



STANOVISKO č. 06/2012

EVROPSKÉ AGENTURY PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ

ze dne 27. listopadu 2012

k nařízení Komise, kterým se mění nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů

a

k nařízení Komise, kterým se mění nařízení (EU) č. 965/2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008

„Přizpůsobení nařízení (ES) č. 2042/2003 nařízení (ES) č. 216/2008 a požadavku přílohy 6 ICAO týkajícímu se dodržování zásad lidských činitelů v koncepci a při realizaci programu údržby letadla“

Shrnutí

Přijetí základního nařízení vyvolalo potřebu přezkumu nařízení (ES) č. 2042/2003, které obsahuje prováděcí pravidla pro zachování letové způsobilosti, aby bylo možno ověřovat soulad mezi oběma nařízeními a aby se zajistilo, že nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 bude obsahovat vhodné prostředky pro provádění hlavních požadavků stanovených v základním nařízení.

Toto stanovisko obsahuje změny prováděcích pravidel pro řízení zachování letové způsobilosti letadel zapsaných v leteckém rejstříku členského státu EU (část M) a soubor nových požadavků pro řízení zachování letové způsobilosti letadel zapsaných v leteckém rejstříku třetí země a používaných provozovateli z EU (část T). Toto stanovisko rovněž obsahuje změny v nařízení Komise (EU) č. 965/2012 o letovém provozu.

Změny v části M se týkají:

- nahrazení pojmu „velké letadlo“ pojmem „složitě motorové letadlo“, a
- zavedení požadavků týkajících se provozu pro obchodní účely Pokud jde o tento aspekt, agentura uznává postoj skupiny pro evropskou strategii bezpečnosti všeobecného letectví a skutečnost, že opatření doporučená v jejím strategickém dokumentu mohou mít dopad na obsah tohoto stanoviska.

Účelem požadavků, jež obsahuje část T, je zajistit, aby zachování letové způsobilosti letadel zapsaných v leteckém rejstříku třetí země a provozovaných provozovateli z EU splňovalo hlavní požadavky základního nařízení. Hlavní charakteristické rysy této nové části T spočívají v tom, že:

- požadavky části T se vztahují pouze na letadla zapsaná v leteckém rejstříku třetí země, která jsou používána:
 - provozovateli, jejichž činnost vyžaduje osvědčení vydané podle části ORO nebo podle části ORA; s výjimkou letadel používaných na základě dohody o nájmu letadla s posádkou nebo na základě dohody o společném označování linek, nebo
 - směrem do EU, v rámci EU nebo směrem z EU provozovateli usazenými či sídlícími v EU.
- Požadavky části T jsou pro každé konkrétní letadlo doplňující k požadavkům, jež vydává stát zápisu do rejstříku.

Změny v nařízení Komise (EU) č. 965/2012 o letovém provozu jsou nezbytné pro zajištění souladu se změnami v části M a části T. Tyto změny se zejména týkají:

- ustanovení o nájmu letadla zapsaného v leteckém rejstříku třetí země bez posádky obsažená v odstavcích ARO.OPS.100 a ORO.AOC.110, a
- obsahu prohlášení pro NCC (neobchodní provoz složitých letadel a vrtulníků) stanoveného v dodatku I k části ORO.

I. Obecně

1. Účelem tohoto stanoviska je navrhnout Komisi provést změnu v nařízení Komise (ES) č. 2042/2003¹ a nařízení Komise (EU) č. 965/2012² o letovém provozu. Oblast působnosti této předpisové činnosti v oblasti přípravy pravidel je vymezena v zadání úkolu (ToR) RMT.0244 MDM.047 a podrobněji je rozvedena dále.
2. Toto stanovisko bylo přijato v souladu s postupem stanoveným správní radou Evropské agentury pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“)³ v souladu s ustanoveními článku 19 nařízení (ES) č. 216/2008⁴ (dále jen „základní nařízení“).
3. Navržený předpis vzal v úvahu vývoj právních předpisů Evropské unie a mezinárodního práva (ICAO) a harmonizaci s předpisy jiných orgánů hlavních partnerů Evropské unie, jak je stanoveno v cílech článku 2 základního nařízení.

II. Konzultace

4. Oznámení o navrhované změně (NPA) 2010-10⁵, jež obsahovalo návrh stanoviska k nařízení Komise, kterým se mění nařízení Komise (ES) č. 2042/2003, bylo zveřejněno na webových stránkách agentury dne 10. srpna 2010.
5. K datu uzávěrky dne 10. prosince 2010 obdržela agentura 131 připomínku od 34 vnitrostátních orgánů, profesních organizací a soukromých společností.
6. NPA 2010-10 se zaměřilo na čtyři různé otázky:
 - Otázka 1: Změna nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 s cílem sjednocení s dalšími požadavky základního nařízení týkajícími se zachování letové způsobilosti složitých motorových letadel.
 - Otázka 2: Změna nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 s cílem sjednocení s dalšími požadavky základního nařízení týkajícími se zachování letové způsobilosti pro provoz pro obchodní účely.
 - Otázka 3: Změna nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 s cílem začlenění požadavků na letadla uvedená v čl. 4 odst. 1 písm. c) základního nařízení.
 - Otázka 4: Změna nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 s cílem začlenění požadavků týkajících se dodržování zásad lidských činitelů v koncepci a při realizaci programu údržby letadel.
7. Všechny obdržené připomínky byly uznány a začleněny do dvou dokumentů komentářů a odpovědí (CRD) takto:
 - dokument CRD-1 se týkal připomínek souvisejících s otázkami 1, 2 a 4.
 - dokument CRD-2 se týkal připomínek souvisejících s otázkou 3.

¹ Nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů (Úř. věst. L 315, 28.11.2003, s. 1). Nařízení naposledy pozměněné nařízením Komise (ES) č. 593/2012 ze dne 5. července 2012 (Úř. věst. L 176, 6.7.2012, s. 38).

² Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008. (Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1-148).

³ Rozhodnutí správní rady agentury EASA ze dne 13. března 2012, kterým se mění a nahrazuje rozhodnutí správní rady 08-2007 o postupu při vydávání stanovisek, certifikačních specifikací a poradenského materiálu („postup předpisové činnosti“).

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

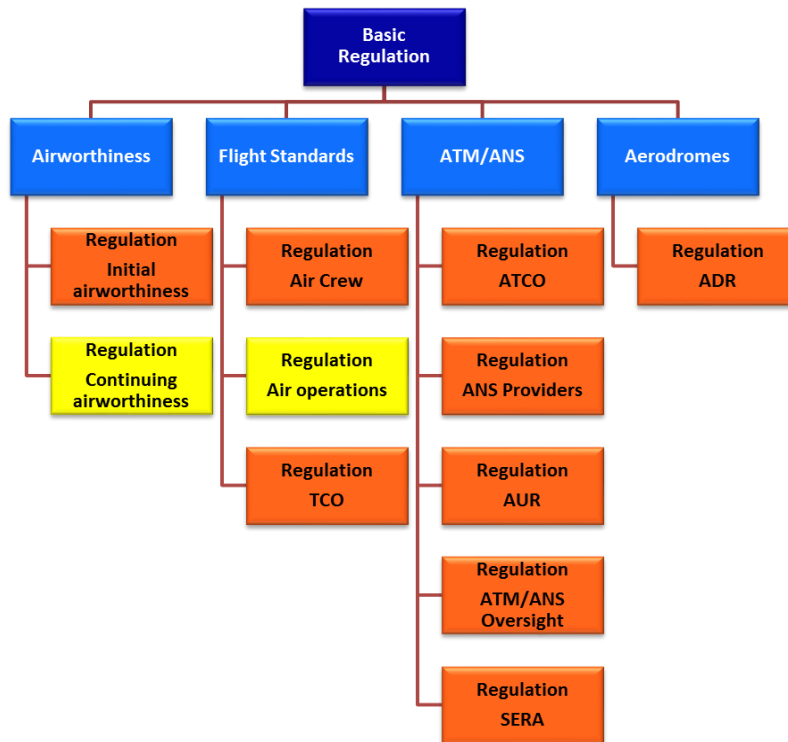
⁵ Viz archiv předpisové činnosti na http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

8. Dokument CRD-1 byl zveřejněn na webových stránkách agentury dne 15. prosince 2011 a dokument CRD-2 byl zveřejněn dne 20. března 2012. Tyto dokumenty CRD obsahují seznam všech osob a/nebo organizací, jež připomínky předložily, a odpovědi agentury.

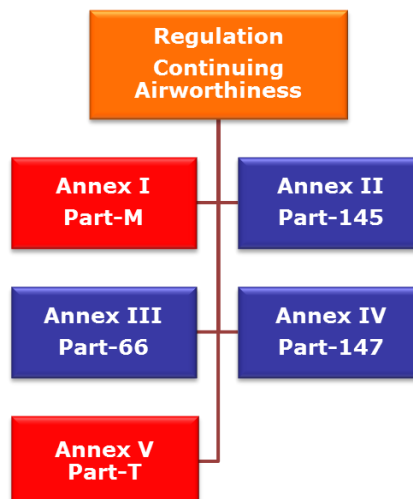
III. Přehled reakcí

a) Úvod

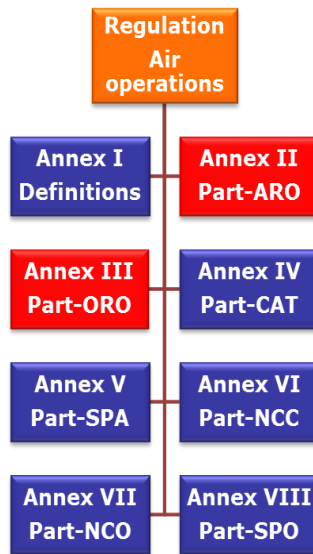
9. Toto stanovisko navrhuje změny v nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 o zachování letové způsobilosti vyplývající z nařízení Komise (EU) č. 965/2012 o letovém provozu.



10. Pokud jde o nařízení o zachování letové způsobilosti, toto stanovisko obsahuje:
- změny v příloze I (část M), a
 - novou přílohu V (část T).



11. Pokud jde o nařízení o letovém provozu, obsahuje toto stanovisko změny v části ORO a v části ARO.

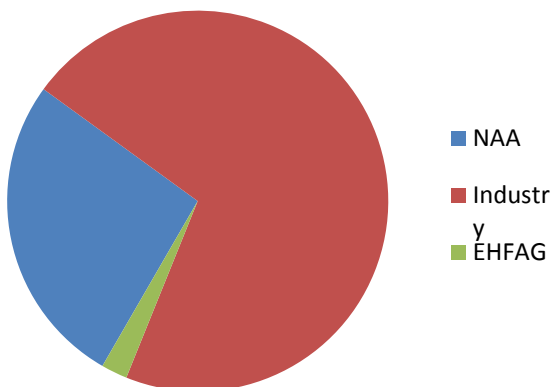


b) Přehled reakcí

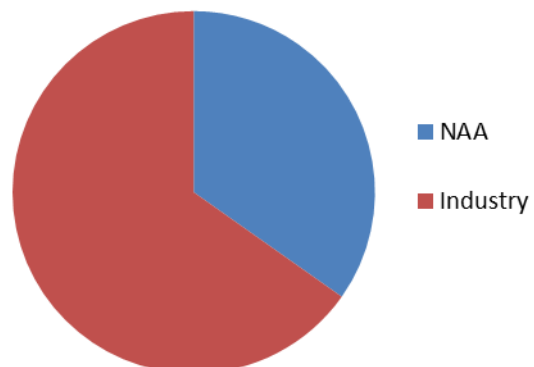
Agentura obdržela celkem 67 reakcí od různých zainteresovaných stran a příslušných úřadů. Kromě těchto reakcí zaslala Evropská poradní skupina pro lidské činitele (EHFAG) dodatečnou reakci na dokument CRD-1 v souvislosti s požadavky týkajícími se lidských činitelů, jež byly v návrhu předloženy.

Reakce lze rozdělit takto:

CRD-1 total: 44



CRD-2 total: 23



c) Reakce na dokument CRD-1

Prostřednictvím nástroje pro připomínky a odpovědi (CRT) obdržela agentura 44 reakce od těchto 14 zainteresovaných stran a příslušných úřadů: Aero-Club of Switzerland, Evropští výrobci kluzáků, LAMA Europe (Evropská asociace výrobců lehkých letadel), Letecká amatérská asociace České republiky, p. Ralf Keil, Europe Air Sports, p. Graham Hallet, Švýcarská asociace údržby letadel (SVFB/SAMA), p. Werner Scholz, AOPA Sweden (Švédská asociace majitelů a pilotů letadel), British Balloon & Airship Club, DGAC Francie (francouzský úřad pro civilní letectví), Swedish Transport Agency a UK CAA (úřad pro civilní letectví Spojeného království). Jednu reakci zaslala rovněž skupina EHFAG (Evropská poradní skupina pro lidské činitele).

Reakce se soustředily na následující témata:

1. Obchodní provoz a obchodní letecká doprava

Většina reakcí na dokument CRD-1 k oznámení NPA 2010-10 se týká definice obchodního provozu; navrhuje, aby provoz určitých kategorií letadel nebyl považován za obchodní provoz. Tyto reakce byly vzaty na vědomí, ale nebyly přijaty, protože toto stanovisko se nezabývá tím, zda by určitá činnost měla být klasifikována jako obchodní nebo neobchodní. Definice pojmu „obchodní provoz“ je uvedena v článku 3 základního nařízení a nelze ji měnit prováděcím pravidlem, tj. právním předpisem nižší úrovně.

Agentura dále bere na vědomí zprávu vydanou skupinou pro evropskou bezpečnostní strategii v oblasti všeobecného letectví a opatření, jež tato zpráva doporučuje. Zejména v opatření A.1 se členské státy vyzývají, aby poskytovaly zpětnou vazbu ohledně činností, které ve svém stávajícím systému nezahrnují do kategorie obchodního provozu, a agentura a Komise se vyzývají, aby na základě takové zpětné vazby zvážily navržené změny této definice uvedené v základním nařízení.

V jedné reakci se uvádí, že definice obchodní letecké dopravy, kterou tento návrh obsahuje, by měla být harmonizována s definicí, kterou obsahuje připravované nařízení o letovém provozu. Tato reakce byla vzata na vědomí, ale nebyla přijata. Jak bylo vysvětleno v dokumentu CRD-1, změna definice obchodní letecké dopravy by měla dopad na úlevy zavedené pro oblast všeobecného letectví nařízením Komise (ES) č. 1056/2008⁶.

2. Systém jakosti pro malé CAMO

Některé reakce na dokumentu CRD-1 k oznámení NPA 2010-10 se týkají požadavku, aby malé organizace pro řízení zachování letové způsobilosti (CAMO), které řídí zachování letové způsobilosti složitých motorových letadel nebo letadel provozovaných v rámci obchodního provozu, měly systémy jakosti. Tyto reakce byly přijaty.

Odstavec 8.a.4 přílohy IV základního nařízení vyžaduje, aby organizace řídící zachování letové způsobilosti nebo provádějící údržbu složitých motorových letadel nebo letadel provozovaných v rámci obchodního provozu měly systém řízení. Takový systém řízení nelze nahradit systémem jakosti.

Prvky systému řízení budou zaneseny do nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 v rámci úkolu MDM.055⁷, přičemž se očekává, že příslušné oznámení NPA vyjde do konce roku 2012.

⁶ Nařízení Komise (ES) č. 1056/2008 ze dne 27. října 2008, kterým se mění nařízení (ES) č. 2042/2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů [Úř. věst. L 283, 28.10.2008, s. 5].

⁷ <http://easa.europa.eu/rulemaking/terms-of-reference-and-group-composition.php#MDM>

Základ pro návrh změn v nařízení č. 2042/2003 budou v zásadě představovat prvky hlavy ORO.GEN oddílu II, a zejména ORO.GEN.200. To zajistí, že v oblasti zavádění systémů řízení bezpečnosti bude uplatňován stejný přístup k oprávněným organizacím pro výcvik pilotů, leteckým zdravotním střediskům, provozovatelům, organizacím oprávněným k údržbě (část M, hlava F a část-145, organizací CAMO a organizací pro výcvik údržby oprávněným podle části 147).

K provádění požadavků týkajících se systému řízení, které jsou navrhovány v části ORO, bude nezbytné přezkoumat a přizpůsobit stávající požadavky v oblasti systému řízení, systému jakosti, organizačního uspořádání, kontroly organizace atd. To znamená zavedení požadavků na systém řízení, který bude mimo jiné zahrnovat řízení bezpečnosti a sledování plnění požadavků. Pokud jde konkrétně o sledování plnění požadavků v nejmenších organizacích, záměrem je navrhnout přiměřený program sledování plnění požadavků, ve kterém bude zachována zásada nezávislosti (tj. provádění auditů s využitím externistů).

Navržená změna v odst. M.A.712 písm. f) byla zrušena.

3. Smlouva o provádění údržby

Některé reakce na dokument CRD-1 k oznámení NPA 2010-10 se týkají potřeby vyjasnit, za jakých okolností je vyžadována smlouva mezi organizací CAMO a provozovatelem a také požadavky na organizaci oprávněnou k údržbě, s níž je uzavírána smlouva; v těchto reakcích se zejména uvádí, že:

- by měla být vyjasněna ustanovení, kdy je nezbytné uzavřít písemnou smlouvu s organizací k údržbě,
- schvalování smlouvy mezi organizací CAMO a organizací oprávněnou k údržbě příslušným úřadem představuje zbytečnou zátěž.

Obě reakce byly zváženy a navrhovaný text byl pozměněn. Technické specifikace smlouvy mezi organizací CAMO a organizací k údržbě by měly být zahrnuty ve výkladu řízení zachování letové způsobilosti (CAME), proto se schvalují spolu s CAME a není pro ně zapotřebí samostatné schválení příslušným úřadem.

4. Technický deník

Ve dvou reakcích na dokument CRD-1 je vyjádřen názor, že požadavek na vedení technického deníku představuje zátěž pro některé druhy obchodního provozu. Agentura je však toho názoru, že systém technického deníku zajišťuje systematický způsob sběru a zpřístupnění určitých informací, které jsou nezbytné pro provoz a pro řízení zachování letové způsobilosti, např. doby využití, uvolnění do provozu a odložené závady. Systém vedení technického deníku nemusí být složitý a měl by být přizpůsoben typu letadla a druhu provozu.

5. Lidské činitele v programu údržby

Skupina EHFAG v komentáři uvedla, že začlenění ustanovení o lidských činitelích do části M by mělo být provedeno konsolidovaným způsobem, a navrhla začlenění všech požadavků týkajících se lidských činitelů odložit a řešit je v rámci úkolu v oblasti přípravy pravidel MDM.055. Na základě těchto připomínek byla navrhovaná změna v odst. M.A.302 písm. h) zrušena.

d) Reakce na dokument CRD-2

Prostřednictvím nástroje CRT agentura obdržela 23 reakce od těchto 5 zainteresovaných stran: IACA (Mezinárodní asociace leteckých dopravců), CAA Nizozemska, DGAC Francie, Švédská dopravní agentura a CAA Spojeného království. Některé z těchto reakcí jsou komentáře, jež podporují návrhy obsažené v CRD-2. Reakce se týkaly těchto hlavních témat:

1. Použitelnost nařízení

Dvě reakce na dokument CRD-2 se týkají použitelnosti nařízení na letadla zapsaná v leteckém rejstříku třetí země a provozovaná provozovateli, kteří mají hlavní místo obchodní činnosti v EU. Jedna reakce navrhuje pravidla podporuje, a druhá reakce má za to, že toto nařízení by se nemělo vztahovat na letadla zapsaná v leteckém rejstříku třetí země a provozovaná mimo EU provozovateli z EU, jako jsou organizace pro výcvik pilotů poskytující výcvik mimo EU s letadly zapsanými v leteckém rejstříku třetí země nebo provozovatelé obchodní letecké dopravy provozující mimo EU letadla zapsaná v cizím rejstříku.

Druhá z obou uvedených reakcí nebyla přijata. Použitelnost tohoto nařízení je stanovena na základě použitelnosti stanovené v čl. 4 odst. 1 písm. c) základního nařízení a bere v úvahu ustanovení o nájmu letadla s posádkou a o společném označování linek uvedená v příloze III (část ORO) nařízení (EU) č. 965/2012. To znamená, že oblast působnosti tohoto nařízení bude zahrnovat:

- letadla zapsaná v leteckém rejstříku třetí země a používaná provozovatelem, na kterého se vztahuje povinnost osvědčení podle přílohy III (část ORO) nařízení (EU) č. 965/2012 nebo podle přílohy VII (část ORA) nařízení (EU) č. 1178/2011, s výjimkou letadel používaných podle dohody o nájmu letadla s posádkou nebo podle ujednání o společném označování letadla, bez ohledu na to, kde je letadlo provozováno, a
- letadla zapsaná v leteckém rejstříku třetí země a používaná při letech směrem do EU, v rámci EU nebo směrem z EU provozovatelem usazeným nebo se sídlem v EU. To vylučuje letadla zapsaná v leteckém rejstříku třetí země, která jsou používána pouze mimo EU provozovateli usazenými nebo se sídlem v EU.

2. Provádění nařízení

V jedné reakci na dokument CRD-2 se uvádí, že dohled nad prováděním nařízení v případě letadel zapsaných v leteckém rejstříku třetí země, která jsou jinými než složitými motorovými letadly, bude velmi obtížný, neboť provozovatelé nejsou povinni oznamovat svou činnost příslušnému úřadu, a navíc to bude mít ekonomický dopad na příslušné úřady, který není úměrný přínosu z hlediska bezpečnosti. Autor připomínky navrhuje pro dohled nad těmito letadly použít program posuzování bezpečnosti zahraničních letadel (SAFA).

Tato reakce byla částečně přijata. Účelem tohoto nařízení je naplnit potřebu vyjádřenou v základním nařízení, aby byla účinně zajištěna bezpečnost letadel zapsaných v leteckém rejstříku třetí země a provozovaných v EU. Kontroly SAFA mohou být používány jako součást programu dohledu nad těmito letadly.

3. Nájem letadla bez posádky zapsaného v rejstříku třetí země

Tři reakce na dokument CRD-2 byly zaslány v souvislosti s nájmem letadel bez posádky zapsaných v leteckém rejstříku třetí země provozovateli z EU.

V jedné z těchto reakcí vyjadřuje autor podporu tomu, aby návrh umožňoval trvalou možnost nájmu letadel bez posádky zapsaných v leteckém rejstříku třetí země provozovateli obchodní letecké dopravy z EU. Tato reakce byla vzata na vědomí.

Ve druhé reakci se navrhuje změnit text odst. ARO.OPS.110 písm. c) tak, aby se zabránilo možnosti, že letadla zapsaná v leteckém rejstříku ve státě, na který se vztahuje zákaz provozování letecké dopravy v souladu s nařízením Komise (ES) č. 2111/2008, budou nájímána bez posádky provozovateli z EU. Tato reakce byla přijata.

Třetí reakce požaduje vyjasnit ustanovení odst. T.A.205 bodu 1, pokud jde o provozovatele obchodní letecké dopravy z EU, kteří nájímají letadla bez posádky zapsaná v leteckém rejstříku třetí země. Tato reakce byla vzata na vědomí a takové vyjasnění bude zahrnuto do AMC/GM.

4. Prohlášení provozovatele

Jedna reakce na CRD-2 se týká požadavku, aby provozovatelé složitých motorových letadel zapsaných v leteckém rejstříku třetí země, která nejsou používána v obchodním provozu, museli vydávat prohlášení. Autor připomínky má za to, že toto prohlášení by bylo pro zmíněné provozovatele zátěží v porovnání s provozovateli letadel zapsaných do leteckého rejstříku v EU. Tato reakce byla přijata s ohledem na to, že stanovisko č. 04/2011 již obsahovalo:

- ustanovení o prohlášení provozovatelů složitých motorových letadel, která nejsou používána v obchodním provozu (odstavec ORO.DEC.100), a
- vzor prohlášení pro příslušný úřad (dodatek I k části ORO).

V tomto stanovisku č. 06/2012 se navrhuje provést v tomto vzoru změnu, aby obsahoval informace, jež mají význam z hlediska zachování letové způsobilosti.

5. Splnění povinných informací vydávaných agenturou

Některé reakce na CRD-2 se týkají ustanovení T.A.201 odst. 1 písm. g), které vyžaduje, aby letadlo zapsané v leteckém rejstříku třetí země splňovalo veškeré příslušné povinné požadavky vydané státem zápisu do rejstříku a agenturou vydávané povinné informace týkající se bezpečnosti, včetně příkazů k zachování letové způsobilosti. Agentura uznává, že v konkrétních případech by mezi povinnými požadavky vydávanými státem zápisu do rejstříku a agenturou vydávanými povinnými informacemi týkajícími se bezpečnosti mohlo docházet k rozporům. V takových případech by provozovatel musel zvážit alternativní způsoby pro vyřešení takového rozporu.

IV. Hlavní změny v nařízení, jež zavádí toto stanovisko

Změny v předmětném nařízení Komise (ES) č. 2042/2003

Článek 1 je pozměněn tak, aby stanovil oblast působnosti v souladu s požadavky čl. 8 odst. 1 základního nařízení.

Článek 2 se mění tak, že je do nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 doplněna definice objasňující význam pojmu „obchodní letecká doprava“ a stanoví se, že definice uvedené v článku 2 jsou určeny pro použití v působnosti nařízení Komise (ES) č. 2042/2003.

Článek 3 se mění tak, aby byla zajištěna konzistence se změnami provedenými v článku 1 a aby bylo vysvětleno, která ustanovení se použijí pro jednotlivé kategorie letadel. Jelikož bylo nařízením (EU) č. 748/2012 zrušeno nařízení (ES) č. 1702/2003, je též aktualizován odkaz v bodě 3.

Čl. 4 odst. 1 se mění za účelem objasnění, která ustanovení by měla být použita pro vydávání oprávnění organizace k údržbě.

Změny v části M

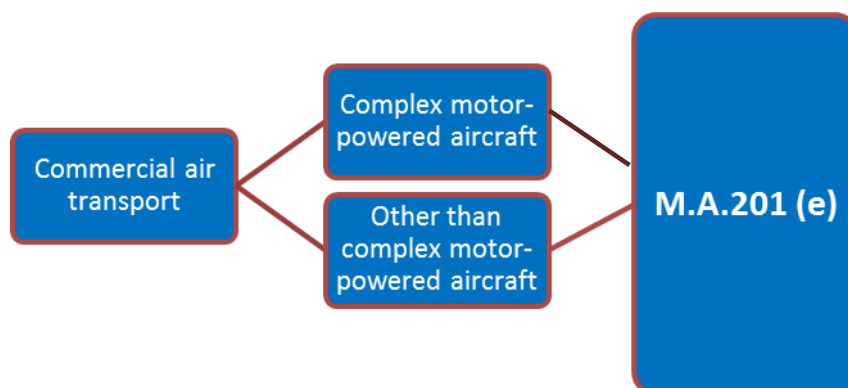
M.1 Příslušný úřad

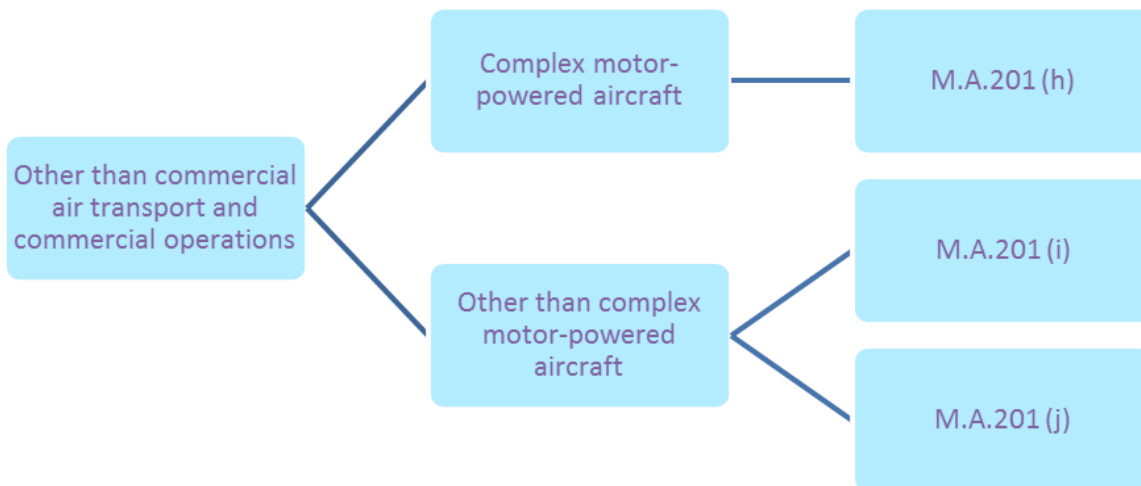
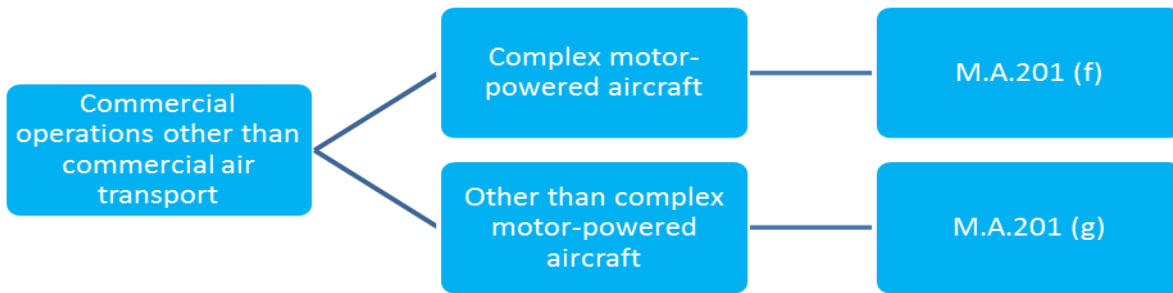
Oddíl M.1 odst. 4 se mění tak, aby bylo zjednodušeno ustanovení týkající se určení příslušného úřadu pro schvalování programů údržby.

M.A.201 Odpovědnost

Odst. M.A.201 písm. e) až k) se mění tak, že:

- pojem „velké letadlo“ je nahrazen pojmem „složitě motorové letadlo“,
- se začleňuje pojem „obchodní provoz“,
- se pro každou kategorii letadel a každý druh provozu stanoví požadavky týkající se toho, zda jsou či nejsou nutné organizace pro řízení zachování letové způsobilosti (CAMO), smlouvy mezi organizací CAMO a provozovatelem/vlastníkem, požadavky týkající se toho, zda je či není nutná organizace oprávněná k údržbě, a smlouvy s organizací oprávněnou k údržbě.





M.A.301 Úkoly pro zachování letové způsobilosti

Odst. M.A.301 bod 2) se mění s cílem uvést toto ustanovení do souladu s možností dobrovolného vytvoření MEL v případě neobchodního provozu jiných než složitých motorových letounů, což předpokládala i prováděcí pravidla pro letový provoz v odstavci NCO.GEN.155.

Odst. M.A.302 bod 4 a odst. M.A.302 bod 7 se mění tak, že pojem „velké letadlo“ je nahrazen pojmem „složitě motorové letadlo“.

M.A.302 Program údržby letadel

Odst. M.A.302 písm. c) se mění tak, aby byla zajištěna konzistence se změnami provedenými v oddílu M.1.

Odst. M.A.302 písm. f) se mění ta, že pojem „velké letadlo“ je nahrazen pojmem „složitě motorové letadlo“.

M.A.305 Systém záznamů zachování letové způsobilosti letadla

Odst. M.A.305 písm. b) se mění tak, aby byla zajištěna konzistence se změnami provedenými v odst. M.A.306 písm. a).

M.A.306 Systém technického deníku provozovatele

Název tohoto článku se mění ze „systém technického deníku provozovatele“ na „systém technického deníku letadla“, aby byla zajištěna konzistence s terminologií používanou v jiných hlavách tohoto nařízení a v nařízení o letovém provozu.

Odst. M.A.306 písm. a) se mění tak, že požadavky týkající se technického deníku jsou rozšířeny i na letadla používaná v obchodním provozu. Agentura je toho názoru, že v případě obchodního provozu předloží provozovatel technický deník letadla pro účely sběru a zpřístupnění určitých informací, které jsou nezbytné pro provoz a pro řízení zachování letové způsobilosti, jako jsou např. doby využití, uvolnění do provozu a odložené závady.

M.A.403 Odstranění závad

Odst. M.A.403 písm. b) se mění v zájmu sjednocení s ustanoveními odstavce NCO.GEN.155, jež předpokládají možnost dobrovolného vytvoření MEL a jež nevyžadují souhlas příslušného úřadu. Další změny v textu mají:

- vyjasnit, že MEL může být oprávněným osvědčujícím personálem použit také pro odložení závad, a
- odstranit ustanovení o „závadách letadel definovaných příslušným úřadem jako přijatelné“.

Odst. M.A.403 písm. c) se mění tak, aby bylo zřejmé, že k odstranění odložených závad musí dojít ve lhůtě stanovené v údajích pro údržbu nebo v MEL.

M.A.504 Řízení letadlových celků neschopných provozu

Odst. M.A.504 písm. b) se mění tak, že pojem „velké letadlo“ je nahrazen pojmem „složitě motorové letadlo“.

M.A.708 Řízení zachování letové způsobilosti

Odst. M.A.708 písm. c) se mění a požadavky jsou rozčleněny do dvou odstavců, a sice odst. M.A.708 písm. c) a odst. M.A.708 písm. d).

Odst. M.A.708 písm. c) stanoví, že v případě složitých motorových letadel a letadel provozovaných v rámci obchodního provozu včetně obchodní letecké dopravy se uzavírá smlouva mezi organizací CAMO a příslušnou organizací oprávněnou k údržbě. Tato změna je v souladu se změnami provedenými v odst. M.A.201.

Odst. M.A.708 písm. d) obsahuje ustanovení, jež v určitých případech povoluje odchýlit se od ustanovení odst. M.A.708 písm. c).

M.A.801 Osvědčení o uvolnění do provozu letadla

Odst. M.A.801 písm. c) se mění tak, že pojem „obchodní provoz“ je nahrazen pojmem „obchodní letecká doprava“.

M.A.803 Opravňování pilotem-vlastníkem

Odst. M.A.803 písm. b) se mění tak, aby byla zajištěna konzistence s terminologií, která se používá v celém nařízení.

M.A.901 písm. g) Kontrola letové způsobilosti letadel

Odst. M.A.901 písm. g) se mění s cílem sjednocení se změnami provedenými v odstavci M.A.201.

M.B.105 Vzájemná výměna informací

Odstavec M.B.105 se mění za účelem aktualizace odkazu na článek 15 základního nařízení.

Dodatek I Smlouva o zachování letové způsobilosti

V dodatku I byly provedeny tyto změny:

- pojem „ujednání“ byl nahrazen pojmem „smlouva“,
- zavádí se zkratka CAMO pro označení organizace pro řízení zachování letové způsobilosti oprávněné podle části M hlavy G,
- odkazy na nařízení (ES) č. 1702/2003 se nahrazují odkazy na nařízení (EU) č. 748/2012,
- bod 3 se mění tak, že vyžaduje, aby byl ve smlouvě specifikován druh provozu,
- bod 4 se mění s cílem opravit terminologii užívanou při odkazech na příslušný úřad,
- v bodě 4 se slovo „osvědčuje“ nahrazuje slovem „deklaruje“, neboť použití pojmu certifikace v této větě není konzistentní s definicí uvedenou v čl. 3 písm. c) základního nařízení,
- v bodě 5.1 byl přeformulován podbod 7 s cílem objasnit odpovědnost organizace CAMO, s níž byla uzavřena smlouva, v souvislosti s kontrolou letové způsobilosti.

Dodatek VI Oprávnění organizace pro řízení zachování letové způsobilosti

Strana 1 osvědčení o oprávnění se mění tak, že se odkazuje na splnění požadavků přílohy V (část T) v případě těch organizací, které mají zavedeny postupy pro řízení zachování letové způsobilosti letadel zapsaných v leteckém rejstříku třetí země, které schválil příslušný úřad.

Obsah nové části T

Část T se zavádí s cílem začlenit požadavky týkající se zachování letové způsobilosti použitelné na letadla zapsaná v leteckém rejstříku třetí země a používaná provozovateli z EU. Jak bylo vysvětleno v NPA 2010-10, byla v části T zachována struktura co nejpodobnější strukturu části M, a proto i tato část obsahuje oddíl A a oddíl B.

Cíl hlavních požadavků části T a změny provedené v textu po CRD-2 2010-10 jsou popsány dále.

T.1 Příslušný úřad

Tento odstavec je začleněn do části T k určení příslušných úřadů, které jsou odpovědné za sledování dodržování požadavků této části T.

Oddíl A

Oddíl A obsahuje technické požadavky, které se vztahují na letadla, provozovatele, organizace pro řízení zachování letové způsobilosti a organizace k údržbě a které jsou rozděleny do těchto hlav:

Hlava A

V této hlavě se stanoví oblast působnosti této přílohy, která je zaměřena na letadla zapsaná v leteckém rejstříku třetí země a provozovaná provozovateli z EU.

Hlava B

Tato hlava obsahuje dva odstavce: T.A.201, ve kterém jsou stanoveny společné požadavky, které musí splňovat všechna letadla v působnosti této části, a T.A.205, ve kterém jsou stanoveny další požadavky pro letadla provozovaná v rámci obchodního provozu a pro provoz složitých motorových letadel.

Odstavec T.A.205 byl na základě reakce na CRD-2 2012-10 změněn a požadavky týkající se prohlášení byly vypuštěny.

Hlava C – Program údržby

V této hlavě jsou stanoveny požadavky, které má splňovat program údržby letadla v působnosti této přílohy.

Hlava E – Organizace k údržbě

Tato hlava stanovuje požadavky, které má splňovat organizace provádějící údržbu složitých motorových letadel nebo letadel provozovaných v rámci obchodního provozu. Odstavec T.A.501 byl na základě některých obdržených reakcí na CRD-2 2010-10 změněn, aby se vyjasnilo ustanovení týkající se systému hlášení událostí a prvky, které musí ověřovat organizace pro řízení zachování letové způsobilosti.

Hlava G – Další požadavky na organizace pro řízení zachování letové způsobilosti oprávněné podle přílohy I (část M) hlavy G

V případě složitých motorových letadel a letadel provozovaných v rámci obchodního provozu vyžaduje základní nařízení v příloze IV bodě 8.g, aby zachování letové způsobilosti bylo řízeno organizací. Takovou organizací bude CAMO, která kromě požadavků části M hlavy G musí splňovat i požadavky této hlavy G.

V této hlavě jsou stanoveny požadavky na konkrétní postupy, jež mají být zahrnuty do výkladu řízení zachování letové způsobilosti, požadavky na znalosti personálu této organizace, požadavky na systém jakosti a požadavky na dokumentaci. Obsahuje též výsadní práva, která může mít organizace, pokud splňuje požadavky části T.

V odstavci T.A.708 jsou dále stanoveny úkoly, jež má tato organizace vykonávat. Tento odstavec byl na základě některých reakcí na CRD-2 2010-10 změněn začleněním ustanovení, jež vyžaduje, aby v případech, kdy je uzavírána smlouva o řízení zachování letové způsobilosti letadel s organizací pro řízení zachování letové způsobilosti, byla tato smlouva uzavírána v souladu s přílohou I části T.

Oddíl B – Další postupy pro příslušné úřady

Oddíl B obsahuje další správní požadavky na příslušné úřady.

Změny v nařízení Komise (EU) č. 965/2012 o letovém provozu**Změny v příloze II (část ARO)****ARO.OPS.110 Dohody o nájmu/pronájmu**

Odst. ARO.OPS.110 písm. c) se mění s cílem začlenit ustanovení, aby v případech, kdy je letadlo zapsané v leteckém rejstříku státu, na který se vztahuje zákaz provozování letecké dopravy, mohl příslušný úřad platnost dohody o nájmu letadla bez posádky pozastavit nebo takovou dohodu zrušit.

Změny v příloze III (část ORO)

Odst. ORO.AOC.100 písm. c), odst. ORO.AOC.110 písm. b) a odst. ORO.AOC.110 písm. d) se mění tak, aby byla zajištěna konzistence se změnami v nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 v souvislosti s letadly zapsanými v leteckém rejstříku třetí země.

Odst. ORO.AOC.130 písm. a) a b) se mění tak, že pojem „systém sledování letových údajů“ se nahrazuje pojmem „program sledování letových údajů“, aby byl tento pojem konzistentní s pojmem používaným v přijatelných způsobech průkazu a poradenském materiálu k odstavcům ORO.AOC.130 a ORO.FC.A.245. Pojem „program sledování letových údajů“ byl již použit v příloze nařízení č. 859/2008 (EU OPS) odst. 1.037 písm. a) bodě 4) a v listu dočasných pokynů č. 44 (JAR OPS 1 oddíl 2). Pojem „program sledování letových údajů“ je v pokynech týkajících se sledování letových údajů běžně používaný, např. v CAP 739 vydávaném Úřadem pro civilní letectví Spojeného království, a všem zainteresovaným stranám je jasně srozumitelný.

Dodatek I „Prohlášení provozovatele“ se mění s cílem začlenit informace, jež mají význam z hlediska zachování letové způsobilosti.

V. Vstup v platnost

Vstup změn nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 a nařízení Komise (EU) č. 965/2012 v platnost a jejich použitelnost jsou navrhovány s ohledem na to, že je nezbytné poskytnout leteckému průmyslu a správním orgánům členských států dostatek času na to, aby se mohly přizpůsobit novému předpisovému rámci, a je také nezbytné zajistit synchronizaci s uplatňováním nařízení o letovém provozu a s již navrženými změnami, a sice změnami v části NCC. Vzhledem k tomu se navrhuje tento plán použití:

- použitelnost změn v části M, použitelnost části T pro letadla provozovaná v obchodní letecké dopravě a změn v odst. ARO.OPS.110 písm. c) a odstavcích ORO.AOC.100, ORO.AOC.110 a ORO.AOC.130 nařízení (EU) č. 965/2012 je stanovena od 28. října 2014. To má zajistit, aby byly tyto změny použitelné v době, kdy bude ve všech členských státech použitelné nařízení (EU) č. 965/2012,
- použitelnost části T pro letadla, která nejsou provozována v obchodní letecké dopravě, je stanovena od 28. října 2015,
- datum použitelnosti změn v dodatku I přílohy III nařízení (EU) č. 965/2012 by mělo být koordinováno s procesem přijetí nařízení o letovém provozu pro složitá motorová letadla, která nejsou provozována v rámci obchodního provozu (stanovisko č. 04/2011).

V Kolíně nad Rýnem dne 27. listopadu 2012

P. GOUDOU
výkonný ředitel