jedine organizácia si je trvale vedomá súčasných problémov a nezrovnalostí, a len ona môže prijať potrebné nápravné opatrenia a vykonať následnú kontrolu.

32. Agentúra si napriek tomu uvedomuje, že požiadavky na organizačné povolenie musia zodpovedať veľkosti a zložitosti organizácie. V súlade s tým zmení a doplní prílohu VIII k prijateľným prostriedkom preukázania zhody ods. M.A.616 a vytvorí novú prílohu XIII k prijateľným prostriedkom preukázania zhody ods. M.A.712 písm. f) s cieľom prispôbiť ich ustanovenia menšej zložitosti malých organizácií podľa ods. M.A. podčasť F a ods. M.A. podčasť G. Agentúra chce v tomto kontexte znova pripomenúť, že na rozdiel od interpretácie viacerých zúčastnených strán predpis nepožaduje povinnú nezávislosť personálu

vykonávajúceho overenie letovej spôsobilosti, dokonca ani pre organizácie väčšie ako organizácia s povolením na riadenie zachovania letovej spôsobilosti tvorená jednou osobou.

**i) Umožnenie vstupných povolení pre organizácie s povolením na riadenie zachovania letovej spôsobilosti, bez schváleného programu údržby**

33. Počiatočné povolenie pre nezávislé organizácie CAMO (ktoré nie sú spojené s držiteľom osvedčenia leteckého prevádzkovateľa), ktoré nemajú žiadne zmluvy so zákazníkmi, a preto nemôžu dostať žiadne povolenie na ponúkanie svojich služieb, sa ukázalo ako otázka, kto bol skôr: vajce či sliepka. Príčinou uvedeného problému môže byť:

- formulár 14, ktorý je v súčasnosti časťou prílohy VI k časti M zahŕňa odkaz na program údržby,
- neexistuje žiadne usmernenie či dokument prijateľných prostriedkov preukázania zhody, ktorý by vysvetlil, čo je prijateľné ako odkaz pre program údržby vo formulári 14.

Preto niektoré kompetentné orgány pokladajú za nevyhnutne potrebné, aby formulár 14 obsahoval osobitné programy údržby pre každé konkrétne lietadlo pod dohľadom žiadateľa. Táto konkrétna interpretácia neuznáva možnosť odkázať na všeobecné programy údržby pokrývajúce rôzne typy a modely lietadiel.

34. Agentúra chce predovšetkým pripomenúť, že táto interpretácia nie je v súlade s predpisom ani prijateľnými prostriedkami preukázania zhody. Navyše nie je účelom zaťažiť nezávislé organizácie CAMO povinnosťou uzatvárať zmluvy s prípadnými zákazníkmi skôr, než podajú žiadosť o povolenie. Agentúra je aj tak presvedčená, že by každá organizácia mohla získať povolenie, aby sa mohla obrátiť na zákazníkov, ktorí uzatvorili zmluvu s inou organizáciou, čím by vlastníci a prevádzkovatelia získali možnosť výberu. Následne:

- Odsek M.A.709 sa mení a dopĺňa tak, aby zahŕňal pojem „základné“ a „všeobecné“ programy údržby a vysvetlil, že zámerom je umožniť nezávislým organizáciám CAMO získať povolenie bez toho, aby mali nejakých zákazníkov. Prijateľné prostriedky preukázania zhody k odseku M.A.709 budú upravené tak, aby tento pojem podrobnejšie vysvetlili.
- Príloha VI k časti M sa mení a dopĺňa tak, aby:
  - sa odstránil odkaz na program údržby vo formulári 14; súvisiace ustanovenia sa presúvajú do príručky pre riadenie zachovania letovej spôsobilosti (CAME),
  - sa umožnilo začlenenie typov, sérií či skupín lietadiel do formulára 14 (to podrobnejšie vysvetlí dokument prijateľných prostriedkov zhody k odseku M.B.703),
  - sa formulár 14 lepšie prispôbil prípadom, keď prevádzkovateľ obchodnej leteckej prepravy taktiež vykonáva činnosť na zachovanie letovej spôsobilosti pre lietadlá, ktoré sa nepoužívajú v obchodnej leteckej preprave.

**j) Vyjasnenie podmienok údržby komponentov a zložitých úloh**

35. V súlade s platným predpisom musia údržbu komponentov vykonávať povolené organizácie na údržbu s príslušnými triedami pre komponenty. Jedinú výnimku predstavuje situácia, keď sa vykonáva údržba komponentu namontovaného v lietadle alebo ak sa tento komponent dočasne odmontuje (ak to výslovne povoľuje príručka o údržbe lietadla, aby sa uľahčil prístup). Vtedy môže údržbu uvoľniť nezávislý osvedčujúci personál. Okrem toho platí, že komplexné úlohy údržby (príloha VII) musí vykonať povolená organizácia na údržbu.

36. Uvedené ustanovenia vyvolávajú u regulovaných subjektov a kompetentných orgánov mnohé otázky a obavy. Konkrétne k nim patria:

- text neuvádza, či sa má údržba vykonať v súlade s údajmi o údržbe lietadla alebo komponentu; to by mohlo viesť k domnienke, že údržbu akéhokoľvek komponentu môže vykonať nezávislá osvedčujúca osoba, ak komponent zostane namontovaný v lietadle (napríklad: kontrola horúcej časti turbínového motora),
- text neuvádza, aký typ preukazu spôsobilosti či kvalifikácie (lietadlo či komponent) sa požaduje pre nezávislý osvedčujúci personál pri vykonávaní údržby komponentu,
- text nevysvetľuje, aký typ uvoľnenia do prevádzky sa v jednotlivých prípadoch vydáva (formulár 1 alebo uvoľnenie lietadla do prevádzky),
- neexistuje žiadne rozlíšenie, pokiaľ ide o zložitosť príslušného lietadla.

37. Na účely vyriešenia týchto problémov sa menia a dopĺňajú odseky M.A.502, M.A.613 písm. a), M.A.802 písm. a) a b), časť M príloha IV Triedy povolení a časť 145 príloha II Trieda povolení pre organizácie a systém hodnotenia tak, aby:

- povolili údržbu komponentov nezávislým osvedčujúcim personálom a organizáciám na údržbu pre triedu lietadiel (trieda A), ak je komponent namontovaný v lietadle, alebo ak je z lietadla dočasne odmontovaný, pod podmienkou, že sa údržba vykoná v súlade s údajmi o údržbe lietadiel alebo (s osobitným súhlasom orgánu) v súlade s údajmi o údržbe komponentu (pre jednoduchú údržbu komponentov); táto údržba nebude vyžadovať vydanie formuláru 1 a budú pre ňu platiť požiadavky na uvoľnenie lietadla,
- povolili údržbu komponentov organizáciám na údržbu pre triedu motorov/pomocných energetických jednotiek (trieda B), ak je komponent namontovaný v motore alebo pomocnej energetickej jednotke, alebo ak je dočasne odmontovaný, pod podmienkou, že sa údržba vykoná v súlade s údajmi o údržbe motorov/pomocných energetických jednotiek alebo (s osobitným súhlasom orgánu) v súlade s údajmi o údržbe komponentu (pre jednoduchú údržbu komponentov),
- povoľovali pre lietadlá ELA1, aby nezávislý osvedčujúci personál pre lietadlá vykonával:
  - údržbu komponentov v súlade s údajmi o údržbe komponentov, ak je komponent namontovaný v lietadle alebo je dočasne odmontovaný, to neplatí pre generálnu revíziu komponentov,
  - komplexné úlohy uvedené v zozname v prílohe VII na základe predchádzajúcej dohody medzi vlastníkom a kompetentným orgánom;
- povoľovali pre lietadlá CS-VLA, CS-22 a LSA, aby nezávislý osvedčujúci personál triedy lietadiel vykonával generálne revízie motorov na základe predchádzajúcej dohody medzi vlastníkom a kompetentným orgánom; týka sa to len motorov dočasne odmontovaných z lietadla na účely generálnej revízie, ktoré sú potom znovu namontované a uvoľnené do prevádzky spolu s lietadlom; nevydáva sa žiadny formulár 1 EASA.

### ***k) Umožnenie prenosu prevádzkyneschopných komponentov vlastníkovi***

38. Platný predpis vyžaduje, aby sa prevádzkyneschopné komponenty držali pod kontrolou organizácie na údržbu komponentov, kým sa neprijme rozhodnutie o tom, či sa opravujú alebo zlikvidujú. Táto požiadavka nie je v súlade s flexibilitou zavedenou predkladaným stanoviskom. Preto je nevyhnutne potrebné rozšíriť právomoc skladovať komponenty na všetky povolené organizácie na údržbu (potvrdené pre komponenty alebo pre lietadlá) a na vlastníkov lietadiel.

V prípade vlastníka musí byť komponent dopredu určený ako prevádzkyneschopný a prenos k vlastníkovi sa musí zaznamenať do príslušného protokolu. Tento pozmeňujúci a doplňujúci návrh sa zavádza v odseku M.A.504 písm. b).

### **I) Vytvorenie nových a jednoduchších preukazov spôsobilosti pre personál údržby lietadiel**

39. Odozvy doručené agentúre ukazujú, že kvalifikačné požiadavky na udelenie preukazu spôsobilosti podľa ods. B1.2 pre nižšie spektrum (z hľadiska zložitosti) lietadiel s piestovými motormi sú príliš prísne. Okrem toho neexistuje žiadny európsky preukaz spôsobilosti pre letúne a balóny. Na potrebu európskeho preukazu spôsobilosti vhodne prispôbeného potrebám všeobecného letectva poukázal aj dokument A-NPA14/2006.

Uvedený problém sa v súčasnosti rieši v rámci úlohy tvorby právnych predpisov 66.022., pričom sa uskutočňujú externé konzultácie pre dokument NPA2008-03.

### **m) Vydanie menej prísnych požiadaviek pre personál na overenie letovej spôsobilosti a zjednodušené postupy overenia letovej spôsobilosti a vydávania osvedčení o overení letovej spôsobilosti**

40. Je potrebné vyjasniť postavenie lietadiel zaregistrovaných v členskom štáte EÚ a prevádzkovaných pod dohľadom tretej krajiny, kde regulačný dohľad nad bezpečnosťou nebol prenesený na tretiu krajinu. Pretože vo väčšine prípadov ide o veľké lietadlá, musí ich riadiť organizácia CAMO, ktorá bude vo väčšine prípadov organizáciou tretej krajiny, a platné ustanovenia časti M takýmto organizáciám CAMO neumožňujú vydávať osvedčenia o overení letovej spôsobilosti. Agentúra síce zvažuje možnosť preskúmať toto obmedzenie z hľadiska dohody Svetovej obchodnej organizácie, nebolo to však predmetom aktuálnej úlohy tvorby právnych predpisov. Stane sa tak vo vhodnom čase v rámci samostatnej úlohy. Ako dočasné riešenie sa odsek M.A.901 mení a dopĺňa tak, aby umožnil:

- organizácii CAMO, ktorá riadi lietadlo, predĺžiť osvedčenie o overení letovej spôsobilosti vydané inou organizáciou CAMO alebo kompetentným orgánom, ak sa lietadlo nachádza v kontrolovanom prostredí; to platí dokonca aj vtedy, ak organizácia CAMO nedisponuje žiadnou právomocou vykonávať overenie letovej spôsobilosti a vydávať osvedčenia o overení letovej spôsobilosti; vychádza sa zo skutočnosti, že pri predĺžení osvedčenia o overení letovej spôsobilosti sa nepožaduje overenie letovej spôsobilosti ani prítomnosť personálu vykonávajúceho toto overenie; tento pozmeňujúci a doplňujúci návrh bol zavedený v odsekoch M.A.711 písm. a)4 a M.A.901 písm. f),
- toto opatrenie vychádza zo skutočnosti, že pri rozšírení osvedčenia o overení letovej spôsobilosti sa nepožaduje overenie letovej spôsobilosti, ale len potvrdenie toho, či sa lietadlo nachádza v kontrolovanom prostredí; preto nie je potrebný žiadny personál overujúci letovú spôsobilosť,
- kompetentnému orgánu vykonať overenie letovej spôsobilosti a vydať osvedčenie o tomto overení pre lietadlá, ktoré sa nevyužívajú v obchodnom letectve a sú riadené organizáciami CAMO tretích krajín; tento pozmeňujúci a doplňujúci návrh sa zavádza v odseku M.A.901 písm. i).

Vďaka uvedeným opatreniam môže kompetentný orgán členského štátu, v ktorom sa nachádza register, vykonať overenie letovej spôsobilosti a vydať osvedčenie o tomto overení. Navyše je to potrebné len raz za tri roky, pretože zahraničné organizácie CAMO môžu predĺžiť osvedčenia o overení letovej spôsobilosti vydané kompetentným orgánom, ak sa lietadlo nachádza v kontrolovanom prostredí.

Navyše bol zmenený a doplnený článok 7, odsek 3 písm. a) nariadenia (ES) č. 2042/2003 s cieľom zahrnúť prechodné obdobie do 28. septembra 2009, pokiaľ ide o povinnosť uzatvoriť zmluvu s organizáciou CAMO pre uvedené veľké lietadlá (používané prevádzkovateľmi tretích krajín).

41. Agentúra poznamenáva, že ustanovenia zahrnuté v odseku M.A.711 písm. a)4 a M.A.901 písm. f) (ako je uvedené vyššie) platia pre všetky lietadlá vrátane lietadiel používaných v obchodnom letectve. Cieľom týchto ustanovení je umožniť organizáciám CAMO, ktoré lietadlá riadia, aby rozšírili osvedčenie o overení letovej spôsobilosti vydané kompetentným orgánom v čase vydania počiatočného osvedčenia o letovej spôsobilosti pre lietadlá dovezené do EÚ.
42. Vyjasnenie a zjednodušenie ustanovení týkajúcich sa vykonávania overení letovej spôsobilosti a vydávania osvedčení o overení letovej spôsobilosti sú nevyhnutným dôsledkom väčšej flexibility zavedenej v časti M pre nekomerčne prevádzkované lietadlá, konkrétne pre malé lietadlá. Predkladané stanovisko podobne uvádza tieto pozmeňujúce a doplňujúce návrhy:
- počiatočné osvedčenia o overení letovej spôsobilosti pre všetky nové lietadlá vyrobené v EÚ sa vydajú spoločne s počiatočným osvedčením o letovej spôsobilosti v súlade s časťou 21A.183, odsek 1; overenie letovej spôsobilosti sa nepožaduje; tento pozmeňujúci a doplňujúci návrh sa zavádza v M.A.901 písm. k),
  - vlastník iného než veľkého lietadla, ktoré sa nepoužíva na obchodnú leteckú dopravu, môže uzatvoriť zmluvu o vypracovaní a nepriamom povolení programu údržby s akoukoľvek organizáciou CAMO, dokonca aj keď letovú spôsobilosť daného lietadla neriadi organizácia CAMO; tento pozmeňujúci a doplňujúci návrh sa zavádza v ods. M.A.201 písm. e),
  - pre lietadlá s maximálnou vzletovou hmotnosťou do 2 730 kg a balóny, ktoré sa nepoužívajú na obchodnú vzdušnú dopravu:
    - menej prísne požiadavky na kvalifikáciu personálu overujúceho letovú spôsobilosť, a to pre organizácie, ktoré plnia vedúcu úlohu pri zachovaní letovej spôsobilosti a kompetentné orgány; zahŕňajú požiadavky na prax a možnosť nahradiť formálnu kvalifikáciu hodnotením spôsobilosti; tento pozmeňujúci a doplňujúci návrh bol zavedený v ods. M.A.707 písm. a)2 a M.B.902 písm. b)2,
    - vlastník sa môže rozhodnúť, či overenie letovej spôsobilosti a vydanie osvedčenia o tomto overení vykoná kompetentný orgán alebo riadne schválená organizácia CAMO, bez ohľadu na to, či sa lietadlo nachádza alebo nenachádza v kontrolovanom prostredí; to zavádza ods. M.A.901 písm. h)2,
  - pre lietadlá ELA1:
    - odporúčanie na vydanie osvedčenia o overení letovej spôsobilosti môže vydať nezávislý osvedčujúci personál schválený kompetentným orgánom; to zavádza ods. M.A.901 písm. g).

#### **n) Prechodné ustanovenia**

43. Popísaný súbor pravidiel môže nadobudnúť účinnosť až po schválení Komisiou. So zreteľom na to, že:
- aktuálny termín vykonania časti M pre lietadlá, ktoré sa nepožívajú v obchodnej leteckej doprave, je 28. septembra 2008,

- väčšina organizácií pozdržala svoje žiadosti o vydanie povolenia podľa ods. M.A. podčast' F a M.A. podčast' G, kým nezískajú jasnú predstavu o zmenách zavedených v časti M pre všeobecné letectvo,
- kompetentné orgány nebudú schopné dokončiť príslušné šetrenia a vydať osvedčenia o povolení do 28. septembra 2008,

agentúra považuje za potrebné vypracovať vhodné prechodné opatrenia pre ustanovenia, ktoré sa odôvodnene nedajú vykonať do 28. septembra 2008, aby dotknuté organizácie a orgány získali čas na ich uplatnenie a aby sa umožnilo zachovanie letovej spôsobilosti lietadiel podľa vnútroštátnych predpisov.

44. Prechodné opatrenia zahrnuté do navrhnutého nariadenia, ktorými sa menia a dopĺňajú prechodné ustanovenia nariadenia (ES) č. 2042/2003, poskytujú:

a) Pre lietadlá, ktoré sa nepoužívajú v obchodnej leteckej doprave:

- o kompetentným orgánom a vnútroštátnym organizáciám CAMO možnosť, aby po 28. septembri 2008 maximálne dvakrát (v prípade národných leteckých úradov) alebo len raz (v prípade národných organizácii CAMO) vydali alebo predĺžili vždy na jeden rok osvedčenie o overení leteckej spôsobilosti v súlade s požiadavkami jednotlivých členských štátov (pozri článok 3, bod 5 pozmeneného nariadenia (ES) č. 2042/2003),
- o členským štátom možnosť neplniť do 28. septembra 2009 povinnosť uzatvoriť zmluvu s organizáciou riadiacou zachovanie letovej spôsobilosti (pre veľké lietadlá používané prevádzkovateľom tretej krajiny) (pozri článok 7, bod 3 pozmeneného nariadenia (ES) č. 2042/2003).

b) Pre lietadlá, ktoré sa nepoužívajú v obchodnej leteckej doprave iné ako veľké lietadlá do 28. septembra 2009:

- o možnosť pre organizácie CAMO schválené podľa požiadaviek členského štátu plniť úlohy zachovania letovej spôsobilosti (pozri článok 3, bod 4 pozmeneného nariadenia (ES) č. 2042/2003),
- o možnosť pre organizácie na údržbu schválené podľa požiadaviek členských štátov plniť úlohy údržby a uvoľnenia lietadiel a komponentov do prevádzky (pozri článok 4, bod 4 pozmeneného nariadenia (ES) č. 2042/2003),
- o členským štátom možnosť neplniť povinnosť uzatvoriť zmluvu s organizáciou riadiacou zachovanie letovej spôsobilosti alebo s povolenou organizáciou na údržbu (pre lietadlá, ktorých sa týka ods. M.A.201 písm. i)) (pozri článok 7, bod 3 pozmeneného nariadenia (ES) č. 2042/2003),
- o možnosť používať rovnocenné národné programy údržby (pozri článok 3, bod 6 pozmeneného nariadenia (ES) č. 2042/2003),
- o možnosť naďalej používať osvedčujúci personál kvalifikovaný v súlade s požiadavkami členských štátov (pozri článok 5, bod 1 pozmeneného nariadenia (ES) č. 2042/2003),
- o osvedčenia o uvoľnení do prevádzky vydané organizáciami na údržbu povolenými podľa požiadaviek členských štátov sa považujú za rovnocenné osvedčeniam vydaným podľa ods. M.A.801 a M.A.802 (pozri článok 4, bod 4 pozmeneného nariadenia (ES) č. 2042/2003).

Agentúra poznamenáva, že vlastníci alebo prevádzkovatelia veľkých lietadiel, ktoré sa nepoužívajú v obchodnej leteckej doprave (okrem prevádzkovateľov z tretích krajín), majú povinnosť uzatvoriť zmluvu o poskytovaní služieb s organizáciou CAMO k 28. septembru 2008.

45. Počas obdobia pripomienok národných leteckých úradov konkrétny členský štát požiadal o trojročné prechodné obdobie, počas ktorého by osvedčujúci personál kvalifikovaný v súlade s vnútroštátnymi predpismi mohol pokračovať vo vykonávaní svojich oprávnení a zmierniť tak vplyv odchodu do dôchodku súčasného osvedčujúceho personálu a zohľadniť skutočnosť, že po určitý čas nebudú dostupné preukazy spôsobilosti B3 a ELA. Agentúra sa domnieva, že tento osobitný prípad sa nemá riešiť v rámci tvorby právnych predpisov a namiesto toho navrhuje využitie flexibilných ustanovená článku 14 základného nariadenia.

#### **IV. Hodnotenie vplyvov právnej úpravy**

46. Ako sme už uviedli v kapitole II, prvé vyhodnotenie vplyvu právnej úpravy pri uplatnení časti M vykonal konzultant – spoločnosť EuroSafe. Výsledkom bola správa o hodnotení vplyvu právnej úpravy 2004/S 122-102598, ktorú konzultant vydal 21. februára 2005 a bola publikovaná v prílohe II k dokumentu NPA07/2005. Táto správa obsahuje zoznam odsekov, ktoré sa majú zmeniť, ako aj analýzy príslušného vplyvu. Správa dospela k záveru, že predpokladané zmeny majú kladný vplyv na regulované osoby, pričom neovplyvňujú úroveň bezpečnosti a boli navrhnuté ako časť dokumentu NPA07/2005 (úloha M.007).

47. Pretože táto úloha bola doplnená úlohou M.005 a M.017 s cieľom navrhnuť dodatočné zmeny k časti M a vytvoriť prijateľné prostriedky preukázania zhody a materiál s usmerneniami, vykonalo sa ďalšie hodnotenie vplyvu právnej úpravy s týmito bodmi:

- kvalifikácia personálu overujúceho letovú spôsobilosť pre lietadlá s maximálnou vzletovou hmotnosťou do 2 730 kg, ktoré sa nepoužívajú v obchodnej leteckej doprave (pre organizácie a kompetentné orgány podľa ods. M.A. podčasť G),
- vydávanie a obnovenie osvedčení o overení letovej spôsobilosti,
- zmluvné poskytovanie špecializovaných služieb organizáciami podľa ods. M.A. podčasť F,
- údržba pilota-vlastníka.

48. Jednotlivé vplyvy boli v plnej miere zhodnotenú v dokumente NPA2007-08 a dospelo sa k záveru, že okrem výnimky „Vydávanie a obnovenie osvedčení o overení letovej spôsobilosti“ predpokladané zmeny nemali buď žiadny alebo len kladný vplyv na všetky dotknuté sektory.

49. V konkrétnom prípade „Vydávanie a obnovenie osvedčení o overení letovej spôsobilosti“ sa vybrala možnosť povoliť vlastníkovi rozhodnúť sa, či overenie letovej spôsobilosti a vydanie osvedčenia o tomto overení vykoná organizácia CAMO alebo kompetentný orgán. To by platilo pre lietadlá s maximálnou vzletovou hmotnosťou do 2 730 kg, ktoré sa nepoužívajú v obchodnej leteckej doprave. Túto možnosť jasne uprednostnili všetci zástupcovia odvetvia. Na druhej strane väčšina zástupcov kompetentných orgánov argumentovala, že by to pre nich znamenalo nestanoviteľné bremeno, pretože nie sú v takom postavení, aby zhodnotili, či budú regulované osoby žiadať o obnovenie osvedčenia o overení letovej spôsobilosti ich alebo organizácie CAMO a hrozí riziko, že najmú príliš veľa alebo príliš málo nových zamestnancov. Agentúra však túto možnosť vybrala, pretože poskytuje väčšiu pružnosť pre vlastníkov

a podporuje všeobecné letectvo. Navyše sa domnieva, že trh by sa mal sám rýchlo prispôbiť, aby kompetentné orgány dokázali správne určiť, koľko zamestnancov budú potrebovať.

50. Pokiaľ ide o subjekt zachovania letovej spôsobilosti zaregistrovaný v členskom štáte EÚ, ktorý je prevádzkovaný pod dohľadom tretej krajiny, kde regulačný bezpečnostný dohľad nebol prenesený na tretiu krajinu, agentúra zistila, že väčšina dotknutých lietadiel je zaregistrovaná vo Francúzsku. Informácie poskytnuté úradom DGAC-France 16. mája 2007 uvádzajú 66 veľkých lietadiel prevádzkovaných 19 prevádzkovateľmi z tretích krajín v 16 štátoch mimo EÚ.

Tento problém riešia zmeny navrhnuté k ods. M.A.711 písm. a)4, M.A.901 písm. f), M.A.901 písm. i) a článku 7, ods. 3 písm. a) nariadenia (ES) č. 2042/2003.

V Kolíne, 15. mája 2008

P. GOUDOU  
výkonný riaditeľ



## **PRÍLOHA: Reakcie na dokument pripomienok a odpovedí** **CRD2007-08**

### **Všeobecné reakcie:**

- (1) Organizácia European Sailplane Manufacturers a jedna samostatná osoba trvali na tom, aby si vlastníci mohli voľne zvoliť časť M alebo vnútroštátne požiadavky a svoju žiadosť odôvodnili tým, že vnútroštátne požiadavky je potrebné zachovať pre lietadlá podľa prílohy II a že počet týchto lietadiel nie je nízky.

Okrem odpovedí zahrnutých v dokumente CRD2007-08 by agentúra rada poznamenala, že existencia prílohy II neopravňuje uplatňovanie vnútroštátnych predpisov na lietadlá, ktoré nie sú do prílohy II zahrnuté.

Navyše, ako konštatuje odôvodnenie 5 základného nariadenia: „Mali by sa však prijať primerané opatrenia na celkové zvýšenie bezpečnosti rekreačného lietania. Pozornosť by sa mala venovať hlavne letúnom a vrtuľníkom s nízkou maximálnou vzletovou hmotnosťou a tým, ktorých výkon sa zvyšuje, ktoré môžu lietať v celom Spoločenstve a vyrábajú sa priemyselne. Možno ich teda lepšie regulovať na úrovni Spoločenstva s cieľom ustanoviť potrebnú jednotnú úroveň bezpečnosti a ochrany životného prostredia.“

Nie je teda možné zaručiť, že lietadlá zahrnuté do prílohy II v nej zostanú trvale.

- (2) Hoci sa platné európske predpisy netýkajú Európskej federácie ultraľahkých lietadiel (European Microlight Federation – EMF), federácia vyjadrila svoj nesúhlas s odôvodneniami, ktoré agentúra uviedla v dokumente CRD2007-08 na podporu navrhovaných zmien a doplnení nariadení. Federácia EMF taktiež nie je spokojná s navrhovanou časťou M a znepokojuje ju výsledok úlohy MDM.032.

Preto vyjadrila nástojčivé želanie, aby lietadlá s maximálnou vzletovou hmotnosťou do 450 kg zostali ako doteraz v prílohe II.

Agentúra poznamenáva, že (ako sa uvádza vyššie), nie je možné zaručiť, že všetky lietadlá zahrnuté do prílohy II v tejto prílohe zostanú.

Agentúra sa však domnieva, že systém navrhnutý pre časť M v tomto stanovisku sa môže osvedčiť a priniesť skúsenosti príťažlivé pre sektor ultraľahkých lietadiel. Navyše práca týkajúca sa úlohy MDM.032 ešte neskončila a vynaloží sa maximálne úsilie na prispôsobenie predpisov menšej zložitosti všeobecného letectva.

Agentúra zašle federácii EMF podrobnú odpoveď na jej reakciu.

- (3) Jedna samostatná osoba predložila pripomienku, v ktorej uviedla, že podľa jej interpretácie zodpovedá konzultačná fáza dokumentu pripomienok a odpovedí piatej fáze postupu tvorby právnych predpisov, ktorú uvádza internetová stránka agentúry, a preto by mala trvať 3 mesiace.

Agentúra poznamenáva, že piata fáza pripomienok a overovania zodpovedá obdobiu od ukončenia externých konzultácií v rámci oznámenia o navrhovanej zmene a doplnení do vydania dokumentu pripomienok a odpovedí.

Obdobie určené na reakcie na dokument pripomienok a odpovedí zodpovedá šiestej fáze Prijatie a zverejnenie. Agentúra nemôže vydať konečné stanovisko alebo rozhodnutie skôr než 2 mesiace po vydaní dokumentu pripomienok a odpovedí, aby ponechala dostatok času na reakcie. To uvádza odsek 6 (strana 3) dokumentu CRD2007-08 a ide o dodatočný krok, ktorý v mnohých postupoch tvorby právnych predpisov chýba.

- (4) Jedna osoba sa spýtala, kde je možné nájsť zoznam povolených organizácií podľa časti M. Agentúra poznamenáva, že povolenie pre organizácie podľa ods. M.A. podčastí F a M.A. podčastí G so sídlom v EÚ vydávajú len členské štáty, a preto členské štáty zodpovedajú aj za zostavenie príslušných zoznamov povolených organizácií.

Pokiaľ ide o organizácie tretích krajín, zodpovednosť nesie agentúra EASA a zoznam povolených organizácií bude zverejnený na internetovej stránke agentúry.

### **Reakcie na nariadenie (ES) č. 2042/2003 a vykonávacie pravidlá:**

- (1) Organizácie CAA-UK a ENAC-Italy navrhli zosúladiť nariadenie (ES) č. 2042/2003 so základným nariadením, a to konkrétne odseky o uplatniteľnosti, číslo nariadenia a namiesto odkazu na „*veľké lietadlá*“ skôr použiť odkaz na „*zložené motorové lietadlá*“.

Agentúra poznamenáva, že zosúladenie bude vykonané ako súčasť úlohy tvorby právnych predpisov MDM.044 vrátane príslušných konzultačných fáz. Niektoré z uvedených zmien majú taký vplyv, ktorý si vyžaduje zhodnotenie a nemôžu byť zavedené hneď ako súčasť tohto stanoviska.

Agentúra nahradila odkaz na nariadenie (ES) č. 1592/2002 uvedený vo formulári 15a a 15b novým odkazom na nariadenie (ES) č. 216/2008.

Všetky ďalšie odkazy na nariadenie (ES) č. 1592/2002 sa môžu medzitým riešiť využitím článku 69 ods. 1 nariadenia (ES) č. 216/2008, ktorý stanovuje, že odkazy na zrušené nariadenie (ES) č. 1592/2002 sa považujú za odkazy na nariadenie (ES) č. 216/2008 a mali by sa vykladať v súlade s tabuľkou zhody uvedenou v prílohe VI nariadenia (ES) č. 216/2008.

- (2) Organizácia FOCA-Switzerland požiadala agentúru EASA, aby vysvetlila, či sa balóny môžu prevádzkovať v rámci obchodnej leteckej prepravy alebo nie, a to na účely vyjasnenia, ktoré z ustanovení nariadenia (ES) č. 2042/2003 by sa malo dodržiavať.

Podľa stanoviska agentúry nie je dôležité, či je možné prevádzkovať balóny v rámci obchodnej leteckej prepravy alebo nie, ale to, či pre balóny platia ustanovenia nariadenia (ES) č. 2042/2003 týkajúce sa obchodnej leteckej dopravy.

Článok 1 odsek 3 nariadenia (ES) č. 2042/2003 uvádza, že „*ustanovenia tohto nariadenia vzťahujúce sa na obchodnú leteckú dopravu sa uplatňujú na licencovaných leteckých dopravcov tak, ako je definované v právnych predpisoch Spoločenstva*“.

Následne je uplatniteľným nariadením nariadenie (EHS) 2407/92 z 23. júla 1992 o udeľovaní preukazov spôsobilosti leteckých dopravcov.

Pokiaľ ide konkrétne o balóny, sú z nariadenia 2407/92 vylúčené článkom 1 ods. 2 príslušného nariadenia, a teda ustanovenia nariadenia (ES) č. 2042/2003 týkajúce sa obchodnej leteckej dopravy sa na ne v súčasnosti nevzťahujú.

Situácia sa však v blízkej budúcnosti, po vydaní vykonávacích pravidiel týkajúcich sa prevádzkových požiadaviek na lietadlá, ktoré sa používajú v obchodnej prevádzke, môže zmeniť. To by mohlo viesť ku zmene a doplneniu nariadenia (ES) 2042/2003.

- (3) Organizácia AustroControl navrhla zosúladiť vymedzenia pojmov „lietadlo ELA1“ podľa dokumentov CRD2007-08, NPA2008-03 a NPA2008-07. Okrem toho organizácie European Sailplane Manufacturers, British Balloon and Airship Club a dvaja jednotlivci navrhli určité zmeny a doplnenia vymedzenia pojmu „lietadlo ELA1“ .

Agentúra poznamenáva, že vymedzenie pojmu „lietadlo ELA1“, ktorý bude uvedený v tomto stanovisku, v článku 2 nariadenia (ES) č. 2042/2003 je rovnaké ako vymedzenie v dokumente NPA2008-07 „Postup ELA, štandardné zmeny a opravy a špecifikácie osvedčení pre ľahké športové lietadlá“. V dokumente NPA2008-03 však „preukaz spôsobilosti pre ELA“ zahŕňa nielen lietadlá ELA1, ale aj niektoré lietadlá ELA2.

Agentúra odporúča opakované zaslanie pripomienok v konzultačnej fáze dokumentu NPA2007-08, ktorá skončí 18. júla 2008.

- (4) Organizácie AustroControl, CAA-UK, DGAC-France, ENAC-Italy a Deutscher Aero Club navrhli niektoré redakčné a vysvetľujúce zmeny pre odchýlky ods. M.A.302 písm. i) a M.A.901 písm. k).

Okrem toho organizácia DGAC-France navrhla zmeny odchýlok ods. M.A.606 písm. h) a M.A.801 písm. d) s cieľom zaručiť, že sa budú týkať všetkých lietadiel iných ako veľké lietadlá, ktoré sa nepoužívajú v obchodnej leteckej doprave, bez ohľadu na to, aký typ organizácie či osoby vykonáva údržbu.

Agentúra tieto odchýlky príslušným spôsobom preformulovala. Navyše (s cieľom zlepšiť prehľadnosť textu) boli všetky navrhované odchýlky presunuté z časti M nariadenia (ES) č. 2042/2003 týmto spôsobom:

- o M.A.904 písm. f) presunuté do článku 3, odsek 4,
- o M.A.901 písm. k a M.A.903 písm. c) presunuté do článku 3, odsek 5,
- o M.A.302 písm. i) presunuté do článku 3, odsek 6,
- o M.A.802 písm. c) presunuté do článku 4, odsek 4,
- o M.A.606 písm. h) a M.A.801 písm. d) presunuté do článku 5, odsek 1.

- (5) Organizácie Royal Danish Aeroclub, Europe Air Sports a Norwegian Air Sports Federation požiadali o predĺženie prechodného obdobia do 28. septembra 2010.

Agentúra sa domnieva, že prechodné obdobie do 28. septembra 2009 poskytuje dostatočný priestor pre riadne vykonanie navrhovaných zmien a doplnení.

- (6) Organizácia AustroControl navrhla vymedziť v nariadení (ES) č. 2042/2003 termín „obchodné prevádzky“ uvedený v ods. M.A.201 písm. i) a taktiež navrhla obmedziť ho pre lietadlá nad kategóriou vetroňov a motorových vetroňov.

Agentúra poznamenáva, že termín „obchodné prevádzky“ je už vymedzený v základnom nariadení. Navyše tento termín zahŕňa taktiež vetrone a motorové vetrone.

- (7) Organizácia DGAC-France navrhla (podobne ako v dokumente NPA2007-08,), aby sa pre iné než veľké lietadlá, ktoré sa nepoužívajú v obchodnej leteckej doprave, neschvaľoval program údržby, ale aby bol len potvrdený kompetentným orgánom. Účelom návrhu je,

aby sa obsah programu údržby (s výnimkou údajov o obmedzení letovej spôsobilosti, príkazov na zachovanie letovej spôsobilosti a ďalších povinných údajov) pre tieto lietadlá ponechal na vlastníkovi a nebol schvaľovaný kompetentným orgánom.

Agentúra zastáva názor, že skôr, ako sa program údržby označí za schválený či potvrdený, musí kompetentný orgán určiť, či obsah spĺňa podmienky popísané v ods. M.A.302, konkrétne ods. M.A.302 písm. d) a h). Okrem toho sa musí vydať oznámenie o schválení či potvrdení.

V dôsledku toho, keďže agentúra nevidí rozdiel medzi termínmi „schválený“ a „potvrdený“, navrhnutý text nebol pozmenený.

- (8) Jedna osoba podala pripomienku, že výsledný text ods. M.A.302 písm. g) sa líši v dokumentoch CRD2007-08 a CRD2007-01 a žiadala o konsolidovaný výsledný text.

Agentúra poznamenáva, že odsek M.A.302 písm. g) v dokumente CRD2007-01 zodpovedá odseku M.A.302 písm. h) v dokumente CRD2007-08.

Agentúra prijíma pripomienku a mení a dopĺňa text ods. M.A.302 písm. h) tak, aby sa zosúladiť s návrhom v dokumente CRD2007-01. Agentúra pripomína, že lehota na podávanie pripomienok pre dokument CRD2007-01 už skončila a neobjavili sa žiadne záporné odozvy na daný text.

Tento pozmeňujúci a doplňujúci návrh nepokladá za potrebné začleniť návrh organizácie CAA-UK, ktorá požadovala nahradenie textu M.A.302 písm. h) „držiteľ povolenia na úpravu“ slovami „držiteľ povolenia na drobnú zmenu“.

- (9) Organizácie Deutscher Aero Club a Europe Air Sports požiadali o úpravu textu ods. M.A.403 písm. b) s cieľom umožniť pilotovi-vlastníkovi rozhodnúť sa pre úlohy uvedené v prílohe VIII, či porucha lietadla vážne ohrozuje bezpečnosť letu a potom rozhodnúť o tom, kedy a aké nápravné opatrenie sa musí prijať pred ďalším letom a odstránenie ktorej poruchy sa môže odložiť. Odôvodňuje sa to tým, že kým nebude schválený preukaz spôsobilosti pre údržbu lietadiel ELA podľa NPA2008-03, bude nedostatok osvedčujúceho personálu, ktorý by tieto kontroly vykonával.

Agentúra sa domnieva, že nie je možné zaručiť riadnu kompetenciu pilota-vlastníka pri rozhodovaní o odložení opravy poruchy. Ak by bolo možné opraviť nájdenú poruchu podľa úlohy v prílohe VIII, pilot-vlastník by túto opravu mohol vykonať pred letom, nemôže ju však odložiť.

Agentúra taktiež nesúhlasí s odôvodnením uvedeným v reakcii, pretože neexistujú dôkazy o tom, že by bolo množstvo budúcich držiteľov preukazov spôsobilosti ELA väčšie než množstvo súčasného osvedčujúceho personálu kvalifikovaného podľa vnútroštátnych predpisov. Kým nebude prijatý preukaz spôsobilosti pre lietadlá ELA, môže osvedčujúci personál pre vetrone a balóny plniť kvalifikačné požiadavky členských štátov ako doteraz.

- (10) Organizácie AustroControl a DGAC-France predložili pripomienky v súvislosti s osobitnými ustanoveniami pre lietadlá ELA1, ktoré sa nepoužívajú v obchodnej leteckej doprave zahrnutými v ods. M.A.502 písm. d) a M.A.801 písm. c), pokiaľ ide o komplexné úlohy údržby. Konkrétne ich znepokojovala možná záťaž na kompetentné orgány súvisiaca s požiadavkou uzatvoriť dohodu medzi vlastníkom a kompetentným orgánom a požiadavkou na kompetentný orgán, aby overoval, či má nezávislý osvedčujúci personál požadovanú kvalifikáciu a prax, požadované údaje o údržbe komponentov, nástroje, vybavenie a materiál, ako aj prístup k vhodným zariadeniam.

- o Organizácia AustroControl navrhla zachovať v texte M.A.801 písm. c) požiadavky na kvalifikáciu, prax, údaje o údržbe, nástroje, vybavenie, materiál a zariadenia pre osvedčujúci personál, ale aby za kontrolu nezodpovedal kompetentný orgán.
- o Organizácia DGAC-France navrhla:
  - v ods. M.A.502 písm. d) vylúčiť ustanovenia umožňujúce nezávislému osvedčujúcemu personálu plniť úlohy komplexnej údržby komponentov a generálnej revízie motorov a vrtúl,
  - vypustiť ods. M.A.801 písm. c) a zahrnúť do ods. M.A.801 písm. b)2 možnosť pre nezávislý osvedčujúci personál plniť úlohy komplexnej údržby pre lietadlá ELA1 bez osobitných požiadaviek na kvalifikáciu, prax, údaje o údržbe, nástroje, vybavenie, materiál a zariadenia.

Agentúra zastáva názor, že návrh organizácie DGAC-France nie je konzistentný, pretože neumožňuje vykonávanie žiadnych úloh komplexnej údržby komponentov, ale umožňuje plnenie úloh komplexnej údržby lietadiel bež dodatočných požiadaviek.

Okrem toho agentúra nesúhlasí s pripomienkou organizácie DGAC-France, že jednotlivé povolenia nevychádzajú z podrobných požiadaviek a môžu viesť k problémom so zodpovednosťou a nerovným zaobchádzaním medzi používateľmi, pričom DGAC-France súčasne navrhuje využívať v týchto prípadoch flexibilné ustanovenia článku 14 základného nariadenia,

Návrh agentúry už obsahuje požiadavky a kompetentné orgány by mali predísť nerovnému zaobchádzaniu vytvorením vhodných postupov, bez ohľadu na to, či ide o povoľovanie jednotlivých prípadov podľa návrhu agentúry alebo o udeľovanie výnimiek podľa článku 14.

Pokiaľ ide o požiadavku organizácie AustroControl, agentúra zastáva názor, že vypustenie požiadavky na overovanie vykonávané kompetentným orgánom úplne eliminuje kompenzačné opatrenie, pretože požiadavka na vhodnú kvalifikáciu, prax, údaje o údržbe, nástroje, vybavenie, materiál a zariadenia už platí pre každú údržbu vykonávanú akoukoľvek osobou či organizáciou na lietadlách a komponentoch.

Agentúra však predloží dokument prijateľných prostriedkov preukázania zhody s cieľom vysvetliť, že dohoda medzi vlastníkom a kompetentným orgánom môže zahŕňať dlhodobé vykonávanie súborov komplexných úloh, ak sa v nej popisujú údaje, nástroje, vybavenie, materiál a zariadenia, ktoré sa majú použiť, a ak kompetentný orgán vykonáva náhodné kontroly dodržiavania ustanovení dohody.

- (11) Organizácie AustroControl a CAA-UK predložili pripomienky v súvislosti s osobitnými ustanoveniami pre lietadlá ELA1, ktoré sa nepoužívajú v obchodnej leteckej doprave, uvedenými v ods. M.A.901 písm. g).
- o organizácia AustroControl navrhla v ods. M.A.901 písm. g) povoliť, aby nezávislý osvedčujúci personál mohol dva roky po sebe nielen vydávať odporúčania, ale aj vydávať a predlžovať osvedčenia o overení letovej spôsobilosti; okrem toho organizácia AustroControl navrhla obmedziť požiadavky na kompetentný orgán týkajúce sa hodnotenia a potvrdzovania osvedčujúceho personálu,
  - o organizácia CAA-UK navrhla zmeniť a doplniť text ods. M.A.901 písm. g) tak, aby uvádzal, že sa tieto ustanovenia netýkajú lietadiel ELA1, ktoré sa používajú v obchodnej leteckej doprave; odôvodnenie je, že pre tieto lietadlá sa musia uzatvárať zmluvy s organizáciami CAMO.

Agentúra zastáva názor, že návrh organizácie AustroControl neumožňuje žiadnu kontrolu nad postupom overovania letovej spôsobilosti a kvalifikáciou personálu. Okrem toho osvedčenia o overení letovej spôsobilosti nemôžu vydávať osoby kvalifikované podľa časti 66.

Pokiaľ ide o návrh organizácie CAA-UK, agentúra s ním súhlasí, ale namiesto odkazu na „obchodnú prevádzku“ je potrebné odkázať na lietadlá podľa ods. M.A.201 písm. i), pretože je možné, že určité druhy obchodných prevádzok nepotrebujú uzatvárať zmluvy s organizáciami podľa ods. M.A. podčast' G. V súlade s tým sa mení a dopĺňa ods. M.A.901 písm. g).

- (12) Organizácia Europe Air Sports trvala na možnosti zlúčiť povolenia podľa M.A. podčast' F a M.A. podčast' G.

Agentúra znovu potvrdzuje svoje stanovisko vyjadrené v dokumente CRD2007-08.

- (13) Jedna nezávislá osoba požiadala o možnosť, aby organizácie podľa M.A. podčast' F získali taktiež kompetencie organizácií podľa M.A. podčast' G, pričom by nemuseli spíňať požiadavky M.A. podčast' G.

Stanovisko agentúry je, že toto zlúčenie nie je možné, pretože M.A. podčast' F nezahŕňa požiadavky týkajúce sa zachovania letovej spôsobilosti.

- (14) Organizácia ENAC-Italy navrhla zahrnúť niektoré flexibilné ustanovenia pre organizácie podľa M.A. podčast' F na údržbu lietadiel, ktoré sa používajú v obchodných prevádzkach iných ako obchodná letecká doprava. Tieto ustanovenia by sa mali podobať požiadavkám uvedeným v časti 145.

Agentúra prijala tento návrh a pozmenila a doplnila uvedený text takto:

- o pridáva sa nový odsek M.A.606 písm. h), ktorý zahŕňa vykonávanie opakovaných príkazov na zachovanie letovej spôsobilosti zo strany veliteľa a vydávanie obmedzených osvedčení o uvoľnení pre veliteľa lietadla pri prevádzkovaní mimo podporované základne,
- o odsek M.A.615 sa mení a dopĺňa tak, aby umožňoval vykonanie údržby na akomkoľvek mieste z dôvodu neopraviteľnosti lietadla alebo potreby doplniť príležitostnú údržbu.

- (15) Organizácia CAA-UK navrhla povoliť v ods. M.B.902 písm. b) kompetentným orgánom rovnakú pružnosť pri využití dodatočnej praxe namiesto kvalifikácie, akú má toto odvetvie v ods. M.A.707 písm. a).

Agentúra návrh prijala.

- (16) Organizácia AustroControl navrhla vypustiť z ods. M.A.709 odkaz na dokumenty MPD (Maintenance planning data – program údržby) a MRB (Maintenance review Board – preskúmanie plnenia plánu údržby) v „základnom“ programe údržby a uviedla, že tieto dokumenty sa nepoužívajú pre malé lietadlá.

Agentúra návrh neprijala, pretože „základný“ program údržby môže vytvoriť aj nezávislá organizácia CAMO usilujúca o povolenie pre veľké lietadlo, ktoré sa nepoužíva v obchodnej leteckej doprave. V takom prípade by sa dokumenty MPD a MRB vyžadovali.

- (17) Organizácia ENAC-Italy navrhla zahrnúť do ods. M.A.711 písm. a) ako právomoc povoľovanie programov údržby prostredníctvom postupov nepriameho povoľovania.

Agentúra s týmto návrhom nesúhlasí, pretože program údržby povolený v nepriamom postupe povoľovania sa stále pokladá za povolený kompetentným orgánom.

- (18) Niektoré pripomienky jednotlivých osôb žiadali o vysvetlenie pojmu „kontrolované prostredie“ a jeho dôsledkov. Jednotlivé pripomienky budú zodpovedané samostatne konkrétnym autorom.

Agentúra však poznamenáva:

- o vymedzenie pojmu „kontrolované prostredie“ sa nachádza v ods. M.A.901 písm. b),
- o definícia je rovnaká pre všetky typy lietadiel a prevádzok, dokonca aj pre súkromné prevádzky; odsek M.A.901 písm. e)<sup>1</sup> je však pružný a povoľuje vydanie osvedčenia o overení letovej spôsobilosti pre určité lietadlá a prevádzky organizáciami CAMO dokonca aj v prípadoch, keď sa lietadlo nenachádza v kontrolovanom prostredí,
- o aby bolo možné hovoriť o kontrolovanom prostredí, celá údržba sa musí vykonávať v organizáciách podľa ods. M.A podčastí F alebo časti 145; jedinou výnimku predstavujú úlohy údržby pilota-vlastníka vykonávané buď týmto pilotom alebo nezávislým osvedčujúcim personálom.

- (19) Organizácia CAA-UK navrhla, aby sa predpokladaná právomoc organizácie CAMO predlžovať osvedčenia o overení letovej spôsobilosti vydané kompetentným orgánom týkala taktiež obchodnej leteckej dopravy. Cieľom je povoliť predĺženie osvedčení o overení letovej spôsobilosti pôvodne vydaných kompetentnými orgánmi v prípadoch lietadiel dovezených do EÚ, ktoré zotrývajú v kontrolovanom prostredí.

V súlade s tým sa mení a dopĺňa ods. M.A.901 písm. f) a formulár EASA 15a.

- (20) Organizácia French Gliding Union požiadala o úpravu ods. M.A.901 písm. g) tak, aby povoľoval vydávanie osvedčení o overení letovej spôsobilosti na základe odporúčania nezávislého osvedčujúceho personálu organizáciami CAMO pre lietadlá ELA1.

Agentúra tento návrh nepodporuje. V tomto prípade môže osvedčenie o overení letovej spôsobilosti vydávať len kompetentný orgán, pretože tento schvaľuje osvedčujúci personál, ktorý vydáva odporúčanie.

- (21) Jedna osoba trvala na tom, že je potrebné prijať opatrenia, ktoré by v budúcnosti umožnili oprávneným subjektom alebo hodnotiacim orgánom vykonávať kontroly letovej spôsobilosti a vydávať o nich osvedčenia pre lietadlá ELA.

Agentúra už v dokumente CRD2007-08 vysvetlila, že to neumožňuje platné vymedzenie oprávneného subjektu podľa základného nariadenia. Navyše základné nariadenie neobsahuje pojem hodnotiaceho orgánu.

- (22) Organizácie AustroControl a CAA-UK vyjadrili nesúhlas s povinnosťou kompetentného orgánu vykonávať overenie letovej spôsobilosti a vydávať osvedčenie o tomto overení, ak si to zvolí vlastník podľa ods. M.A.901 písm. h)<sup>2</sup>. Oba orgány navrhujú ponechať rozhodnutie o tom, či sa vykoná alebo nevykoná overenie letovej spôsobilosti, na orgáne a organizácia AustroControl navrhuje odstrániť obmedzenia týkajúce sa hmotnosti a použitia.

Agentúra sa domnieva, že ponechanie rozhodnutia na kompetentnom orgáne by viedlo k nerovnému zaobchádzaniu v jednotlivých štátoch a malo vplyv na hospodársku súťaž.

- (23) Organizácia AustroControl navrhla pridať k odseku M.A.901 nový odsek, ktorý by umožnil kompetentným orgánom vydávanie osvedčení o overení letovej spôsobilosti na základe formulára 52 pre nové lietadlá vyrobené v EÚ bez požiadavky na overenie letovej spôsobilosti.

Návrh bol prijatý a pridáva sa odsek M.A.901 písm. k).

- (24) Organizácia ENAC-Italy uviedla pripomienku, že ods. M.A.903 a M.A.904 odkazujú na prenos registrácie lietadla v EÚ a overenie letovej spôsobilosti lietadla dovezeného do EÚ. Argumentovali tým, že keďže Nórsko, Švajčiarsko, Lichtenštajnsko a Island ležia mimo EÚ, musia sa riadiť ods. M.A.904. Následne navrhli zmeniť výraz „EÚ“ na „členské štáty EASA“.

Agentúra, poznamenáva, že základné nariadenie hovorí o „členských štátoch“ vo význame „členské štáty EÚ“. Ostatné európske krajiny sa pokladajú za „tretie krajiny“.

Štyri uvedené krajiny patria do poľa pôsobnosti príslušných medzinárodných dohôd:

- o zmluva o EHP (Európskom hospodárskom priestore) v prípade Nórska, Lichtenštajnska a Islandu,
- o dohoda medzi EÚ a Švajčiarskom.

Tieto dohody obsahujú ustanovenia o právnych predpisoch EÚ, ktoré sa týkajú jednotlivých štátov. Konečný výsledok je, že uvedené štyri štáty používajú rovnaké postupy prenosu ako členské štáty EÚ.

Agentúra tento návrh neprijíma.

- (25) Jedna osoba požiadala, aby všetci piloti-vlastníci získali právomoc plniť rovnaké úlohy bez ohľadu na kategóriu lietadla (vetrone, motorové letúne...) Poskytnuté odôvodnenie uvádza, že ani jedna zo skupín pilotov nemá väčšiu či menšiu prax.

Agentúra zaujala také stanovisko, že úlohy povolené pre pilota-vlastníka sa pre jednotlivé kategórie lietadiel líšia z dôvodu odlišných systémov a stupňa zložitosti. Rozlíšenie sa netýka praxe pilotov.

- (26) Organizácia DGAC-France podala pripomienku, že podľa jej interpretácie platného predpisu získali v niektorých prípadoch organizácie podľa časti 145 triedy A vo Francúzsku povolenie vykonávať jednoduchú údržbu leteckých komponentov namontovaných v lietadle s využitím údajov o údržbe komponentov.

Uviedla tiež, že vo Francúzsku je bežnou praxou, že nezávislý osvedčujúci personál vykonáva niektoré jednoduché úkony údržby valcových motorov v súlade s údajmi o údržbe motorov.

V oboch prípadoch sa vykonáva uvoľňovanie na úrovni lietadiel.

Pretože text predkladaného stanoviska v ods. M.A.502 písm. b) a c) vyžaduje, aby sa celá údržba vykonávaná v súlade s údajmi o údržbe komponentov uvoľňovala organizáciami triedy B alebo C, organizácia DGAC-F si uvedomila, že popísaná prax nemôže pokračovať a predpokladá zásadný vplyv na organizácie údržby, nezávislý osvedčujúci personál a vlastníkov a prevádzkovateľov.

Nazdáva sa však, že povolenie jednoduchej údržby komponentov bez využitia špecializovaných odborných znalostí nebude mať žiadny vplyv na bezpečnosť.

Toto stanovisko zastáva taktiež organizácia Alitalia Servizi, talianska organizácia triedy A podľa časti 145, ktorá v súčasnosti plní určité úlohy v súlade s údajmi o údržbe



komponentov počas tzv. traťovej údržby, napríklad výmenu opierok sedadiel a dverí medzi jednotlivými oddeleniami na palube lietadla.

Agentúra si je vedomá, že návrh môže priniesť neodôvodnenú zaťaž v prípade jednoduchej údržby komponentov v rámci údržby lietadla (hmotnostná kontrola hasiacich prístrojov, jednoduché opravy sedadiel a paluby a pod.). Nie je však v záujme agentúry povoliť žiadny typ údržby komponentov namontovaných v lietadle (alebo tzv. dočasne odmontovaných) bez príslušnej triedy B alebo C (kontrola a opravy motorových modulov...).

Preto, v súlade s návrhom organizácie DGAC-France, agentúra pozmenila a doplnila ods. M.A.502 písm.b) a c) tak, aby umožňoval kompetentným orgánom vysloviť konkrétny súhlas s týmto typom údržby komponentov bez triedy B alebo C.

Okrem toho agentúra pripraví materiál prijateľných prostriedkov preukázania zhody s cieľom vysvetliť rozsah údržby, ktoré môže byť povolený a kontrolné postupy, ktoré by sa mali zaviesť. Jedným z hlavných cieľov tohto opatrenia je zabezpečiť riadnu kvalifikáciu personálu pre tieto úlohy. V mnohých prípadoch (pri zložitých komponentoch) sa vyžaduje odborná kvalifikácia, pre ktorú nepostačuje preukaz spôsobilosti B1 alebo B2.

(27) Agentúra ďalej vykonala redakčné a drobné zmeny v týchto odsekoch:

- o V ods. M.A.201 písm. e) sa začiatok odseku vrátil k pôvodnému zneniu (návrh organizácie DGAC-France):

*„Aby sa primerane uplatňovala zodpovednosť podľa odseku a), môže vlastník lietadla preniesť ...“*

Cieľom tejto zmeny je predísť nejednoznačnosti zámeru nariadenia.

Ako sa uvádza v ods. M.A.201 písm. a), vlastník je zodpovedný za zachovanie letovej spôsobilosti lietadla bez ohľadu na to, či úlohy plní sám alebo ich na vlastnú zodpovednosť prenesie na niekoho iného.

Ods. M.A.201 písm. e) poskytuje vlastníčkovi možnosť preniesť úlohy súvisiace so zachovaním letovej spôsobilosti na organizáciu, ktorá plní vedúcu úlohu pri zachovaní letovej spôsobilosti.

- o V ods. M.A.201 písm. e) sa pridáva text *„ak organizácia dodržiava príslušné povolené postupy“* (návrh CAA-UK).
- o V ods. M.A.302 písm. d)2 sa text *„po povolení kompetentným orgánom“* nahrádza textom *„po povolení v súlade s ods. M.A.302 písm. b) alebo M.A.302 písm. c)“* (návrh CAA-NL).
- o V odseku M.A.302 písm. i), ktorý sa presúva do článku 3, odsek 6 nariadenia (ES) č. 2042/2003 sa vypúšťa požiadavka na doplnenie vnútroštátnych programov údržby postupmi zabezpečujúcimi súlad s ods. M.A.302 písm. g) a h) (návrh CAA-NL).

Agentúra poznamenáva, že príloha I k dokumentu AMC ods. M.A.302 a AMC ods. M.B.301 písm. b) neuvádza, že by mal program údržby takéto postupy zahŕňať.

- o Odsek M.A.502 písm. d) bol preštylizovaný tak, aby bol zrozumiteľnejší (návrh organizácií AustroControl a CAA-UK).
- o V ods. M.A.711 písm. a)3 sa slovo *„uzavrieť zmluvu“* nahrádza slovami *„uzavrieť subdodávateľskú zmluvu“* (návrh organizácie CAA-UK).

- V ods. M.A.711 písm. b)1 sa pridáva text „a následné predĺženie v súlade s ods. M.A.901 písm. c)2 alebo M.A.901 písm. e)2“ (návrh organizácie ENAC-Italy).
  - V ods. M.A.714 písm. b) sa pridávajú slová „alebo prípadne predĺženého“ (návrh organizácie ENAC-Italy).
  - V časti M, príloha I, odsek 5.1 sa vkladá nová položka 8, ktorá zavádza povinnosť organizácií CAMO odoslať do 10 dní kópiu každého vydaného alebo predĺženého osvedčenia o overení letovej spôsobilosti kompetentnému orgánu členského štátu, v ktorom je zaregistrovaná (návrh organizácie ENAC-Italy).
  - V časti M, príloha VI, podmienka 6, sa slovo „dodávateľské zmluvy“ nahrádza slovom „subdodávateľské zmluvy“ (návrh organizácie CAA-UK).
- (28) Nasledujúce návrhy neboli do stanoviska začlenené, pretože agentúra je presvedčená, že platný text je dostatočne zreteľný:
- Organizácia AustroControl navrhla zahrnúť vetrone a motorové vetrone do ods. M.A.901 písm. e).  
Agentúra poznamenáva, že ods. M.A.901 písm. e) už uvádza „*lietadlá s maximálnou vzletovou hmotnosťou do 2 730 kg*“. Termín lietadlo zahŕňa vetrone aj motorové vetrone.
  - Organizácia CAA-UK navrhla obmedziť podmienku 7 prílohy VI k časti M s odôvodnením, že dočasné pozastavenie osvedčenia leteckého prevádzkovateľa nemusí mať žiadny vplyv na činnosť organizácií podľa časti M, podčasti G.  
Agentúra poznamenáva, že podmienka 7 už znie:  
*„...ak nie je inak výslovne uvedené kompetentným orgánom“.*  
To znamená, že kompetentný orgán už má možnosť zachovať povolenie organizácie CAMO.
  - Organizácia CAA-UK navrhla zmeniť a doplniť prílohu VI k časti M takto:  
*„V súlade s nariadením Komisie (ES) č. 2042/2003 v znení zmien a doplnení, a podľa podmienok uvedených nižšie, členský štát osvedčuje“*  
Agentúra poznamenáva, že súčasný text je správny, pretože odkazuje na „...platné nariadenie Komisie (ES) č. 2042/2003..“. To znamená nariadenie platné v čase vydania povolenia kompetentným orgánom.
- (29) Nasledujúce návrhy neboli do stanoviska zahrnuté, pretože sa nachádzajú mimo kompetencií úlohy alebo by ich obsah vyvolal rozsiahle pripomienky a diskusie. Musí sa o nich teda formálne diskutovať a rokovať a musí sa im venovať osobitná úloha tvorby právnych predpisov. Agentúra tieto návrhy zaradí do zoznamu tvorby právnych predpisov.
- Organizácia CAA-UK navrhla uviesť vymedzenie programu údržby a harmonogramu údržby.
  - Organizácia CAA-UK navrhla požadovať formálny systém kvality pre veľké organizácie podľa M.A. podčastí F, čo zdôvodnila skutočnosťou, že je to potrebné pre veľké organizácie podľa M.A. podčastí G riadiace lietadlá, ktoré sa nepoužívajú v obchodnej leteckej doprave.

- o Organizácia ENAC-Italy navrhla, aby osoby zodpovedné za systém kvality alebo vnútropodnikové kontroly (podľa potreby) v organizáciách podľa M.A. podčasť F a M.A. podčasť G schvaľoval kompetentný orgán s využitím formulára EASA 4.

Agentúra poznamenáva, že v súčasnosti to nie je potrebné ani pre organizácie podľa časti 145.

- o Organizácia CAA-UK navrhla, aby požiadavka na príslušnú prax uvedená v ods. M.A.707 písm. a) a M.B.902 písm. b) nezávisela od použitia, ale od maximálnej vzletovej hmotnosti lietadla. Navrhuje stanoviť hranicu maximálnej vzletovej hmotnosti do 2 730 kg bez ohľadu na to, či sa lietadlo používa v obchodnej leteckej doprave alebo nie. Poskytnuté odôvodnenie uvádza, že pri veľkých lietadlách bez ohľadu na ich použitie je veľmi ťažké nájsť formálne kvalifikačné kurzy.

Hoci tento návrh nebol začlenený, organizácia ENAC-Italy navrhla zmeniť a doplniť dokument prijateľných prostriedkov preukázania zhody AMC ods. M.A.606 písm. c), AMC ods. M.A.706, odsek 4.7, AMC ods. M.A.707 písm. a) bod 1) a AMC ods. M.A.707 písm. a) bod 2) s cieľom vysvetliť, ako a kde je možné vykonať formálne kvalifikačné kurzy a kde je toto školenie možné nahradiť hodnotením kompetentného orgánu pre balóny a lietadlá s maximálnou vzletovou hmotnosťou do 2 730 kg, ktoré sa používajú v obchodnej leteckej doprave.

Návrh ENAC sa bude analyzovať a materiál AMC sa podľa potreby zmení a doplní pred vydaním stanoviska.

- o Organizácie CAA-UK a ENAC-Italy navrhli povoliť obdobie čakania na predĺženie osvedčenia o overení letovej spôsobilosti, aby sa nenarušila kontinuita overovania letovej spôsobilosti. Cieľom je poskytnúť vlastníkom možnosť umiestniť osvedčenie o overení letovej spôsobilosti do lietadla, keď je na základni.

Organizácia CAA-UK navrhla 30 dní, zatiaľ čo organizácia ENAC 5 dní.

### **Reakcie na materiál prijateľných prostriedkov preukázania zhody (AMC):**

Nasledujúce návrhy na zmeny alebo dodatky k materiálu AMC agentúra preskúma a text podľa potreby upraví pred vydaním konečného rozhodnutia (prijateľné prostriedky preukázania zhody a materiál s usmerneniami). Rozhodnutie bude vydané po schválení predkladaného stanoviska zo strany Komisie:

- (1) Organizácia CAA-NL navrhla vypustiť hmotnostné obmedzenie z materiálu AMC ods. M.A.401 písm. c)4.

S tým agentúra súhlasí.

- (2) Organizácie CAA-UK, Broadland Balloon Flights, British Balloon and Airship Club, GEFA-FLUG a mnohí jednotlivci uviedli, že AMC ods. M.A.605 písm. a) zrejme vyžaduje dostupnosť hangáru pre inšpekciu balónov a vzducholodí.

Text sa po vydaní konečného rozhodnutia (AMC/GM) upraví takto:

*„Pre balóny a vzducholode sa nepožaduje hangár v prípadoch, že sa údržba obalu a vybavenia umiestneného na dne lepšie vykonáva vonku, pod podmienkou, že celá potrebná údržba sa môže dokončiť v súlade s ods. M.A.402. Pre zložité opravy či údržbu komponentov potrebnú podľa formulára EASA 1 je potrebné poskytnúť povolenú dielňu. Zariadenia a stav prostredia požadované pre inšpekciu a údržbu by sa mali uviesť v príručke organizácie na údržbu.*

- (3) Organizácia ENAC-Italy navrhla zmeniť a doplniť dokument prijateľných prostriedkov preukázania zhody AMC ods. M.A.606 písm. c), AMC ods. M.A.706, odsek 4.7, AMC ods. M.A.707 písm. a) bod 1) a AMC M.A.707 písm. a) bod 2) s cieľom vysvetliť, ako a kde je možné vykonať formálne kvalifikačné kurzy a kde je toto školenie možné nahradiť hodnotením kompetentného orgánu pre balóny a lietadlá s maximálnou vzletovou hmotnosťou do 2 730 kg, ktoré sa používajú v obchodnej leteckej doprave.

S tým agentúra súhlasí.

- (4) Organizácia AustroControl navrhla nahradiť odkaz na časť 66 úroveň 1 Všeobecné zoznamenie odkazom na časť 66 príloha III úroveň 1 Všeobecné zoznamenie. To sa týka AMC ods. M.A.706, AMC ods. M.A.707 písm. a)1, AMC ods. M.A.707 písm. a)2, AMC ods. M.B.902 písm. b)1 a AMC ods. M.B.902 písm. b)2.

S tým agentúra súhlasí.

- (5) Organizácie CAA-UK a British Balloon and Airship Club navrhli pridať materiál AMC s vysvetlením, čo znamená „pomáhať príslušný kvalifikovaný personál“ v ods. M.A.710 písm. b) a či osoba, ktorá podpísala osvedčenie o overení, musí byť pri prehliadke lietadla prítomná.

Agentúra poznamenáva že overenie letovej spôsobilosti zahŕňa kontrolu dokumentácie a fyzickú prehliadku. Podľa ods. M.A.710 písm. c)5 je počas fyzickej kontroly lietadla potrebné zabezpečiť, že medzi lietadlom a dokumentáciou neexistujú žiadne nezrovnalosti.

Agentúra zaujíma stanovisko, že je to možné dosiahnuť len vtedy, keď je personál overujúci letovú spôsobilosť prítomný pri prehliadke lietadla. Pri tejto prehliadke môže personálu pomáhať personál podľa časti 66 pri otváraní panelov. vykonávaní testov atď.

Podľa toho sa zmení AMC ods. M.A.710 písm. b).

- (6) Organizácia DGAC-France navrhla pridať materiál AMC s cieľom vysvetliť:
- o ako dlho sa typ lietadla udrží v povolenom rozsahu činnosti, ak organizácia CAMO neuzatvorila zmluvu so žiadnym zákazníkom pre tento typ,
  - o či je možné povoliť vykonávať overenie letovej spôsobilosti na určitom type lietadla organizácii CAMO, ktorá nemá uzatvorenú zmluvu so žiadnym zákazníkom (ani sa o to nesnaží) pre daný typ.
- (7) Organizácia ENAC-Italy navrhla, v súvislosti s osobami, ktoré sú oprávnené predlžovať osvedčenia o overení letovej spôsobilosti podľa novej kompetencie v ods. M.A.711 písm. a)4, vypracovať materiál AMC s cieľom vysvetliť postup formálneho potvrdenia týchto osôb kompetentným orgánom a spôsob vydávania overenia organizáciou.
- (8) Organizácia ENAC-Italy navrhla uviesť v AMC ods. M.A.901 písm. c)2, e)2 a f) ďalšie informácie o tom, ako môže organizácia CAMO preukázať, že osvedčenie o overení nie je predĺžené, ak si je vedomá alebo má dôvod domnievať sa, že lietadlo nie je spôsobilé letu. Okrem toho organizácia ENAC-Italy navrhla uviesť príklad výkazu o splnení podmienok.
- (9) Organizácia ENAC-Italy navrhla zmeniť a doplniť AMC ods. M.A.903 písm. a) a AMC ods. M.B.105 písm. a) s cieľom zabezpečiť, že vzájomná výmena informácií pri prenose

registrácie lietadla v rámci EÚ zahrnie oznámenie o vydaní osvedčenia o overení v súlade s vnútroštátnymi pravidlami.

- (10) Organizácia AustroControl navrhla zahrnúť motorové letúne do AMC ods. M.B.301 písm. b), položka 3.
- (11) Organizácia ENAC-Italy navrhla uviesť v AMC ods. M.B.703 ďalšie informácie o vyplnení formulára EASA 14.
- (12) Organizácia AustroControl navrhla zohľadniť dokument NPA2007-07, ktorý je v súčasnosti vo fáze kontroly, pri vymedzovaní hodnotenia tried v AMC ods. M.B.703.
- (13) Organizácia CAA-NL navrhla nahradiť text „postupy predĺženia zavedených kontrolných období“ textom „podrobnosti o programoch predĺženia alebo odkazy na ne“ v odseku 1.1.7 prílohy I k materiálu AMC ods. M.A.302 a AMC ods. M.B.301 písm. b).
- (14) Organizácia CAA-UK navrhla pridať materiál AMC s cieľom vysvetliť, čo v prílohe VII Komplexné úlohy údržby znamenajú tieto termíny:
  - o „schválený alebo oprávnený zvärač“ v odseku 3 písm. c),
  - o „špeciálne nástroje“ v odseku 5 písm. a).
- (15) Organizácia Deutscher Aero Club a dvaja jednotlivci navrhli pozmeniť zoznam úloh zahrnutý v materiáli AMC k prílohe VIII Obmedzená údržba pilota-vlastníka.
- (16) Organizácia CAA-UK navrhla začleniť do systémov kvality podľa časti 145 a časti 21 podobné požiadavky, ako navrhuje odsek e) prílohy VIII k materiálu AMC ods. M.A.616, kde organizácia musí oznámiť kompetentnému orgánu každé zistenie na úrovni 1 nájdené pri kontrole organizácie.
- (17) Organizácia CAA-UK navrhla vypustiť pozmeňujúci a doplňujúci návrh k dokumentu AMC 145.A.50 písm. a), odsek 2.8 písm. d), ktorý povoľuje zjednodušený postup pri vydávaní formulára 1 pre komponenty, na ktorých sa vykonáva údržba v USA a Kanade organizáciami, ktoré nie sú povolené podľa časti 145. Odôvodnenie uvádza, že sa tým oslabujú platné dvojstranné dohody.

Napriek tomu podporuje podobný návrh v dokumente AMC ods. M.A.613 písm. a), ods. 2.8.
- (18) Okrem toho agentúra na základe pripomienok organizácií AustroControl a DGAC-France k ustanoveniam navrhovaným v ods. M.A.502 písm. d) a M.A.801 písm. c) pre komplexné úlohy údržby na lietadlách ELA1 predloží materiál AMC s cieľom vysvetliť, že zmluvy medzi vlastníkom a kompetentným orgánom môžu dlhodobo zahŕňať súbor komplexných úloh, ak popisujú údaje, nástroje, vybavenie, materiál a zariadenia, ktoré sa použijú, a kompetentný orgán bude vykonávať náhodné kontroly dodržiavania zmluvy.
- (19) Z dôvodu pripomienok organizácií DGAC-France a Alitalia Servizi týkajúcich sa výkonu údržby komponentov namontovaných v lietadle (ods. M.A.502 písm. b) a c)) agentúra vypracuje materiál AMC s cieľom vysvetliť rozsah povolenej údržby a uviesť, aké kontrolné postupy je potrebné prijať.