



**STANOVISKO č. 6/2012**

**EURÓPSKEJ AGENTÚRY PRE BEZPEČNOSŤ LETECTVA**

**z 27. novembra 2012**

**k nariadeniu Komisie, ktorým sa mení a dopĺňa 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**

**a**

**k nariadeniu Komisie, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008**

**„Zosúladenie nariadenia Komisie (ES) č. 2042/2003 s nariadením (ES) č. 216/2008 a s požiadavkou prílohy 6 k dohovoru ICAO, pokiaľ ide o zásady ľudského faktora, ktorými sa treba riadiť pri vypracúvaní a upatňovaní programu údržby lietadla“**

## Zhrnutie

V dôsledku prijatia základného nariadenia bolo potrebné preskúmať nariadenie (ES) č. 2042/2003, ktoré obsahuje vykonávacie predpisy týkajúce sa zachovania letovej spôsobilosti, s cieľom overiť súlad medzi oboma nariadeniami a zabezpečiť, aby nariadenie Komisie (ES) č. 2042/2003 obsahovalo primerané prostriedky na vykonávanie základných požiadaviek ustanovených základným nariadením.

Toto stanovisko obsahuje zmeny a doplnenia vykonávacích predpisov týkajúcich sa riadenia zachovania letovej spôsobilosti lietadiel zaregistrovaných v členských štátoch EÚ (časť M) a nový súbor požiadaviek na riadenie zachovania letovej spôsobilosti lietadiel zaregistrovaných v tretích krajinách a používaných prevádzkovateľmi z EÚ (časť T). Okrem toho toto stanovisko obsahuje zmeny a doplnenia nariadenia Komisie (EÚ) č. 965/2012 o leteckej prevádzke.

Zmeny a doplnenia časti M sa týkajú:

- nahradenia koncepcie „veľkých lietadiel“ koncepciou „zložitých motorových lietadiel“ a
- zavedenia požiadaviek na prevádzku vykonávanú na obchodné účely. So zreteľom na tento aspekt agentúra uznáva pozíciu skupiny európskej stratégie pre bezpečnosť všeobecnej leteckej dopravy a skutočnosť, že opatrenia odporúčané v jej dokumente o stratégii môžu mať vplyv na obsah tohto stanoviska.

Cieľom požiadaviek uvedených v časti T je zabezpečiť, aby zachovanie letovej spôsobilosti lietadiel zaregistrovaných v tretích krajinách, ktoré prevádzkujú prevádzkovatelia z EÚ alebo prevádzkovatelia so sídlom v EÚ, bolo v súlade so základnými požiadavkami základného nariadenia. Hlavné charakteristiky tejto novej časti T sú:

- Požiadavky časti T sa vzťahujú iba na lietadlá zaregistrované v tretích krajinách používané:
  - prevádzkovateľmi, pri ktorých sa požaduje osvedčenie podľa časti ORO alebo časti ORA; okrem lietadiel používaných podľa dohody o nájme lietadiel s posádkou alebo dohody o spoločnom využívaní kódu, alebo
  - na lety do EÚ, v jej rámci alebo z nej prevádzkovateľmi zriadenými v EÚ alebo so sídlom v EÚ.
- Požiadavky časti T v prípade každého lietadla dopĺňajú požiadavky štátu registrácie.

Zmeny a doplnenia nariadenia Komisie (EÚ) č. 965/2012 o leteckej prevádzke sú potrebné na zabezpečenie súladu so zmenami časti M a časti T. Tieto zmeny a doplnenia majú vplyv najmä na:

- ustanovenia o nájme lietadiel bez posádky zaregistrovaných v tretej krajine uvedené v ARO.OPS.100, ako aj v ORO.AOC.110, a
- obsah vyhlásenia v prípade neobchodnej prevádzky zložitých lietadiel stanoveného v dodatku I k časti ORO.

## I. Všeobecne

1. Účelom tohto stanoviska je navrhnuť Komisii zmenu a doplnenie nariadenia Komisie (ES) č. 2042/2003<sup>1</sup>, nariadenia Komisie (EÚ) č. 965/2012<sup>2</sup> o leteckej prevádzke. Rozsah tejto činnosti v oblasti tvorby predpisov je opísaný v referenčnom rámci RMT.0244 MDM.047 a podrobnejšie sa vysvetľuje ďalej v texte.
2. Toto stanovisko bolo prijaté podľa postupu stanoveného správnou radou Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“)<sup>3</sup> v súlade s ustanoveniami článku 19 nariadenia (ES) č. 216/2008<sup>4</sup> (ďalej len „základné nariadenie“).
3. V navrhovanom predpise sa zohľadňuje rozvoj právnych predpisov Európskej únie a medzinárodných právnych predpisov (ICAO) a harmonizácia s predpismi ďalších orgánov hlavných partnerov Európskej únie, ako sa uvádza v cieľoch v článku 2 základného nariadenia.

## II. Konzultácie

4. Oznámenie o návrhu zmeny a doplnenia (NPA) 2010-10<sup>5</sup> obsahujúce návrh stanoviska k nariadeniu Komisie (ES) č. 2042/2003 bolo uverejnené na webovej stránke agentúry 10. augusta 2010.
5. Do uzávierky 10. decembra 2010 agentúra dostala 131 pripomienok od 34 národných leteckých úradov, odborných organizácií a súkromných spoločností.
6. Oznámenie o NPA 2010-10 sa týkalo štyroch rôznych otázok:
  - Otázka 1: Zmena a doplnenie nariadenia Komisie (ES) č. 2042/2003 s cieľom zosúladiť ho s dodatočnými požiadavkami základného nariadenia na zachovanie letovej spôsobilosti v prípade zložitých motorových lietadiel.
  - Otázka 2: Zmena a doplnenie nariadenia Komisie (ES) č. 2042/2003 s cieľom zosúladiť ho s dodatočnými požiadavkami základného nariadenia na zachovanie letovej spôsobilosti v prípade prevádzky na obchodné účely.
  - Otázka 3: Zmena a doplnenie nariadenia Komisie (ES) č. 2042/2003 s cieľom začleniť do neho požiadavky na lietadlá uvedené v článku 4 ods. 1 písm. c) základného nariadenia
  - Otázka 4: Zmena a doplnenie nariadenia Komisie (ES) č. 2042/2003 s cieľom začleniť do neho požiadavky týkajúce sa zásady ľudského faktora, ktoré sa musia dodržiavať pri vypracúvaní a uplatňovaní programu údržby lietadiel.

---

<sup>1</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 (EÚ) č. 593/2012 z 5. júla 2012 (Ú. v. EÚ L 176, 6.7.2012, s. 38).

<sup>2</sup> Nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008. (Ú. v. EÚ L 296, 25.10.2012, s. 1 - 148).

<sup>3</sup> Rozhodnutie správnej rady agentúry EASA č. 01-2012 z 13. marca 2012, ktorým sa mení a dopĺňa a nahrádza rozhodnutie správnej rady č. 08-2007 o postupe, ktorý bude agentúra uplatňovať pri vydávaní stanovísk, špecifikácií osvedčovania a materiálov s usmerneniami (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).

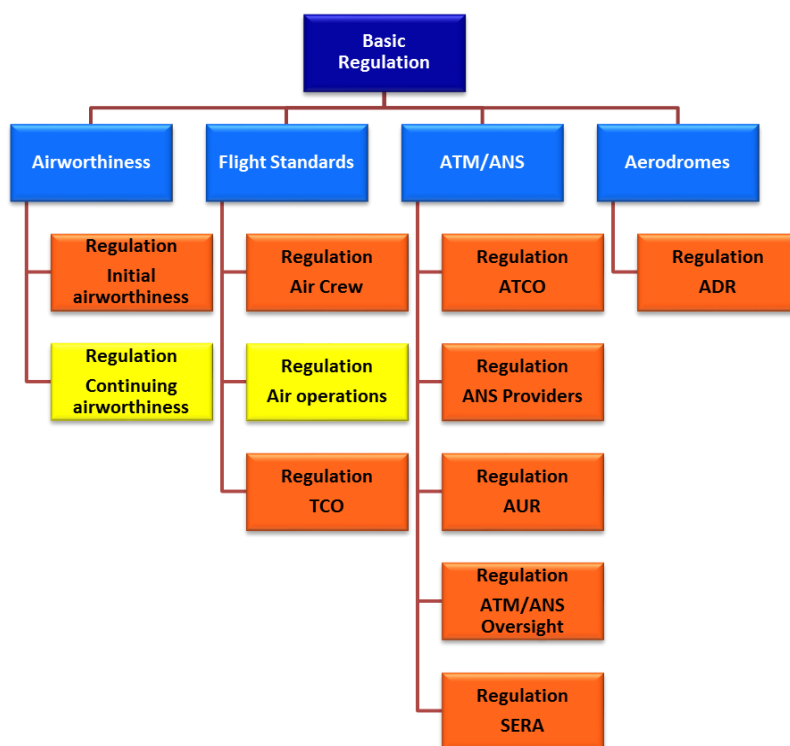
<sup>5</sup> Pozri archív tvorby predpisov na stránke [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

7. Všetky prijaté pripomienky boli uznané a zaradené do týchto dvoch dokumentov pripomienok a odpovedí (CRD):
- CRD-1 sa týkal pripomienok súvisiacich s otázkami 1, 2 a 4.
  - CRD-2 sa týkal pripomienok súvisiacich s otázkou 3.
8. Dokument CRD-1 bol uverejnený na webovej stránke agentúry 15. decembra 2011 a dokument CRD-2 bol uverejnený 20. marca 2012. Tieto dokumenty CRD obsahujú zoznam všetkých osôb a/alebo organizácií, ktoré predložili pripomienky, a odpovede agentúry.

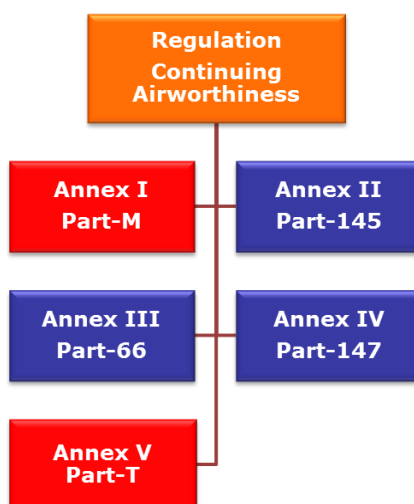
### III. Prehľad reakcií

#### a) Úvod

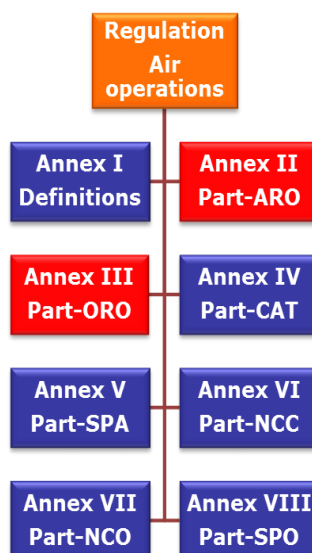
9. V tomto stanovisku sa navrhujú zmeny a doplnenia nariadenia Komisie (ES) č. 2042/2003 o zachovaní letovej spôsobilosti a nariadenia Komisie (EÚ) č. 965/2012 o leteckej prevádzke.



10. Pokiaľ ide o nariadenie o zachovaní letovej spôsobilosti, toto stanovisko zahŕňa:
- zmeny a doplnenia prílohy I (časť M) a
  - novú prílohu V (časť T).



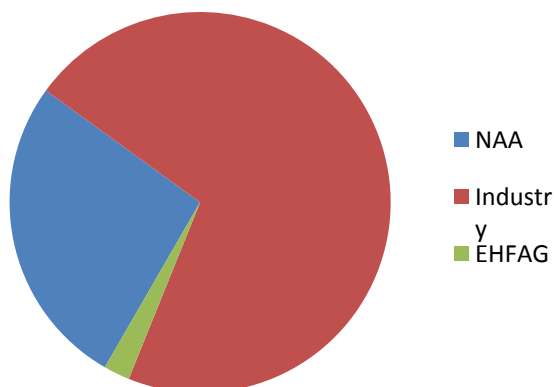
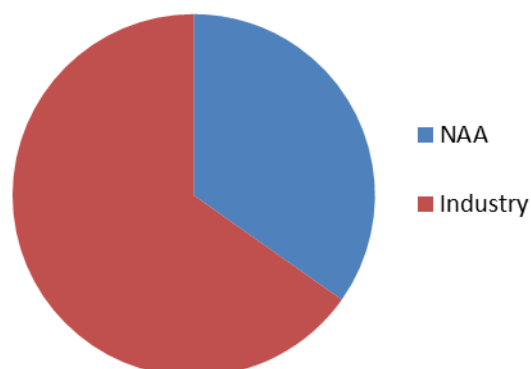
11. Pokiaľ ide o nariadenie o leteckej prevádzke, toto stanovisko zahŕňa zmeny v časti ORO a časti ARO.



## b) Prehľad reakcií

Agentúra prijala celkovo 67 reakcií od rôznych zainteresovaných strán a príslušných orgánov. Okrem týchto reakcií európska poradná skupina pre otázky ľudských faktorov (EHFAG) predložila ďalšiu reakciu na dokument CRD-1 v súvislosti so zavedením požiadaviek týkajúcich sa ľudských faktorov do návrhu.

Rozdelenie reakcií je takéto:

**CRD-1 total: 44****CRD-2 total: 23****c) Reakcie na dokument CRD-1**

V nástroji na pripomienky a odpovede (CRT) predložilo ďalej uvedených 14 zainteresovaných strán a príslušných orgánov 44 reakcií: Aero-Club der Schweiz (Švajčiarsky aero-klub), European Sailplane Manufacturers (Európski výrobcovia vetroňov), LAMA Europe (Európske združenie výrobcov ľahkých lietadiel), Light Aircraft Association of the Czech Republic (Letecká amatérska asociácia ČR), pán Ralf Keil, organizácia Europe Air Sports, pán Graham Hallet, SVFB/ SAMA (Švajčiarske združenie leteckých technikov), pán Werner Scholz, AOPA Sweden (Švédske združenie majiteľov lietadiel a pilotov), British Balloon & Airship Club (Britský klub letov na balónoch a vzducholodiach), DGAC - Francúzsko (Generálne riaditeľstvo pre civilné letectvo), Swedish Transport Agency (Švédska dopravná agentúra) a UK CAA (Letecký úrad Spojeného kráľovstva pre civilné letectvo). Okrem toho jednu reakciu predložila skupina EHFAG.

Reakcie sa rozdelili do skupín podľa týchto tém:

**1. Obchodná prevádzka a obchodná letecká doprava**

Väčšina reakcií na dokument CRD-1 k oznámeniu o NPA 2010-10 sa týka vymedzenia obchodnej prevádzky, pričom sa navrhuje, aby sa prevádzka určitých kategórií lietadiel nepovažovala za obchodnú prevádzku. Tieto reakcie boli zaznamenané, neboli však uznané, pretože toto stanovisko sa nezaobera otázkou, či by sa činnosť mala klasifikovať ako obchodná alebo neobchodná. Pojem obchodná prevádzka je vymedzený v článku 3 základného nariadenia a nie je možné ho zmeniť prostredníctvom vykonávacieho predpisu, ktorý má menšiu váhu.

Okrem toho agentúra uznáva dokument, ktorý vydala skupina európskej stratégie pre bezpečnosť všeobecnej leteckej dopravy, a opatrenia odporúčané v tomto dokumente. Najmä prostredníctvom opatrení A.1 sa členské štáty vyzývajú, aby poskytli spätnú väzbu k činnostiam, ktoré vo svojom aktuálnom systéme neklasifikujú ako obchodnú prevádzku, a

agentúru a Komisiu, aby na základe tejto spätnej väzby zväžili navrhnutie zmien v definícii v základnom nariadení.

V jednej reakcii sa uvádza, že vymedzenie obchodnej leteckej dopravy uvedené v tomto návrhu by sa malo harmonizovať s vymedzením uvedeným v pripravovanom nariadení o leteckej prevádzke. Táto reakcia bola zaznamenaná, nebola však uznaná. Ako sa vysvetľuje v dokumente CRD-1, zmena vymedzenia obchodnej leteckej dopravy by mala vplyv na úľavy zavedené nariadením Komisie (ES) č. 1056/2008<sup>6</sup> pre sektor všeobecného letectva.

## **2. Systém kvality malých organizácií riadiacich zachovanie letovej spôsobilosti (CAMO)**

Niekoľko reakcií na dokument CRD-1 k oznámeniu o NPA 2010-10 sa týkalo požiadavky, aby malé organizácie riadiace zachovanie letovej spôsobilosti (CAMO), ktoré riadia zachovanie letovej spôsobilosti zložitých motorových lietadiel alebo lietadiel používaných v obchodnej prevádzke, mali systémy kvality. Tieto reakcie boli uznané.

V odseku 8.a.4 prílohy IV k základnému nariadeniu sa vyžaduje, aby organizácie riadiace zachovanie letovej spôsobilosti alebo vykonávajúce údržbu zložitých motorových lietadiel alebo lietadiel používaných v obchodnej prevádzke mali systém riadenia. Takýto systém riadenia nie je možné nahradiť systémom kvality.

Prvky systému riadenia sa zavedú nariadením Komisie (ES) č. 2042/2003 úlohou MDM.055<sup>7</sup>, pričom sa predpokladá, že oznámenie o NPA k nej bude vydané na konci roka 2012.

V zásade budú prvky oddielu II v ORO.GEN a predovšetkým v ORO.GEN.200 predstavovať základ pre navrhnutie zmien nariadenia (ES) č. 2042/2003. Tým sa zabezpečí použitie rovnakého prístupu pri zavádzaní systémov riadenia bezpečnosti v schválených organizáciách pre výcvik pilotov, poverených zdravotníckych zariadeniach, u prevádzkovateľov, v organizáciách vykonávajúcich údržbu (časť M, podčasť F a časť 145, organizácie riadiace zachovanie letovej spôsobilosti a organizácie pre výcvik údržby schválené v súlade s časťou 147).

Na účely realizácie požiadaviek systému riadenia navrhovaných v časti ORO bude potrebné preskúmať a prispôbiť existujúce požiadavky v oblasti systému riadenia, systému kvality, organizačnej štruktúry, kontroly organizácie atď. To znamená zavedenie požiadaviek na systém riadenia, ktorého súčasťou okrem iného bude riadenie bezpečnosti a monitorovanie súladu. Pokiaľ ide konkrétne o monitorovanie súladu v najmenšej organizácii, cieľom je navrhnúť primeraný program monitorovania súladu, ktorý bude fungovať pri dodržaní zásady nezávislosti (t. j. s využívaním externistov na vykonávanie auditov).

Navrhovaná zmena v M.A.712 písm. f) sa ruší.

## **3. Zmluva o údržbe**

Niekoľko reakcií na dokument CRD-1 k oznámeniu NPA 2010-10 sa týka potreby objasniť, kedy je medzi organizáciou riadiacou zachovanie letovej spôsobilosti alebo prevádzkovateľom potrebná zmluva, a požiadavky na organizáciu vykonávajúcu údržbu, pričom v reakciách sa uvádza predovšetkým, že:

- ustanovenia, pokiaľ je potrebné uzavrieť písomnú zmluvu s organizáciou vykonávajúcou údržbu, by sa mali objasniť,
- schválenie zmluvy medzi organizáciou riadiacou zachovanie letovej spôsobilosti a organizáciou vykonávajúcou údržbu príslušným orgánom je zbytočná záťaž.

<sup>6</sup> [Nariadenie Komisie \(ES\) č. 1056/2008](#) z 27. októbra 2008, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 2042/2003 (Ú. v. EÚ L 283, 28.10.2008, s. 5).

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

Obe reakcie sa zväžili a navrhované znenie bolo zmenené a doplnené. Technické špecifikácie zmluvy medzi organizáciou riadiacou zachovanie letovej spôsobilosti a organizáciou vykonávajúcou údržbu by sa mali zahrnúť do príručky pre riadenie zachovania letovej spôsobilosti (CAME), preto sa zmluva schvaľuje spoločne s príručkou CAME a nie je potrebné, aby ju osobitne schvaľoval príslušný orgán.

#### 4. Technický denník

V dvoch reakciách na dokument CRD-1 sa uvádza, že požiadavka na technický denník predstavuje záťaž pre niektoré druhy obchodnej prevádzky. Agentúra však usudzuje, že systém technického denníka zabezpečuje systematické prostriedky na zhromažďovanie a šírenie určitých informácií, ktoré sú potrebné pre prevádzku a pre riadenie zachovania letovej spôsobilosti, ako sú časy používania, uvoľnenie do prevádzky a chyby, ktorých odstránenie bolo odložené. Systém technického denníka nemusí byť zložitý a mal by byť prispôsobený typu lietadla a druhu prevádzky.

#### 5. Ľudské faktory v programe údržby

Skupina EHFAG uviedla, že zavedenie ustanovení týkajúcich sa ľudských faktorov v časti M by sa malo vykonať konsolidovane, a navrhla odložiť zavedenie akejkoľvek požiadavky v súvislosti s ľudskými faktormi na úlohu spojenú s tvorbou predpisov MDM.055. Na základe týchto pripomienok bola navrhovaná zmena v M.A.302 písm. h) zrušená.

#### d) Reakcie na dokument CRD-2

V nástroji na pripomienky a odpovede (CRT) predložilo 5 ďalej uvedených zainteresovaných strán a príslušných orgánov 23 reakcií: IACA (Medzinárodné združenie leteckých prepravcov), CAA-NL (Letecký úrad Holandska pre civilné letectvo), DGAC-Francúzsko (Generálne riaditeľstvo pre civilné letectvo), Swedish Transport Agency (Švédska dopravná agentúra) a UK CAA (Letecký úrad Spojeného kráľovstva pre civilné letectvo). Niektoré z týchto reakcií sú pripomienkami, ktoré podporujú návrh uvedený v dokumente CRD-2. Hlavné otázky, ktorými sa tieto reakcie zaoberajú, sú:

#### 1. Uplatniteľnosť nariadenia

Dve reakcie na dokument CRD-2 sa týkajú uplatniteľnosti nariadenia v prípade lietadiel zaregistrovaných v tretích krajinách, ktoré prevádzkujú prevádzkovatelia s hlavnými miestom podnikania v EÚ. V jednej reakcii sa navrhované predpisy podporujú, zatiaľ čo v druhej reakcii sa uvádza, že nariadenie by sa nemalo vzťahovať na lietadlá zaregistrované v tretích krajinách, ktoré sú prevádzkované mimo EÚ prevádzkovateľmi z EÚ, ako napr. v prípade organizácií pre výcvik pilotov poskytujúcich výcvik mimo EÚ s využitím lietadiel zaregistrovaných v tretích krajinách alebo v prípade prevádzkovateľov obchodnej leteckej dopravy, ktorí mimo EÚ prevádzkujú lietadlá zaregistrované v zahraničí.

Druhá reakcia nebola uznaná. Uplatniteľnosť tohto nariadenia sa zabezpečí na základe uplatniteľnosti uvedenej v článku 4 ods. 1 písm. c) základného nariadenia, pričom sa zohľadnia ustanovenia týkajúce sa nájmu lietadiel s posádkou alebo spoločného vyžívania kódu uvedené v prílohe III (časť ORO) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012. To znamená, že rozsah pôsobnosti tohto nariadenia bude zahŕňať:

- lietadlá zaregistrované v tretích krajinách a používané prevádzkovateľmi, ktoré podliehajú osvedčovaniu podľa prílohy III (časť ORO) k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 alebo prílohy VII (časť ORA) k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011, s výnimkou lietadiel používaných podľa dohody o nájme lietadiel s posádkou alebo dohody o spoločnom vyžívaní kódu bez ohľadu na to, kde sa lietadlo prevádzkuje, a
- lietadlá zaregistrované v tretích krajinách a používané na lety do EÚ, v rámci EÚ alebo z EÚ prevádzkovateľmi, ktorí boli zriadení alebo majú sídlo v EÚ. Nariadenie sa nevzťahuje na lietadlá zaregistrované v tretích krajinách, ktoré sa používajú iba mimo EÚ prevádzkovateľmi, ktorí boli zriadení alebo majú sídlo v EÚ.



## 2. Vykonávanie nariadenia

V jednej reakcii na dokument CRD-2 sa uvádza, že dohľad nad vykonávaním nariadenia v prípade iných ako zložitých motorových lietadiel zaregistrovaných v tretích krajinách bude veľmi zložitý, pretože prevádzkovatelia nie sú povinní ohlasovať svoju činnosť príslušnému orgánu, a okrem toho bude mať na príslušné orgány ekonomický vplyv, ktorý nezodpovedá prínosu pre bezpečnosť. Pripomienkujúci navrhuje používanie programu hodnotenia bezpečnosti zahraničných lietadiel (SAFA) na dohľad nad týmito lietadlami.

Reakcia bola čiastočne uznaná. Cieľom tohto nariadenia je vyhovieť potrebe vyjadrenej v základnom nariadení efektívne zaistiť bezpečnosť lietadiel zaregistrovaných v tretích krajinách, ktoré sú prevádzkované v EÚ. Inšpekcie programu SAFA je možné použiť ako súčasť programu dohľadu nad týmito lietadlami.

## 3. Nájom lietadiel bez posádky zaregistrovaných v tretích krajinách

V súvislosti s nájmom lietadiel bez posádky zaregistrovaných v tretích krajinách prevádzkovateľmi EÚ boli predložené tri reakcie na dokument CRD-2.

V jednej z týchto reakcií pripomienkujúci vyjadril podporu skutočnosti, že návrh naďalej poskytuje prevádzkovateľom obchodnej leteckej dopravy z EÚ možnosť najímať si lietadlá bez posádky zaregistrované v tretích krajinách. Táto reakcia bola zaznamenaná.

V druhej reakcii sa navrhuje zmena a doplnenie znenia ARO.OPS 110 písm. c) s cieľom predísť možnosti, aby si prevádzkovatelia z EÚ najímali lietadlá bez posádky zaregistrované v štáte, na ktorý sa vzťahuje zákaz prevádzky v súlade s nariadením Komisie (ES) č. 2111/2005. Táto reakcia bola uznaná.

V tretej reakcii sa požaduje objasnenie ustanovení T.A.205 ods. 1 týkajúcich sa prevádzkovateľov obchodnej leteckej dopravy z EÚ, ktorí si najímajú lietadlá bez posádky zaregistrované v tretích krajinách. Táto reakcia bola zaznamenaná a príslušné objasnenie bude súčasťou prijateľných prostriedkov preukázania zhody (AMC) / materiálov s usmerneniami (GM).

## 4. Vyhlásenie prevádzkovateľa

Jedna reakcia na dokument CRD-2 sa týka požiadavky na vyhlásenie v prípade prevádzkovateľov zložitých motorových lietadiel zaregistrovaných v tretích krajinách, ktoré sa nepoužívajú na obchodnú prevádzku. Pripomienkujúci sa domnieva, že toto vyhlásenie by pre daných prevádzkovateľov predstavovalo záťaž v porovnaní s prevádzkovateľmi lietadiel zaregistrovaných v EÚ. Táto reakcia bola uznaná vzhľadom na skutočnosť, že stanovisko č. 4/2011 už obsahuje:

- ustanovenia týkajúce sa vyhlásenia prevádzkovateľov zložitých motorových lietadiel, ktoré sa nepoužívajú na obchodnú prevádzku (ORO.DEC.100), a
- vzor vyhlásenia pre príslušný orgán (dodatok I k časti ORO).

V tomto stanovisku č. 6/2012 sa navrhuje zmena a doplnenie vzoru tak, aby zahŕňal aj informácie týkajúce sa zachovania letovej spôsobilosti.

## 5. Súlad s povinnými informáciami vydanými agentúrou

Niekoľko reakcií na dokument CRD-2 sa týka ustanovení T.A.201 ods. 1 písm. g), v ktorých sa požaduje, aby lietadlá zaregistrované v tretích krajinách spĺňali všetky príslušné povinné požiadavky vydané štátom registrácie a povinné bezpečnostné informácie vydané agentúrou vrátane príkazov na zachovanie letovej spôsobilosti. Agentúra uznáva, že v osobitných prípadoch môžu byť povinné požiadavky vydané štátom registrácie v rozpore s povinnými bezpečnostnými informáciami vydanými agentúrou. V takých prípadoch prevádzkovateľ na riešenie tohto rozporu bude musieť zvážiť alternatívne prostriedky.

#### **IV. Hlavné zmeny v nariadení zavedené týmto stanoviskom**

##### **Zmeny v zastrešujúcom nariadení Komisie (ES) č. 2042/2003**

Článok 1 sa mení a dopĺňa tak, aby sa spresnil rozsah pôsobnosti nariadenia v súlade s požiadavkami článku 8 ods. 1 základného nariadenia.

Článok 2 sa mení a dopĺňa tak, aby obsahoval definíciu vysvetľujúcu význam pojmu „obchodná letecká doprava“ v rámci nariadenia Komisie (ES) č. 2042/2003 a aby sa stanovilo, že vymedzenia pojmov uvedené v článku 2 sa majú použiť v rámci pôsobnosti nariadenia Komisie (ES) č. 2042/2003.

Článok 3 sa mení a dopĺňa tak, aby bol zabezpečený súlad so zmenami v článku 1 a aby sa objasnilo, ktoré ustanovenia sa vzťahujú na jednotlivé kategórie lietadiel. Okrem toho bol aktualizovaný odkaz v bode 3, keďže nariadenie (ES) č. 1702/2003 bolo zrušené nariadením (EÚ) č. 748/2012.

Článok 4 ods. 1 sa mení a dopĺňa s cieľom objasniť, ktoré ustanovenia by sa mali použiť na vydávanie schválení organizácií vykonávajúcich údržbu.

##### **Zmeny v časti M**

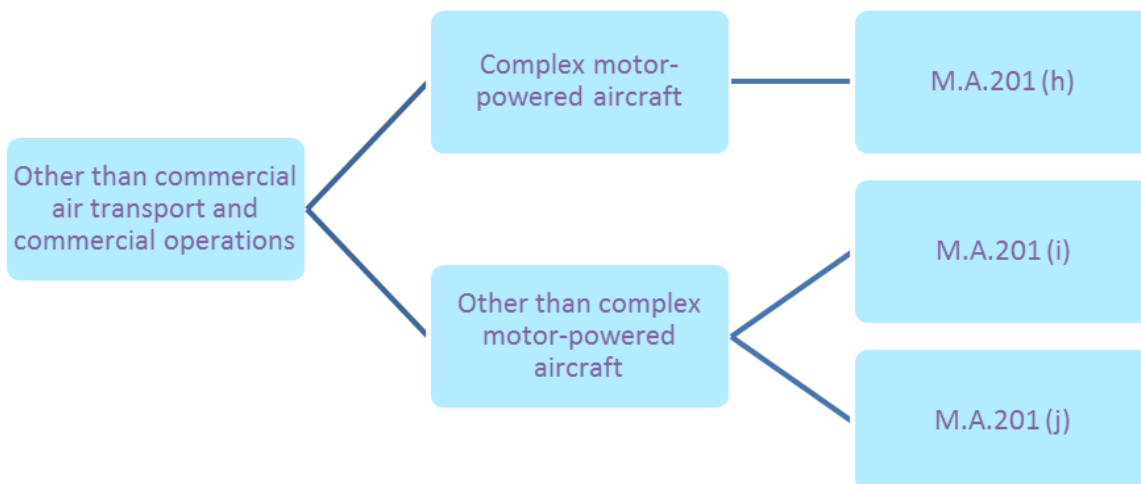
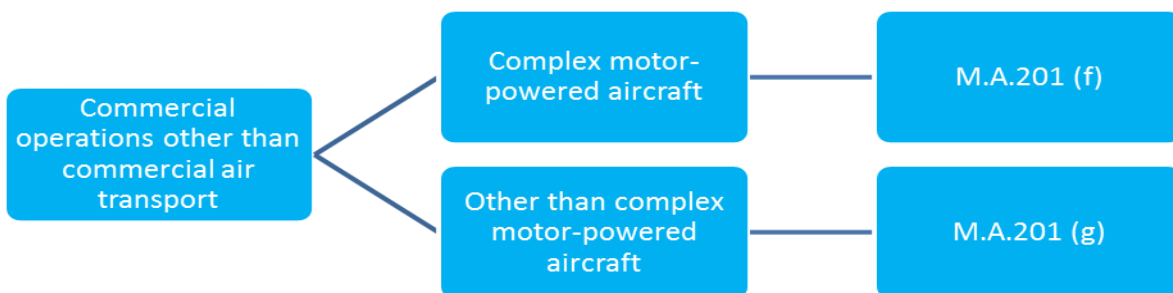
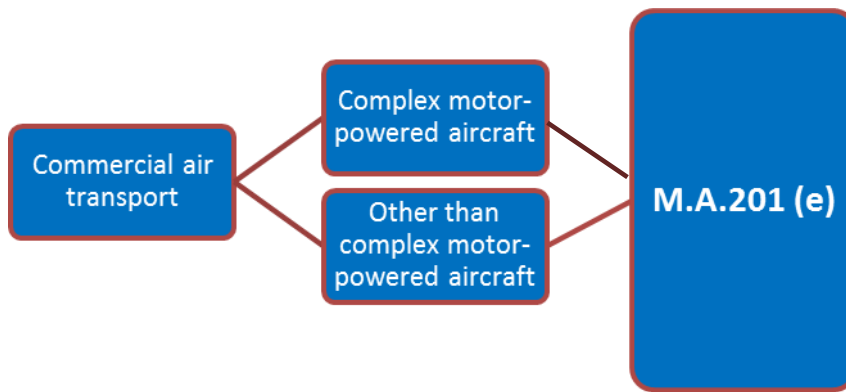
###### **M.1 Príslušný orgán**

M.1 ods. 4 sa mení a dopĺňa s cieľom zjednodušiť ustanovenia týkajúce sa určenia príslušného orgánu na účely schválenia programu údržby.

###### **M.A.201 Zodpovednosť**

M.A.201 písm. e)- k) sa menia a dopĺňajú s cieľom:

- nahradiť pojem „veľké lietadlá“ pojmom „zložené motorové lietadlá“,
- zaviesť koncepciu „obchodnej prevádzky“,
- pre všetky kategórie lietadiel a druhy prevádzky špecifikovať požiadavky týkajúce sa potreby organizácie riadiacej zachovanie letovej spôsobilosti (CAMO), zmluvy medzi organizáciou CAMO a prevádzkovateľom/vlastníkom, požiadavky týkajúce sa potreby organizácie vykonávajúcej údržbu a zmluvy s takouto organizáciou vykonávajúcou údržbu.



### M.A.301 Úlohy v oblasti zachovania letovej spôsobilosti

M.A. 301 ods. 2 sa mení a dopĺňa tak, aby sa toto ustanovenie zosúladiť s možnosťou zostaviť zoznam minimálneho vybavenia (MEL) na dobrovoľnom základe v prípade neobchodnej prevádzky iných ako zložitých motorových letúnov, ktorú poskytujú aj vykonávacie predpisy pre leteckú prevádzku prostredníctvom článku NCO.GEN.155.

M.A.302 ods. 4 a M.A.302 ods. 7 sa menia a dopĺňajú tak, že pojem „veľké lietadlá“ sa nahrádza pojmom „zložitá motorová lietadlá“.

### **M.A.302 Program údržby lietadiel**

M.A.302 písm. c) sa mení a dopĺňa s cieľom zabezpečiť súlad so zmenami a doplneniami v M.1.

M.A.302 písm. f) sa mení a dopĺňa tak, že pojem „veľké lietadlá“ sa nahrádza pojmom „zložitá motorová lietadlá“.

### **M.A.305 Systém záznamu o zachovaní letovej spôsobilosti lietadla**

M.A.305 písm. b) sa mení a dopĺňa s cieľom zabezpečiť súlad so zmenami a doplneniami M.A.306 písm. a).

### **M.A.306 Systém technického denníka prevádzkovateľa**

Názov tohto bodu sa mení zo „systém technického denníka prevádzkovateľa“ na „systém technického denníka lietadla“ s cieľom zabezpečiť súlad s terminológiou použitou aj v ďalších podčastiach tohto nariadenia, aj v nariadení o leteckej prevádzke.

M.A.306 písm. a) sa mení a dopĺňa s cieľom rozšíriť požiadavky na technický denník na lietadlá používané na obchodnú prevádzku. Agentúra usudzuje, že v prípade obchodnej prevádzky musí prevádzkovateľ zabezpečiť technický denník lietadla na účely zhromažďovania a šírenia určitých informácií, ktoré sú potrebné pre prevádzku a riadenie zachovania letovej spôsobilosti, ako sú časy používania, uvoľnenie do prevádzky a chyby, ktorých odstránenie bolo odložené.

### **M.A.403 Odstránenie chýb**

M.A.403 písm. b) sa mení a dopĺňa s cieľom zosúladiť ustanovenia NCO.GEN.155, ktoré poskytujú možnosť zostavenia zoznamu minimálneho vybavenia (MEL) na dobrovoľnom základe, pričom sa nevyžaduje jeho schválenie príslušným orgánom. Okrem toho sa text ďalej mení a dopĺňa s cieľom:

- objasniť, že zoznam MEL môže použiť oprávnený osvedčujúci personál na odklad odstránenia chýb, a
- odstrániť ustanovenie týkajúce sa „závad lietadla, ktoré sú podľa príslušného orgánu prípustné“.

M.A.403 písm. c) sa mení a dopĺňa s cieľom objasniť, že k odstráneniu chýb, ktoré bolo odložené, musí dôjsť v období uvedenom v údajoch o údržbe alebo v zozname MEL.

### **M.A.504 Kontrola komponentov neschopných prevádzky**

M.A.504 písm. b) sa mení a dopĺňa tak, že pojem „veľké lietadlá“ sa nahrádza pojmom „zložitá motorová lietadlá“.

### **M.A.708 Riadenie zachovania letovej spôsobilosti**

M.A.708 písm. c) sa mení a dopĺňa a požiadavky sú rozdelené do dvoch samostatných odsekov, konkrétne do M.A.708 písm. c) a M.A.708 písm. d).

V M.A.708 písm. c) sa uvádza, že v prípade zložitých motorových lietadiel a lietadiel používaných v obchodnej prevádzke vrátane obchodnej leteckej dopravy sa musí uzavrieť zmluva medzi organizáciou riadiacou zachovanie letovej spôsobilosti a príslušnou organizáciou vykonávajúcou údržbu. Táto zmena je v súlade so zmenami a doplneniami v M.A.201.

M.A.708 písm. d) obsahuje ustanovenie, ktoré povoľuje v určitých prípadoch odchýlku od M.A.708 písm. c).

### **M.A.801 Osvedčenie o uvoľnení lietadla do prevádzky**

M.A.801 písm. c) sa mení a dopĺňa tak, že pojem „obchodná letecká doprava“ sa nahrádza pojmom „obchodná prevádzka“.

### **M.A.803 Oprávnenie pilota-vlastníka**

M.A.803 písm. b) sa mení a dopĺňa s cieľom zabezpečiť súlad s terminológiou používanou v nariadení.

### **M.A.901 písm. g) Overenie letovej spôsobilosti lietadla**

M.A.901 písm. g) sa mení a dopĺňa s cieľom zabezpečiť súlad so zmenami v M.A.201.

### **M.B.105 Vzájomná výmena informácií**

M.B.105 sa mení a dopĺňa s cieľom aktualizovať odkaz na článok 15 základného nariadenia.

### **Doplnok I Zmluva o zachovaní letovej spôsobilosti**

V doplnku I boli urobené tieto zmeny:

- pojem „dohoda“ sa nahrádza pojmom „zmluva“,
- pre organizáciu riadiacu zachovanie letovej spôsobilosti schválenú podľa časti M podčasti G sa zavádza skratka CAMO,
- odkazy na nariadenie (ES) č. 1702/2003 sa nahrádzajú odkazmi na nariadenie (EÚ) č. 748/2012,
- bod 3 sa mení a dopĺňa s cieľom zaviesť požiadavku, aby bol v zmluve uvedený druh prevádzky;
- bod 4 sa mení a dopĺňa na účely opravy terminológie používanej pri odkazovaní na príslušný orgán,
- v bode 4 sa výraz „osvedčuje“ nahrádza výrazom „vyhlasuje“, keďže používanie koncepcie osvedčovania v tejto vete nie je v súlade s definíciou v článku 3 písm. e) základného nariadenia,
- v bode 5.1 sa mení znenie odseku 7 s cieľom objasniť zodpovednosť zmluvnej organizácie CAMO v súvislosti s overením letovej spôsobilosti.

### **Doplnok VI Povolenie organizácie pre riadenie zachovania letovej spôsobilosti**

Strana 1 osvedčenia o povolení sa mení a dopĺňa tak, aby odkazovala na súlad s požiadavkami prílohy V (časť T) v prípade tých organizácií, ktorých postupy riadenia zachovania letovej spôsobilosti pri lietadlách zaregistrovaných v tretích krajinách schválil príslušný orgán.

### **Obsah novej časti T**

Časť T bola vytvorená s cieľom zahrnúť požiadavky na zachovanie letovej spôsobilosti, ktoré sa vzťahujú na lietadlá zaregistrované v tretích krajinách a používané prevádzkovateľmi z EÚ. Ako je vysvetlené v oznámení o NPA 2010-10, štruktúra časti T bola ponechaná čo najviac podobná štruktúre časti M, podľa ktorej obsahuje oddiel A a oddiel B.

Cieľom hlavných požiadaviek časti T a zmien v texte podľa dokumentu CRD-2 2010-10 sú opísané ďalej.

### **T.1 Príslušný orgán**

Tento odsek je zahrnutý do časti T s cieľom určiť príslušné orgány zodpovedné za monitorovanie súladu s požiadavkami tejto časti T.

### **Oddiel A**

Oddiel A obsahuje technické požiadavky, ktoré sa vzťahujú na lietadlá, prevádzkovateľov, organizácie riadiace zachovanie letovej spôsobilosti a organizácie vykonávajúce údržbu, a je rozdelený na tieto podčasti:

#### **Podčasť A**

Touto podčasťou sa ustanovuje rozsah pôsobnosti tejto prílohy, ktorá je zameraná na lietadlá zaregistrované v tretích krajinách prevádzkované prevádzkovateľmi z EÚ.

#### **Podčasť B**

Táto podčasť obsahuje dva odseky, T.A.201, ktorým sa ustanovujú spoločné požiadavky, ktoré musia splniť všetky lietadlá v rozsahu pôsobnosti tejto časti, a T.A.205, ktorým sa ustanovujú dodatočné požiadavky na lietadlá používané v obchodnej prevádzke a v prevádzke zložitých motorových lietadiel.

Odsek T.A.205 bol zmenený a doplnený na základe reakcie predloženej k dokumentu CRD-2 2012-10 a požiadavky na vyhlásenie boli odstránené.

#### **Podčasť C Program údržby**

Touto podčasťou sa ustanovujú požiadavky, ktorými sa musí riadiť program údržby lietadiel v rozsahu pôsobnosti tejto prílohy.

#### **Podčasť E Organizácia vykonávajúca údržbu**

Touto podčasťou sa ustanovujú požiadavky, ktoré musí spĺňať organizácia vykonávajúca údržbu zložitých motorových lietadiel alebo lietadiel používaných v obchodnej prevádzke. Odsek T.A.501 bol zmenený a doplnený na základe niektorých reakcií prijatých k dokumentu CRD-2 2010-10 s cieľom objasniť ustanovenia týkajúce sa systému hlásenia udalostí a prvkov, ktoré musí organizácia riadiaca zachovanie letovej spôsobilosti overiť.

#### **Podčasť G Dodatočné požiadavky na organizácie riadiace zachovanie letovej spôsobilosti schválené podľa prílohy I (časť M) podčasti G**

V prípade zložitých motorových lietadiel a lietadiel používaných v obchodnej prevádzke sa v základnom nariadení v prílohe IV v bode 8.g vyžaduje, aby riadenie zachovania letovej spôsobilosti kontrolovala organizácia. Takouto organizáciou bude organizácia riadiaca zachovanie letovej spôsobilosti (CAMO), ktorá okrem požiadaviek časti M podčasti G spĺňa požiadavky tejto podčasti G.

V tejto podčasti sa uvádzajú požiadavky na osobitné postupy, ktoré sa majú zaradiť do príručky riadenia zachovania letovej spôsobilosti, požiadavky na znalosti personálu organizácie, požiadavky na systém kvality a požiadavky na dokumentáciu. Podčasť obsahuje aj oprávnenia, ktoré môže mať organizácia, ak spĺňa požiadavky časti T.

Okrem toho sa v nej v odseku T.A.708 uvádzajú úlohy, ktoré má organizácia vykonať. Tento odsek bol zmenený a doplnený na základe niektorých reakcií na dokument CRD-2 2010-10 s cieľom začleniť doň ustanovenie požadujúce, aby bola pri každej dohode s organizáciou riadiacou zachovanie letovej spôsobilosti, ktorá má riadiť zachovanie letovej spôsobilosti lietadiel, uzavretá písomná zmluva v súlade s prílohou I k časti T.

**Oddiel B - Ďalšie postupy pre príslušné orgány**

Oddiel B obsahuje dodatočné administratívne požiadavky na príslušné orgány.

**Zmeny v nariadení Komisie (EÚ) č. 965/2012 o leteckej prevádzke****Zmeny v prílohe II (časť ARO)****ARO.OPS.110 Nájomné zmluvy**

ARO.OPS.110 písm. c) sa mení a dopĺňa s cieľom začleniť doň ustanovenie týkajúce sa pozastavenia alebo zrušenia dohody o nájme lietadla bez posádky príslušným orgánom vždy, keď je lietadlo zaregistrované v štáte, na ktorý sa vzťahuje zákaz prevádzky.

**Zmeny v prílohe III (časť ORO)**

ORO.AOC.100 písm. c), ORO.AOC.110 písm. b) a ORO.AOC.110 písm. d) sa menia a dopĺňajú, aby sa zabezpečil súlad so zmenami nariadenia Komisie (ES) č. 2042/2003 v súvislosti s lietadlami zaregistrovanými v tretích krajinách.

ORO.AOC.130 písm. a) a b) sa menia a dopĺňajú s cieľom nahradiť pojem „systém monitorovania letových údajov“ pojmom „program monitorovania letových údajov“, aby bol tento pojem jednotný s pojmom používaným v prijateľných prostriedkoch preukázania zhody a v materiáloch s usmerneniami k ORO.AOC.130 a k ORO.FC.A.245. Pojem „program monitorovania letových údajov“ bol už použitý v prílohe k nariadeniu (ES) č. 859/2008 (EU OPS) v bode 1.037 písm. a) bode 4 a v predbežnom prospekte s usmerneniami č. 44 (JAR OPS 1 oddiel 2). Pojem „program monitorovania letových údajov“ sa bežne používa v usmerneniach o monitorovaní letových údajov, napr. v predpise CAP 739, ktorý uverejnil Úrad civilného letectva Spojeného kráľovstva, a je zrozumiteľný pre všetky zainteresované strany.

Doplnok I „Vyhlásenie prevádzkovateľa“ sa mení a dopĺňa, aby obsahoval informácie týkajúce sa zachovania letovej spôsobilosti.

**V. Nadobudnutie účinnosti**

Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie zmien a doplnení nariadenia Komisie (ES) č. 2042/2003, ako aj nariadenia Komisie (EÚ) č. 965/2012, sa navrhuje so zreteľom na skutočnosť, že je nevyhnutné poskytnúť leteckému priemyslu a administratívam členských štátov dostatok času, aby sa prispôbili novému regulačnému rámcu a aby sa zabezpečila synchronizácia s uplatňovaním nariadenia o leteckej prevádzke a už navrhnutých zmien a doplnení, konkrétne časti NCC. Z tohto dôvodu sa navrhuje tento plán uplatňovania:

- uplatňovanie zmien časti M, uplatňovanie časti T v prípade lietadiel používaných v obchodnej leteckej doprave a zmien bodov ARO.OPS.110 písm. c), ORO.AOC.100, ORO.AOC.110 a ORO.AOC.130 nariadenia (EÚ) č. 965/2012 je stanovené na 28. októbra 2014. Cieľom je zabezpečiť, aby boli tieto zmeny uplatniteľné v čase, keď bude nariadenie (EÚ) č. 965/2012 uplatniteľné vo všetkých členských štátoch,
- uplatňovanie časti T v prípade lietadiel, ktoré sa nepoužívajú na obchodnú leteckú dopravu, je stanovené na 28. októbra 2015,
- dátum uplatňovania zmien v doplnku I k prílohe III k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 by sa malo koordinovať s procesom prijímania nariadenia o leteckej prevádzke zložitých motorových lietadiel, ktoré sa nepoužívajú v obchodnej prevádzke (stanovisko č. 4/2011).

V Kolíne 27. novembra 2012

P. GOUDOU  
výkonný riaditeľ