

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

(Text s významem pro EHP)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 80 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na 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⁽¹⁾, a zejména na čl. 5 odst. 5 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) V souladu s čl. 7 odst. 6 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⁽²⁾ provedla Evropská agentura pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“) vyhodnocení důsledků ustanovení přílohy I (část M) uvedeného nařízení.

(2) Agentura dospěla k závěru, že stávající ustanovení přílohy I (část M) nařízení (ES) č. 2042/2003 jsou příliš přísná pro letadla, která nejsou používána pro obchodní leteckou dopravu, a zejména pro letadla, která nejsou klasifikována jako „složitá motorová letadla“.

(3) Vzhledem k uplynutí lhůty, během níž členské státy měly možnost uplatnit odchylku na letadla, která nejsou používána pro obchodní leteckou dopravu, jak je stanoveno v čl. 7 odst. 3 písm. a) nařízení (ES) č. 2042/2003, kterou většina členských států skutečně uplatnila, se v plném rozsahu použijí ustanovení přílohy I (část M) ve všech členských státech ode dne 28. září 2008, nebudou-li včas přijaty změny.

(4) Agentura doporučila provést významné změny v nařízení (ES) č. 2042/2003, a zejména v příloze I (část M), s cílem přizpůsobit stávající požadavky složitosti různých kategorií letadel a druhů provozu, aniž by se snížila úroveň bezpečnosti.

(5) Aby se příslušné úřady členských států a zúčastněné strany mohly dostatečně obeznámit s novými požadavky části M a přizpůsobit se jim, mělo by být členským státům umožněno odložit použití části M na letadla, která nejsou používána pro obchodní leteckou dopravu, o dodatečnou lhůtu jednoho nebo dvou roků, v závislosti na daných ustanoveních.

(6) Nařízení (ES) č. 2042/2003 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.

(7) V ustanoveních tohoto nařízení je zohledněno sdělení Komise ze dne 11. ledna 2008 „Program pro udržitelnou budoucnost všeobecného letectví a letecké dopravy pro vlastní potřebu“⁽³⁾.

(8) Opatření stanovená tímto nařízením jsou založena na stanovisku agentury vydaném v souladu s čl. 17 odst. 2 písm. b) a čl. 19 odst. 1 nařízení (ES) č. 216/2008.

(9) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného článkem 65 nařízení (ES) č. 216/2008,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (ES) č. 2042/2003 se mění takto:

1) V článku 2 se doplňují nová písmena k) a l), která znějí:

„k) ‚letadlem ELA1‘ se rozumí tato evropská lehká letadla:

i) letoun, kluzák nebo motorový kluzák s maximální vzletovou hmotností (MTOM) menší než 1 000 kg, který není klasifikován jako složitý motorové letadlo,

⁽¹⁾ Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 315, 28.11.2003, s. 1.

⁽³⁾ KOM(2007) 869 v konečném znění.

ii) balon s maximálním konstrukčním objemem nosného plynu nebo horkého vzduchu 3 400 m³ pro horkovzdušné balony, 1 050 m³ pro plynové balony a 300 m³ pro upoutané plynové balony,

iii) vzducholoď projektovaná pro nejvýše dvě osoby na palubě a s maximálním konstrukčním objemem nosného plynu nebo horkého vzduchu 2 500 m³ pro horkovzdušné vzducholodi a 1 000 m³ pro plynové vzducholodi;

l) „letadlem LSA“ se rozumí lehký sportovní letoun, který vykazuje všechny tyto charakteristiky:

i) maximální vzletovou hmotnost (MTOM) nepřevyšující 600 kg,

ii) maximální pádovou rychlost v přistávací konfiguraci (VSO) ne větší než 45 kt kalibrované rychlosti (CAS) při maximální schválené vzletové hmotnosti a mezním těžišti letadla,

iii) maximální počet sedadel ne větší než pro dvě osoby, včetně pilota,

iv) jeden motor bez turbíny vybavený vrtulí,

v) bez přetlakové kabiny.“

2) V článku 3 se doplňuje nový odstavec 4, který zní:

„4. U letadla, které není používáno pro obchodní leteckou dopravu, je osvědčení kontroly letové způsobilosti nebo rovnocenný dokument vydaný v souladu s požadavky členského státu a platný ke dni 28. září 2008 platný do doby skončení platnosti nebo do 28. září 2009 podle toho, která skutečnost nastane dříve. Po skončení platnosti může příslušný úřad opětovně vydat nebo jednou prodloužit osvědčení kontroly letové způsobilosti nebo rovnocenného dokumentu o jeden rok, pokud to umožňují požadavky členského státu. Po dalším skončení platnosti může příslušný úřad znovu opětovně vydat nebo ještě jednou prodloužit osvědčení kontroly letové způsobilosti nebo rovnocenného dokumentu o jeden rok, pokud to umožňují požadavky členského státu. Další opětovné vydání nebo prodloužení není povoleno. Jestliže byla použita ustanovení tohoto odstavce při převádění letadla zapsaného v leteckém rejstříku v rámci EU, musí být vydáno nové osvědčení kontroly letové způsobilosti v souladu s bodem M.A.904.“

3) V článku 4 se doplňuje nový odstavec 4, který zní:

„4. Osvědčení o uvolnění do provozu a osvědčení o uvolnění oprávněnou osobou vydaná organizací oprávněnou k údržbě podle požadavků členského státu přede dnem vstupu tohoto nařízení v platnost se považují za rovnocenná osvědčením požadovaným podle bodu M.A.801 a bodu M.A.802 přílohy I (část M).“

4) V článku 5 se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. Osvědčující personál musí být kvalifikovaný v souladu s ustanoveními přílohy III kromě toho, co je stanoveno v bodě M.A.606 písm. h), bodě M.A.607 písm. b), bodě M.A.801 písm. d) a M.A.803 přílohy I, v bodě 145.A.30 písm. j) přílohy II (část 145) a v dodatku IV přílohy II (část 145).“

5) Článek 7 se mění takto:

a) Odstavec 2 se nahrazuje tímto:

„2. Odchylně od odstavce 1:

a) se příloha I, kromě bodu M.A.201 písm. h) odst. 2 a bodu M.A.708 písm. c), použije ode dne 28. září 2005;

b) se bod M.A.201 písm. f) přílohy I použije na letadla, která nejsou používána pro obchodní leteckou dopravu a jsou provozována leteckými dopravci ze třetích zemí, ode dne 28. září 2009.“

b) Odstavec 3 se mění takto:

i) Písmeno a) se nahrazuje tímto:

„a) do 28. září 2009 přílohu I na letadla, která nejsou používána pro obchodní leteckou dopravu;“.

ii) Doplňuje se nové písmeno g), které zní:

„g) do 28. září 2010 na letadla, která nejsou používána pro obchodní leteckou dopravu a jsou jiná než velká letadla, nutnost splňovat tato ustanovení přílohy III (část 66):

— bod M.A.606 písm. g) a bod M.A.801 písm. b) odst. 2 přílohy I (část M),

— bod 145.A.30 písm. g) a h) přílohy II (část 145).“

6) Přílohy I a II se mění v souladu s přílohou tohoto nařízení.

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost prvním dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 27. října 2008.

Za Komisi
Antonio TAJANI
místopředseda

PŘÍLOHA

1. Příloha I (část M) nařízení (ES) č. 2042/2003 se mění takto:

1. V bodě M.1 odst. 4 se doplňuje nový bod iii), který zní:

„iii) odchylně od odst. 4 bodu i), pokud je zachování letové způsobilosti letadla, které se nepoužívá pro obchodní leteckou dopravu, řízeno organizací k řízení zachování letové způsobilosti oprávněnou v souladu s oddílem A hlavou G této přílohy (část M), která nepodléhá doзору členského státu zápisu do rejstříku, a pouze po dohodě s členským státem zápisu do rejstříku před schválením programu údržby:

a) úřad určený členským státem odpovědným za dozor nad organizací k řízení zachování letové způsobilosti nebo

b) agentura, jestliže je organizace k řízení zachování letové způsobilosti umístěna ve třetí zemi.“

2. V bodě M.A.201 se písmeno e) nahrazuje tímto:

„e) Za účelem splnění odpovědnosti podle písmene a)

i) smí vlastník letadla uzavřít smlouvu na úkoly spojené se zachováním letové způsobilosti s organizací k řízení zachování letové způsobilosti oprávněnou v souladu s oddílem A hlavou G této přílohy (část M). Organizace k řízení zachování letové způsobilosti v takovém případě přejímá odpovědnost za řádné provádění těchto úkolů,

ii) vlastník, který se rozhodne řídit zachování letové způsobilosti letadla na vlastní odpovědnost, aniž uzavře smlouvu podle dodatku I, však může uzavřít omezenou smlouvu s organizací k řízení zachování letové způsobilosti oprávněnou v souladu s oddílem A hlavy G této přílohy (část M) na vypracování programu údržby a na jeho schválení v souladu s bodem M.A.302. V takovém případě se touto omezenou smlouvou přesouvá odpovědnost za vypracování a schválení programu údržby na smluvní organizaci k řízení zachování letové způsobilosti.“

3. V bodě M.A.201 písm. i) se úvodní věta nahrazuje tímto: „Pokud členský stát požaduje po provozovateli, aby byl držitelem osvědčení pro jiný obchodní provoz než pro obchodní leteckou dopravu, musí provozovatel.“

4. V bodě M.A.202 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) Každá osoba nebo organizace odpovědná podle bodu M.A.201 musí příslušnému úřadu určenému státem zápisu do rejstříku, organizaci odpovědné za typový návrh nebo doplňkový typový návrh a případně členskému státu provozovatele hlásit veškeré zjištěné okolnosti spojené s letadlem nebo letadlovým celkem, které ohrožují bezpečnost letu.“

5. Bod M.A.302 se nahrazuje tímto:

„M.A.302 Program údržby letadla

a) Údržba každého letadla musí být prováděna v souladu s programem údržby letadla.

b) Program údržby letadla a jakékoli jeho následné změny musí být schváleny příslušným úřadem.

c) Pokud je zachování letové způsobilosti letadla řízeno organizací k řízení zachování letové způsobilosti oprávněnou v souladu s oddílem A hlavou G této přílohy (část M), program údržby letadla a jeho změny mohou být schváleny postupem nepřímého schválení.

i) V takovém případě musí být postup nepřímého schválení stanoven organizací k řízení zachování letové způsobilosti v rámci výkladu řízení zachování letové způsobilosti a schválen příslušným úřadem, který je za tuto organizaci k řízení zachování letové způsobilosti odpovědný.

- ii) Organizace k řízení zachování letové způsobilosti postup nepřímého schválení nepoužije, pokud tato organizace není pod dohledem členského státu zápisu do rejstříku, s výjimkou případů, kdy je uzavřena smlouva podle bodu M.1 odst. 4 bodu ii), popř. odst. 4 bodu iii), jež přesouvá odpovědnost za schválení programu údržby letadla na příslušný úřad, který je za organizaci k řízení zachování letové způsobilosti odpovědný.
- d) Program údržby letadla musí vyhovět:
 - i) instrukcím vydaným příslušným úřadem,
 - ii) instrukcím pro zachování letové způsobilosti, které byly vydány držitelem typového osvědčení, typového osvědčení pro zvláštní účely, doplňkového typového osvědčení, schválení návrhu významné opravy, oprávnění ETSO nebo jakéhokoli jiného odpovídajícího schválení vydaného podle nařízení (ES) č. 1702/2003 a jeho přílohy (část 21),
 - iii) doplňujícím nebo alternativním instrukcím navrženým vlastníkem nebo organizací k řízení zachování letové způsobilosti po jejich schválení podle bodu M.A.302, vyjma intervalů pro provádění úkolů souvisejících s bezpečností a uvedených v písmenu e), které lze rozšiřovat, s výhradou dostatečných revizí prováděných v souladu s písmenem g) a pouze s výhradou přímého schválení v souladu s bodem M.A.302 písm. b).
- e) Program údržby letadla musí obsahovat podrobnosti zahrnující četnost veškeré prováděné údržby, včetně jakýchkoli zvláštních úkolů spojených se zvláštními činnostmi.
- f) U velkých letadel, je-li program údržby založený na metodě MSG (Maintenance Steering Group) nebo na sledování stavu, musí program údržby letadla zahrnovat program spolehlivosti.
- g) Program údržby letadla musí podléhat pravidelným revizím a v případě nutnosti musí být odpovídajícím způsobem pozměněn. Účelem těchto revizí je zajistit, aby program zůstal platný i vzhledem k provozním zkušenostem a instrukcím příslušného úřadu a byly přitom brány v úvahu nové a/nebo upravené předpisy pro údržbu zveřejněné držitelem typového osvědčení a doplňkového typového osvědčení a jakoukoliv jinou organizací zveřejňující takové údaje v souladu s přílohou (část 21) nařízení (ES) č. 1702/2003.“

6. V bodě M.A.305 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) Záznamy o zachování letové způsobilosti letadla musí sestávat:

1. z letadlové knihy, motorové knihy (knih) nebo záznamové karty motorových modulů, vrtulové knihy (knih) a záznamové karty pro každý letadlový celek s omezenými provozními lhůtami, a
2. vyžaduje-li to bod M.A.306 pro obchodní leteckou dopravu nebo členský stát pro jiný obchodní provoz než obchodní leteckou dopravu, z technického deníku provozovatele.“

7. V bodě M.A.403 písm. b) se výraz „podle bodu M.A.801 písm. b) odst. 1, bodu M.A.801 písm. b) odst. 2 nebo části 145“ nahrazuje výrazem „podle bodu M.A.801 písm. b) odst. 1, bodu M.A.801 písm. b) odst. 2, bodu M.A.801 písm. c), bodu M.A.801 písm. d) nebo přílohy II (část 145)“.

8. V bodě M.A.501 písm. a) se výraz „pokud část 145 a hlava F“ nahrazuje výrazem „pokud příloha (část 21) nařízení (ES) č. 1702/2003, příloha II (část 145) nebo oddíl A hlava F přílohy I tohoto nařízení“.

9. Bod M.A.502 se nahrazuje tímto:

„M.A.502 Údržba letadlových celků

- a) Údržba letadlových celků musí být prováděna organizacemi odpovídajícím způsobem oprávněnými k údržbě v souladu s oddílem A hlavou F této přílohy (část M) nebo přílohy II (část 145).

- b) Odchylně od písmene a) může být údržba letadlového celku v souladu s údaji pro údržbu letadla, nebo vysloví-li s tím souhlas příslušný úřad, v souladu s údaji pro údržbu letadlového celku provedena organizací s kvalifikací kategorie A oprávněnou v souladu s oddílem A hlavou F této přílohy (část M) nebo s přílohou II (část 145), jakož i osvědčujícím personálem podle bodu M.A.801 písm. b) odst. 2 pouze tehdy, jsou-li takové letadlové celky zastavěny v letadle. Taková organizace nebo osvědčující personál však může tento letadlový celek dočasně sejmut za účelem údržby, pokud se tím usnadní přístup k letadlovému celku, s výjimkou případů, kdy by byla sejmutím vyvolána potřeba další údržby, na jejíž provedení se ustanovení tohoto písmene nevztahuje. Údržba letadlových celků prováděná v souladu s tímto písmenem nepodléhá vystavení formuláře 1 EASA a vztahují se na ni požadavky na uvolnění letadla do provozu podle bodu M.A.801.
- c) Odchylně od písmene a) může být údržba celku motoru / pomocné energetické jednotky (dále jen „APU“) v souladu s údaji pro údržbu motoru/APU, nebo vysloví-li s tím souhlas příslušný úřad, v souladu s údaji pro údržbu letadlového celku provedena organizací s kvalifikací kategorie B oprávněnou v souladu s oddílem A hlavou F této přílohy (část M) nebo s přílohou II (část 145) pouze tehdy, jsou-li takové letadlové celky zastavěny v motoru/APU. Taková organizace s kvalifikací kategorie B však může tento letadlový celek dočasně sejmut za účelem údržby, pokud se tím usnadní přístup k letadlovému celku, s výjimkou případů, kdy by byla sejmutím vyvolána potřeba další údržby, na jejíž provedení se ustanovení tohoto písmene nevztahuje.
- d) Odchylně od písm. a) a bodu M.A.801 písm. b) odst. 2 může být údržba zastavěného letadlového celku, je-li součástí letadla ELA1, které není používáno pro obchodní leteckou dopravu, nebo je z něj dočasně sejmut, v souladu s údaji pro údržbu letadlového celku provedena osvědčujícím personálem podle bodu M.A.801 písm. b) odst. 2 s výjimkou:

1. generální opravy letadlových celků kromě motorů a vrtulí a
2. generální opravy motorů a vrtulí u jiných letadel než CS-VLA, CS-22 a LSA.

Údržba letadlových celků prováděná v souladu s písmenem d) nepodléhá vystavení formuláře 1 EASA, ale podléhá požadavkům na uvolnění letadla stanoveným v bodě M.A.801.“

10. Bod M.A.503 se nahrazuje tímto:

„M.A.503 Letadlové celky s omezenými provozními lhůtami

Zastavěné letadlové celky s omezenými provozními lhůtami nesmí překročit schválenou provozní lhůtu, jak je stanoveno ve schváleném programu údržby a v příkazech k zachování letové způsobilosti, nestanoví-li bod M.A.504 písm. c) jinak.“

11. V bodě M.A.504 se písmeno b) nahrazuje tímto:

- „b) Letadlové celky neschopné provozu musí být označeny a uchovány na zabezpečeném místě pod řízením organizace oprávněné k údržbě, dokud není učiněno rozhodnutí o budoucím stavu takového letadlového celku. Osoba nebo organizace, která prohlásila letadlový celek za neschopný provozu, však může v případě letadla, které není používáno pro obchodní leteckou dopravu a je jiné než velké letadlo, převést jeho správu poté, co jej určila za neschopný provozu, na vlastníka letadla, je-li o tomto převodu učiněn záznam v letadlové knize, motorové knize nebo v knize letadlového celku.“

12. Bod M.A.601 se nahrazuje tímto:

„M.A.601 Rozsah

Tato hlava stanoví požadavky, které musí splňovat organizace, aby byla způsobilá k vydání nebo zachování platnosti oprávnění k údržbě letadel nebo letadlových celků, které nejsou uvedeny v bodě M.A.201 písm. g).“

13. V bodě M.A.604 písm. a) se body 5 a 6 nahrazují tímto:

- „5. seznam osvědčujícího personálu s rozsahem jeho oprávnění;
6. seznam míst, kde se provádí údržba, spolu s obecným popisem provozních prostor;“.

14. V bodě M.A.606 se doplňuje nové písmeno h), které zní:

„h) Odchylně od písmene g) může organizace využít osvědčující personál s kvalifikací podle následujících ustanovení, poskytuje-li podporu při údržbě provozovatelům zabývajícím se obchodním provozem, s výhradou odpovídajících postupů, které je třeba schválit jako součást příručky organizace:

1. Pro opakovaný příkaz k zachování letové způsobilosti, který zvláště uvádí, že letová posádka může provádět takový příkaz k zachování letové způsobilosti, může organizace vydat veliteli letadla omezené oprávnění osvědčujícího personálu na základě průkazu způsobilosti letové posádky za předpokladu, že organizace zajistí provedení dostatečného praktického výcviku k zajištění toho, že tento personál bude schopen dokončit příkaz k zachování letové způsobilosti na požadované úrovni.

2. V případě letadla provozovaného daleko od podpůrného místa může organizace vydat veliteli letadla omezené oprávnění osvědčujícího personálu na základě průkazu způsobilosti letové posádky za předpokladu, že organizace zajistí provedení dostatečného praktického výcviku k zajištění toho, že tento personál bude schopen dokončit úkol na požadované úrovni.“

15. Bod M.A.607 se nahrazuje tímto:

„M.A.607 Osvědčující personál

a) Kromě bodu M.A.606 písm. g) může osvědčující personál uplatňovat svá práva, jen pokud organizace zajistí, že:

1. osvědčující personál může prokázat, že splňuje požadavky bodu 66.A.20 písm. b) přílohy III (část 66), vyjma případů, kdy příloha III (část 66) odkazuje na právní předpis členského státu, neboť v těchto případech musí personál splňovat požadavky takového právního předpisu, a

2. osvědčující personál má patřičnou znalost příslušných letadel nebo letadlových celků, na nichž má být provedena údržba, včetně souvisejících organizačních postupů.

b) V následujících nepředvídatelných případech, kdy je letadlo odstaveno z provozu v místě jiném, než je hlavní technická základna, kde není příslušný osvědčující personál k dispozici, organizace údržby, která uzavřela dodavatelské smlouvy zajišťující údržbu, může vydat jednorázové oprávnění k osvědčování:

1. jednomu ze svých zaměstnanců, který je držitelem typové kvalifikace na letadlo odpovídající technologie, konstrukce a systémů, nebo

2. osobě, která má praxi v údržbě alespoň tři roky a je držitelem platného průkazu způsobilosti ICAO k údržbě letadel předepsané pro typ letadla požadující osvědčení, s podmínkou, že v tomto místě není organizace odpovídajícím způsobem oprávněná podle této části a organizace, která uzavřela dodavatelské smlouvy, získala a eviduje praxi a průkaz způsobilosti dané osoby.

Všechny tyto případy musí být ohlášeny příslušnému úřadu do sedmi dnů od vydání takového oprávnění k osvědčování. Organizace oprávněná k údržbě vydávající jednorázové oprávnění k osvědčování zajistí, aby byla překontrolována každá údržba, která by mohla ovlivnit bezpečnost letu.

c) Organizace oprávněná k údržbě zaznamenává všechny podrobnosti týkající se osvědčujícího personálu a udržuje platný seznam veškerého osvědčujícího personálu spolu s rozsahem jeho oprávnění jako součást příručky organizace podle bodu M.A.604 písm. a) odst. 5“.

16. V bodě M.A.608 písm. a) se odstavec 1 nahrazuje tímto:

„1. mít vybavení a nářadí stanovené v údajích pro údržbu podle bodu M.A.609 nebo ověřené rovnocenné vybavení a nářadí, jak uvádí seznam v příručce organizace údržby, nezbytné pro každodenní údržbu v rámci rozsahu oprávnění a“

17. Bod M.A.610 se nahrazuje tímto:

„M.A.610 Zakázky údržby

Před zahájením údržby musí být odsouhlasena písemná zakázka mezi organizací a organizací požadující provedení údržby s cílem jasně stanovit, jaká údržba má být provedena.“

18. V bodě M.A.613 se písmeno a) nahrazuje tímto:

„a) Po dokončení veškeré požadované údržby letadlového celku v souladu s touto hlavou musí být vydáno osvědčení o uvolnění letadlového celku do provozu podle bodu M.A.802. Formulář 1 EASA se vydá pouze k letadlovým celkům, u nichž údržba nebyla provedena v souladu s bodem M.A.502 písm. b) a bodem M.A.502 písm. d), a letadlových celků, jež nebyly vyrobeny v souladu s bodem M.A.603 písm. b).“

19. Bod M.A.615 se nahrazuje tímto:

„M.A.615 Práva organizace

Organizace oprávněná k údržbě v souladu s oddílem A hlavou F této přílohy (část M) smí:

- a) provádět údržbu libovolného letadla nebo letadlového celku, k níž má oprávnění, v místech stanovených v osvědčení o oprávnění a v příručce organizace údržby;
- b) sjednávat pod dozorem organizace údržby provedení zvláštních služeb u jiné vhodně kvalifikované organizace, s výhradou příslušných postupů stanovených v rámci příručky organizace údržby přímo schválené příslušným úřadem;
- c) provádět údržbu libovolného letadla nebo letadlového celku, pro kterou má oprávnění, na libovolném místě, vznikne-li taková potřeba buď z důvodu nezpůsobilosti letadla, nebo z nezbytnosti zajistit příležitostnou údržbu za předpokladu splnění podmínek stanovených v příručce organizace údržby;
- d) vydávat osvědčení o uvolnění do provozu po dokončení údržby podle bodu M.A.612 nebo M.A.613.“

20. Bod M.A.703 se mění takto:

i) Písmeno a) se nahrazuje tímto:

„a) Oprávnění je uvedeno v osvědčení obsaženém v dodatku VI a vydaném příslušným úřadem.“

ii) Doplnuje se nové písmeno c), které zní:

„c) Rozsah prací, který je považován za podstatu oprávnění, musí být přesně stanoven ve výkladu řízení zachování letové způsobilosti v souladu s bodem M.A.704.“

21. Bod M.A.704 se mění takto:

i) Ustanovení písm. a) odst. 3 se nahrazuje tímto:

„3. titul(y) a jméno(a) osoby (osob) zmíněné(ých) v bodě M.A.706 písm. a), bodě M.A.706 písm. c), bodě M.A.706 písm. d) a bodě M.A.706 písm. i).“

ii) V písmenu a) se doplňuje nový odstavec 9, který zní:

„9. seznam schválených programů údržby letadla nebo v případě letadel, která nejsou používána pro obchodní leteckou dopravu, seznam ‚typových‘ a ‚základních‘ programů údržby;“.

iii) Písmeno c) se nahrazuje tímto:

„c) Odchylně od písmene b) mohou být méně významné změny výkladu schváleny nepřímo postupem nepřímého schválení. Postup nepřímého schválení musí definovat přípustnou méně významnou změnu, musí být stanoven organizací k řízení zachování letové způsobilosti jako součást výkladu a schválen příslušným úřadem, který je za tuto organizaci k řízení zachování letové způsobilosti odpovědný.“

22. V bodě M.A.706 se doplňují nová písmena i) a j), která znějí:

- „i) Pokud jde o organizace, které prodlužují osvědčení kontroly letové způsobilosti v souladu s bodem M.A.711 písm. a) odst. 4 a bodem M.A.901 písm. f), musí organizace jmenovat k tomu oprávněné osoby s výhradou schválení příslušným úřadem.
- j) Organizace musí ve výkladu řízení zachování letové způsobilosti stanovit a aktualizovat titul(y) a jméno(a) osoby (osob) zmíněné(ých) v bodě M.A.706 písm. a), bodě M.A.706 písm. c), bodě M.A.706 písm. d) a v bodě M.A.706 písm. i).“

23. V bodě M.A.707 se písmeno a) nahrazuje tímto:

- „a) Aby byla organizace oprávněná k řízení zachování letové způsobilosti oprávněna provádět kontroly letové způsobilosti, musí mít vhodný personál kontroly letové způsobilosti pro vydávání osvědčení kontroly letové způsobilosti nebo doporučení podle oddílu A hlavy I.

1. Pro veškerá letadla, která jsou používána pro obchodní leteckou dopravu, a letadla s maximální vzletovou hmotností nad 2 730 kg s výjimkou balonů musí tento personál získat:

- a) alespoň pětiletou praxi v oblasti zachování letové způsobilosti;
- b) odpovídající průkaz způsobilosti podle přílohy III (část 66) nebo vnitrostátně uznávanou kvalifikaci pro personál údržby odpovídající této kategorii letadel (odkazuje-li příloha III (část 66) na vnitrostátní právní předpisy) nebo vysokoškolské či rovnocenné vzdělání v oblasti letectví;
- c) výcvik v letecké údržbě a;
- d) postavení v rámci oprávněné organizace s příslušnou úrovní odpovědnosti;
- e) bez ohledu na písmena ‚a‘ až ‚d‘ může být požadavek uvedený v bodě M.A.707 písm. a) odst. 1 písm. b) nahrazen pětiletou praxí v oblasti zachování letové způsobilosti získanou navíc k praxi, která je již vyžadována podle bodu M.A.707 písm. a) odst. 1 písm. a).

2. Pro letadla, která nejsou používána pro obchodní leteckou dopravu, s maximální vzletovou hmotností 2 730 kg a nižší a pro balony musí tento personál získat:

- a) alespoň tříletou praxi v oblasti zachování letové způsobilosti;
- b) odpovídající průkaz způsobilosti podle přílohy III (část 66) nebo vnitrostátně uznávanou kvalifikaci pro personál údržby odpovídající této kategorii letadel (odkazuje-li příloha III (část 66) na vnitrostátní právní předpisy) nebo vysokoškolské či rovnocenné vzdělání v oblasti letectví;
- c) odpovídající výcvik v letecké údržbě;
- d) postavení v rámci oprávněné organizace s příslušnou úrovní odpovědnosti;
- e) bez ohledu na písmena ‚a‘ až ‚d‘ může být požadavek uvedený v bodě M.A.707 písm. a) odst. 2 písm. b) nahrazen čtyřletou praxí v oblasti zachování letové způsobilosti získanou navíc k praxi, která je již vyžadována podle bodu M.A.707 písm. a) odst. 2 písm. a).“

24. V bodě M.A.708 písm. b) se odstavec 2 nahrazuje tímto:

- „2. předložit program údržby letadla a jeho změny příslušnému úřadu ke schválení, nevztahuje-li se na něj postup nepřímého schválení podle bodu M.A.302 písm. c), a poskytnout kopii programu vlastníkovi letadla, které není používáno pro obchodní leteckou dopravu.“

25. Bod M.A.709 se nahrazuje tímto:

„M.A.709 Dokumentace

- a) Organizace oprávněná k řízení zachování letové způsobilosti musí k provádění úkolů pro zachování letové způsobilosti stanovených v bodě M.A.708 mít a užívat aktuálně platné údaje pro údržbu podle bodu M.A.401. Tyto údaje může poskytnout vlastník nebo provozovatel s výhradou příslušné smlouvy s tímto vlastníkem nebo provozovatelem uzavřené. V takovém případě musí organizace k řízení zachování letové způsobilosti tyto údaje uchovávat jen po dobu trvání smlouvy, nejsou-li vyžadovány podle bodu M.A.714.
- b) Pro letadla, která nejsou používána pro obchodní leteckou dopravu, může organizace oprávněná k řízení zachování letové způsobilosti vypracovat ‚základní‘ a/nebo ‚typové‘ programy údržby, aby bylo možné vydat první oprávnění a/nebo rozšířit rozsah oprávnění i bez uzavření smluv podle dodatku I této přílohy (část M). Tyto ‚základní‘ a/nebo ‚typové‘ programy údržby však nevylučují nutnost vypracovat ve stanovené lhůtě náležitý program údržby letadla v souladu s bodem M.A.302 před uplatněním práv uvedených v bodě M.A.711.“

26. Bod M.A.711 se nahrazuje tímto:

„M.A.711 Práva organizace

- a) Organizace k řízení zachování letové způsobilosti oprávněná v souladu s oddílem A hlavou G této přílohy (část M) smí:
1. řídit zachování letové způsobilosti letadel, která nejsou používána pro obchodní leteckou dopravu, uvedených v osvědčení o oprávnění;
 2. řídit zachování letové způsobilosti letadel, která jsou používána pro obchodní leteckou dopravu, jsou-li uvedena jak v jejím osvědčení o oprávnění, tak v osvědčení leteckého provozovatele (AOC);
 3. dohodnout provedení omezených úkolů zachování letové způsobilosti s některou dodavatelskou organizací, která pracuje v rámci jejího systému jakosti a je uvedena v osvědčení o oprávnění;
 4. prodloužit za podmínek bodu M.A.901 písm. f) osvědčení kontroly letové způsobilosti, které bylo vydáno příslušným úřadem nebo jinou organizací k řízení zachování letové způsobilosti oprávněnou podle oddílu A hlavy G této přílohy (část M).
- b) Organizace oprávněná k řízení zachování letové způsobilosti zaregistrovaná v jednom z členských států může být navíc oprávněná provádět kontroly letové způsobilosti podle bodu M.A.710 a:
1. vydávat příslušná osvědčení kontroly letové způsobilosti a prodloužovat je ve stanovené lhůtě za podmínek stanovených v bodě M.A.901 písm. c) odst. 2 nebo v bodě M.A.901 písm. e) odst. 2 a
 2. vydávat doporučení ke kontrole letové způsobilosti příslušnému úřadu členského státu zápisu do rejstříku.“

27. V bodě M.A.712 se písmeno f) nahrazuje tímto:

- „f) V případě malých organizací, které neřídí zachování letové způsobilosti letadel používaných pro obchodní leteckou dopravu, může být systém jakosti nahrazen prováděním pravidelných kontrol organizace s výhradou schválení příslušného úřadu, vyjma případů, kdy organizace vystavuje osvědčení kontroly letové způsobilosti pro letadlo s maximální vzletovou hmotností nad 2 730 kg a nejedná se o balon. V případě, že žádný systém jakosti zaveden není, nesmí organizace zadávat úkoly spojené s řízením zachování letové způsobilosti jiným stranám.“

28. V bodě M.A.714 se písmeno b) nahrazuje tímto:

- „b) Má-li organizace k řízení zachování letové způsobilosti práva podle bodu M.A.711 písm. b), musí uchovávat kopii každého vydaného, popř. prodlouženého osvědčení kontroly letové způsobilosti a doporučení spolu s veškerou podpůrnou dokumentací. Kromě toho musí organizace uchovávat kopii každého osvědčení kontroly letové způsobilosti, které prodloužila na základě práva podle bodu M.A.711 písm. a) odst. 4.“

29. Bod M.A.801 se nahrazuje tímto:

„M.A.801 Osvědčení o uvolnění letadla do provozu

- a) Kromě letadel uvolněných do provozu organizací oprávněnou k údržbě v souladu s přílohou II (část 145) musí být osvědčení o uvolnění do provozu vydáno v souladu s touto hlavou.
- b) Letadlo nemůže být uvolněno do provozu, pokud po dokončení každé údržby a po zjištění, že veškerá požadovaná údržba byla provedena, není vydáno osvědčení o uvolnění do provozu:
1. odpovídajícím osvědčujícím personálem jménem organizace oprávněné k údržbě v souladu s oddílem A hlavou F této přílohy (část M) nebo
 2. osvědčujícím personálem v souladu s požadavky stanovenými v příloze III (část 66), kromě složitých úkolů údržby uvedených v dodatku VII této přílohy, na které se vztahuje bod 1, nebo
 3. pilotem-vlastníkem v souladu s bodem M.A.803.
- c) Odchylně od bodu M.A.801 písm. b) odst. 2 může být letadlo ELA1, které není využíváno pro obchodní leteckou dopravu, pro provedení složitých úkolů údržby uvedených v dodatku VII uvolněno do provozu osvědčujícím personálem podle bodu M.A.801 písm. b) odst. 2.
- d) Odchylně od bodu M.A.801 písm. b) může vlastník v následujících nepředvídatelných případech, kdy je letadlo odstaveno z provozu v místě, kde není k dispozici žádná organizace odpovídajícím způsobem oprávněná k údržbě podle této přílohy nebo přílohy II (část 145) ani odpovídající osvědčující personál, pověřit jakoukoli osobu, která má nejméně tříletou odpovídající praxi v oblasti údržby a dosáhla odpovídající kvalifikace, aby provedla údržbu podle norem stanovených v hlavě D této přílohy a uvolnila letadlo do provozu. Vlastník je v takovém případě povinen:
1. získat a v záznamech letadla uchovávat podrobné údaje o všech provedených pracích a o kvalifikaci osoby, která osvědčení vydává;
 2. zajistit, aby takto provedená údržba byla překontrolována a uvolněna do provozu osobou odpovídajícím způsobem oprávněnou podle bodu M.A.801 písm. b) nebo organizací oprávněnou v souladu s oddílem A hlavou F této přílohy (část M) nebo s přílohou II (část 145), a to při nejbližší možné příležitosti, nejpozději však do sedmi dnů, a
 3. vyrozumět organizaci odpovědnou za řízení zachování letové způsobilosti letadla, je-li s ní uzavřena smlouva podle bodu M.A.201 písm. e), nebo příslušný úřad, není-li taková smlouva uzavřena, a to do sedmi dnů od vystavení takového oprávnění k osvědčování.
- e) V případě uvolnění do provozu v souladu s bodem M.A.801 písm. b) odst. 2 nebo bodem M.A.801 písm. c) může být osvědčujícím personálu nápomocna při vykonávání úkolů údržby jedna nebo více osob pod jeho přímou a neustálou kontrolou.
- f) Osvědčení o uvolnění do provozu musí obsahovat minimálně:
1. základní podrobnosti o provedené údržbě;
 2. datum dokončení této údržby;
 3. totožnost organizace a/nebo osoby, která osvědčení o uvolnění do provozu vydává, včetně:
 - i) čísla oprávnění organizace oprávněné k údržbě v souladu s oddílem A hlavou F této přílohy (část M) a osvědčujícího personálu, který osvědčení vydává, nebo
 - ii) v případě osvědčení o uvolnění do provozu podle bodu M.A.801 písm. b) odst. 2 nebo bodu M.A.801 písm. c) totožnost a případně číslo průkazu způsobilosti osvědčujícího personálu, který osvědčení vydává;
 4. omezení letové způsobilosti nebo provozu, pokud existují.

- g) Odchylně od písmene b) a bez ohledu na ustanovení písmene h) může být v případě, že předepsanou údržbu nelze dokončit, vydáno osvědčení o uvolnění do provozu v rámci schválených omezení letadla. Tato skutečnost spolu se všemi platnými omezeními letové způsobilosti nebo provozu musí být zaznamenána do osvědčení o uvolnění letadla do provozu před jeho vydáním v rámci informací požadovaných v písm. f) odst. 4.
- h) Osvědčení o uvolnění do provozu nesmí být vydáno v případě jakéhokoli známého nevyhovění požadavkům, které ohrožuje bezpečnost letu.“

30. Bod M.A.802 se nahrazuje tímto:

„M.A.802 Osvědčení o uvolnění letadlového celku do provozu

- a) Osvědčení o uvolnění do provozu musí být vydáno po dokončení každé údržby letadlového celku v souladu s bodem M.A.502.
- b) Osvědčení o uvolnění oprávněnou osobou označené jako formulář 1 EASA představuje osvědčení o uvolnění letadlového celku do provozu, s výjimkou případů, kdy údržba letadlových celků byla provedena v souladu s bodem M.A.502 písm. b) nebo bodem M.A.502 písm. d), neboť v těchto případech údržba podléhá postupům pro uvolnění letadla podle bodu M.A.801.“

31. Bod M.A.803 se nahrazuje tímto:

„M.A.803 Opravňování pilotem-vlastníkem

- a) Pilotem-vlastníkem je osoba, která musí:
1. být držitelem platného průkazu způsobilosti pilota (nebo rovnocenného dokladu), který byl členským státem vydán nebo ověřen pro typovou nebo třídní kvalifikaci na odpovídající letadlo, a
 2. vlastnit letadlo buď jako výlučný vlastník, nebo spoluvlastník; takový vlastník musí být:
 - i) jednou z fyzických osob uvedených na formuláři o zápisu do rejstříku nebo
 - ii) členem neziskové právnické osoby zřízené k rekreačním účelům, je-li tato právnická osoba uvedena v dokladu o zápisu do rejstříku jako vlastník nebo provozovatel, s tím, že tento člen se přímo účastní na rozhodování uvedené právnické osoby a je touto právnickou osobou určen k vykonávání údržby, kterou provádí pilot-vlastník.
- b) Pro každé soukromě provozované nesložité motorové letadlo s maximální vzletovou hmotností 2 730 kg a nižší, kluzák, motorový kluzák nebo balon smí pilot-vlastník vydat osvědčení o uvolnění do provozu po omezené údržbě, kterou provádí pilot-vlastník, stanovené v dodatku VIII.
- c) Rozsah omezené údržby, kterou provádí pilot-vlastník, musí být stanoven v programu údržby letadla uvedeném v bodě M.A.302.
- d) Osvědčení o uvolnění do provozu musí být zapsáno do odpovídajících deníků a obsahovat základní údaje o provedené údržbě, údaje použité pro údržbu, datum dokončení takové údržby a totožnost, podpis a číslo průkazu způsobilosti pilota-vlastníka, který takové osvědčení vydává.“

32. Bod M.A.901 se nahrazuje tímto:

„M.A.901 Kontrola letové způsobilosti letadel

Aby se zajistila platnost osvědčení letové způsobilosti letadla, provádí se pravidelně kontrola letové způsobilosti letadla a jeho záznamů zachování letové způsobilosti.

- a) Osvědčení kontroly letové způsobilosti je vydáno v souladu s dodatkem III (formulář 15a nebo 15b EASA) po dokončení uspokojivé kontroly letové způsobilosti. Osvědčení kontroly letové způsobilosti je platné jeden rok.

- b) Letadlo v řízeném prostředí je letadlo i) neustále řízené za posledních dvanáct měsíců jedinou organizací oprávněnou k řízení zachování letové způsobilosti v souladu s oddílem A hlavou G této přílohy (část M) a ii) udržované za posledních dvanáct měsíců organizacemi oprávněnými k údržbě v souladu s oddílem A hlavou F této přílohy (část M) nebo s přílohou II (část 145). To zahrnuje provedené úkoly údržby uvedené v bodě M.A.803 písm. b) a uvolněné do provozu podle bodu M.A.801 písm. b) odst. 2 nebo bodu M.A.801 písm. b) odst. 3.
- c) U všech letadel, která jsou používána pro obchodní leteckou dopravu, a letadel s maximální vzletovou hmotností nad 2 730 kg s výjimkou balonů, která jsou v řízeném prostředí, smí organizace uvedená v písmenu b), jež řídí zachování letové způsobilosti letadel, je-li k tomu odpovídajícím způsobem oprávněná, a s výhradou splnění podmínky písmena k):
1. vydávat osvědčení kontroly letové způsobilosti v souladu s bodem M.A.710 a
 2. u osvědčení kontroly letové způsobilosti, která vydala, pokud letadlo zůstalo v řízeném prostředí, dvakrát prodloužit jejich platnost vždy na období jednoho roku.
- d) U všech letadel, která jsou používána pro obchodní leteckou dopravu, a letadel s maximální vzletovou hmotností nad 2 730 kg s výjimkou balonů, která i) nejsou v řízeném prostředí nebo ii) jejichž letová způsobilost je řízena organizací k řízení zachování letové způsobilosti, která není držitelem práv k provádění kontrol letové způsobilosti, musí být osvědčení kontroly letové způsobilosti vydáno příslušným úřadem po uspokojivém zhodnocení, jež se zakládá na doporučení vytvořeném organizací odpovídajícím způsobem oprávněnou k řízení zachování letové způsobilosti v souladu s oddílem A hlavou G této přílohy (část M) a odesláném spolu s žádostí vlastníka nebo provozovatele. Toto doporučení se musí zakládat na kontrole letové způsobilosti provedené podle bodu M.A.710.
- e) U letadel, která nejsou používána pro obchodní leteckou dopravu, s maximální vzletovou hmotností 2 730 kg a nižší a u balonů smí jakákoliv organizace oprávněná k řízení zachování letové způsobilosti v souladu s oddílem A hlavou G této přílohy (část M) a jmenovaná vlastníkem nebo provozovatelem, je-li k tomu odpovídajícím způsobem oprávněná, a s výhradou splnění podmínky písmena k):
1. vydávat osvědčení kontroly letové způsobilosti v souladu s bodem M.A.710 a
 2. u osvědčení kontroly letové způsobilosti, která vydala, pokud letadlo zůstalo v řízeném prostředí pod jejím řízením, dvakrát prodloužit jejich platnost vždy na období jednoho roku.
- f) Odchylně od bodu M.A.901 písm. c) odst. 2 a bodu M.A.901 písm. e) odst. 2 smí organizace řídící zachování letové způsobilosti letadel uvedené v písmenu b) u letadel, která jsou v řízeném prostředí, s výhradou splnění podmínky písmene k) dvakrát prodloužit vždy na období jednoho roku platnost osvědčení kontroly letové způsobilosti, které bylo vydáno příslušným úřadem nebo jinou organizací oprávněnou k řízení zachování letové způsobilosti v souladu s oddílem A hlavou G této přílohy (část M).
- g) Odchylně od bodu M.A.901 písm. e) a bodu M.A.901 písm. i) odst. 2 může být osvědčení kontroly letové způsobilosti u letadel ELA1, která nejsou používána pro obchodní leteckou dopravu a na která se nevztahuje bod M.A.201 písm. i), rovněž vystaveno příslušným úřadem po uspokojivém zhodnocení, jež se zakládá na doporučení vytvořeném osvědčujícím personálem úředně oprávněným příslušným úřadem a splňujícím ustanovení přílohy III (část 66), jakož i požadavky stanovené v bodě M.A.707 písm. a) odst. 2 písm. a) a odesláném spolu s žádostí vlastníka nebo provozovatele. Toto doporučení se musí zakládat na kontrole letové způsobilosti provedené podle bodu M.A.710 a nesmí být vydáno na více než dva po sobě následující roky.
- h) Kdykoliv okolnosti poukazují na možné ohrožení bezpečnosti, vykoná příslušný úřad kontrolu letové způsobilosti a sám vydá osvědčení kontroly letové způsobilosti.
- i) Kromě případu uvedeného v písmenu h) může příslušný úřad provést kontrolu letové způsobilosti a sám vydat osvědčení kontroly letové způsobilosti také v těchto případech:
1. u letadel, která nejsou používána pro obchodní leteckou dopravu, jsou-li tato letadla řízena organizací oprávněnou k řízení zachování letové způsobilosti v souladu s oddílem A hlavou G této přílohy (část M) umístěnou ve třetí zemi;
 2. u všech balonů a jakýchkoliv jiných letadel s maximální vzletovou hmotností 2 730 kg a nižší, pokud o to požádá vlastník.

- j) Provádí-li příslušný úřad kontrolu letové způsobilosti a/nebo vydává-li osvědčení kontroly letové způsobilosti sám, musí vlastník nebo provozovatel příslušnému úřadu poskytnout:
1. dokumentaci požadovanou příslušným úřadem;
 2. vhodné kanceláře na odpovídajícím místě pro jeho personál a
 3. pokud je to nutné, podporu ze strany personálu, který je odpovídajícím způsobem kvalifikován v souladu s přílohou III (část 66) nebo s rovnocennými požadavky na personál stanovenými v bodě 145.A.30 písm. j) odstavcích 1) a 2) přílohy II (část 145).
- k) Osvědčení kontroly letové způsobilosti nelze vystavit ani prodloužit, existuje-li důkaz nebo je důvod věřit, že letadlo je letově nezpůsobilé.“
33. V bodě M.A.904 se písmena a) a b) nahrazují tímto:
- „a) Pokud má být letadlo dovezené z třetí země zapsáno do leteckého rejstříku členského státu, musí žadatel:
1. požádat členský stát zápisu do rejstříku o vydání nového osvědčení letové způsobilosti v souladu s přílohou (část 21) nařízení (ES) č. 1702/2003;
 2. mít uspokojivě provedenou kontrolu letové způsobilosti v souladu s bodem M.A.901 u jiného než nového letadla a
 3. mít provedenou veškerou údržbu, která je v souladu se schváleným programem údržby podle bodu M.A.302.
- b) Pokud se organizace k řízení zachování letové způsobilosti přesvědčí, že letadlo splňuje odpovídající požadavky, musí k vydání osvědčení kontroly letové způsobilosti případně odeslat členskému státu zápisu do rejstříku zdokumentované doporučení.“
34. Bod M.B.301 se mění takto:
- i) v písmenu b) se výraz „M.A.302 písm. e)“ nahrazuje výrazem „M.A.302 písm. c)“;
 - ii) v písmenu d) se výraz „M.A.302 písmena c) a d)“ nahrazuje výrazem „M.A.302 písmena d), e) a f)“.
35. V bodě M.B.302 se výraz „čl. 10 odst. 3“ nahrazuje výrazem „čl. 14 odst. 4“.
36. V bodě M.B.303 se písmeno a) nahrazuje tímto:
- „a) Příslušný úřad musí vyvinout program dozoru ke sledování stavu letové způsobilosti letadlového parku v jeho leteckém rejstříku.“
37. V bodě M.B.303 se doplňuje nové písmeno i), které zní:
- „i) Za účelem snazšího provádění odpovídajících vynucovacích opatření si příslušné úřady vyměňují informace o nevyhovění zjištěném podle písmene h).“
38. Bod M.B.606 se nahrazuje tímto:
- „M.B.606 Změny**
- a) Příslušný úřad musí plnit odpovídající části prvního oprávnění v souvislosti s jakoukoliv změnou organizace oznámenou v souladu s bodem M.A.617.

- b) Příslušný úřad může stanovit podmínky, za kterých smí být organizace oprávněná k údržbě provozována v průběhu takových změn, pokud neurčí, že by platnost oprávnění měla být vzhledem k povaze nebo rozsahu změn pozastavena.
 - c) V případě jakékoliv změny příručky organizace údržby:
 - 1. v případě přímého schválení změn v souladu s bodem M.A.604 písm. b) musí příslušný úřad ověřit, že postupy stanovené v příručce jsou ve shodě s touto přílohou (část M) před úředním oznámením schválení oprávněné organizaci;
 - 2. v případě, že se ke schválení změn v souladu s bodem M.A.604 písm. c) použije postup nepřímého schválení, musí příslušný úřad zabezpečit, že i) změny zůstanou nevýznamné a ii) že má nad schválením změn odpovídající kontrolu, aby bylo zajištěno, že zůstanou ve shodě s požadavky této přílohy (část M).“
39. Bod M.B.706 se nahrazuje tímto:

„M.B.706 Změny

- a) Příslušný úřad musí plnit odpovídající části prvního oprávnění v souvislosti s jakoukoliv změnou organizace oznámené v souladu s bodem M.A.713.
- b) Příslušný úřad může stanovit podmínky, za kterých smí být organizace oprávněná k řízení zachování letové způsobilosti provozována v průběhu takových změn, pokud neurčí, že by platnost oprávnění měla být vzhledem k povaze nebo rozsahu změn pozastavena.
- c) V případě jakékoliv změny výkladu řízení zachování letové způsobilosti:
 - 1. v případě přímého schválení změn v souladu s bodem M.A.704 písm. b) musí příslušný úřad ověřit, že postupy stanovené ve výkladu jsou ve shodě s touto přílohou (část M) před úředním oznámením schválení oprávněné organizaci;
 - 2. v případě, že se ke schválení změn v souladu s bodem M.A.704 písm. c) použije postup nepřímého schválení, musí příslušný úřad zabezpečit, že i) změny zůstanou nevýznamné a ii) že má nad schválením změn odpovídající kontrolu, aby bylo zajištěno, že zůstanou ve shodě s požadavky této přílohy (část M).“

40. V bodě M.B.901 se výraz „M.A.902 písm. d)“ nahrazuje výrazem „M.A.901“.

41. Bod M.B.902 se nahrazuje tímto:

„M.B.902 Kontrola letové způsobilosti příslušným úřadem

- a) Provádí-li příslušný úřad kontrolu letové způsobilosti a vydává-li osvědčení kontroly letové způsobilosti, formulář 15a EASA (dodatek III), musí příslušný úřad provést kontrolu letové způsobilosti v souladu s bodem M.A.710.
- b) Příslušný úřad musí mít k provádění kontrol letové způsobilosti vhodný personál kontroly letové způsobilosti.
 - 1. Pro veškerá letadla, která jsou používána pro obchodní leteckou dopravu, a letadla s maximální vzletovou hmotností nad 2 730 kg s výjimkou balonů musí tento personál získat:
 - a) alespoň pětiletou praxi v oblasti zachování letové způsobilosti;
 - b) odpovídající průkaz způsobilosti podle přílohy III (část 66) nebo vnitrostátně uznávanou kvalifikaci pro personál údržby odpovídající této kategorii letadel (odkazuje-li příloha III (část 66) na vnitrostátní právní předpisy) nebo vysokoškolské či rovnocenné vzdělání v oblasti letectví;

c) úřední výcvik v letecké údržbě a

d) postavení s příslušnou úrovní odpovědnosti.

Bez ohledu na výše uvedená písmena ‚a‘ až ‚d‘ může být požadavek stanovený v bodě M.B.902 písm. b) odst. 1 písm. b) nahrazen pětiletou praxí v oblasti zachování letové způsobilosti získanou navíc k praxi, která je již vyžadována podle bodu M.B.902 písm. b) odst. 1 písm. a).

2. Pro letadla, která nejsou využívána pro obchodní leteckou dopravu, s maximální vzletovou hmotností 2 730 kg a nižší a pro balony musí tento personál získat:

a) alespoň tříletou praxi v oblasti zachování letecké způsobilosti;

b) odpovídající průkaz způsobilosti podle přílohy III (část 66) nebo vnitrostátně uznávanou kvalifikaci pro personál údržby odpovídající této kategorii letadel (odkazuje-li příloha III (část 66) na vnitrostátní předpisy) nebo vysokoškolské či rovnocenné vzdělání v oblasti letectví;

c) odpovídající výcvik v oblasti letecké údržby a

d) postavení s příslušnou úrovní odpovědnosti.

Bez ohledu na výše uvedená písmena ‚a‘ až ‚d‘ může být požadavek uvedený v bodě M.B.902 písm. b) odst. 2 písm. b) nahrazen čtyřletou praxí v oblasti zachování letové způsobilosti získanou navíc k praxi, která je již požadována podle bodu M.B.902 písm. b) odst. 2 písm. a).

c) Příslušný úřad musí uchovávat záznamy o veškerém personálu kontroly letové způsobilosti, které musí obsahovat podrobnosti o jeho odpovídající kvalifikaci společně s přehledem o příslušné praxi a výcviku v řízení zachování letové způsobilosti.

d) Při provádění kontroly letové způsobilosti musí mít příslušný úřad přístup k použitelným údajům uvedeným v bodech M.A.305, M.A.306 a M.A.401.

e) Personál provádějící kontrolu letové způsobilosti vydá po uspokojivém dokončení kontroly letové způsobilosti formulář 15a.“

42. Body 5.1 a 5.2 dodatku I „Dohoda o zachování letové způsobilosti“ se nahrazují tímto:

„5.1. Povinnosti oprávněné organizace:

1. mít rozsah svého oprávnění pro daný typ letadla;

2. dodržovat podmínky pro trvalé zachování letové způsobilosti letadla uvedené níže:

a) vytvořit program údržby pro letadlo, případně včetně jakéhokoli vytvořeného programu spolehlivosti;

b) stanovit (v programu údržby) úkoly údržby, které smí provádět pilot-vlastník v souladu s bodem M.A.803 písm. c);

c) zajistit schválení programu údržby letadla;

d) ihned po jeho schválení předat kopii programu údržby letadla vlastníkovi;

- e) zajistit překlenovací kontrolu s předchozím programem údržby;
 - f) zajistit, že veškerá údržba bude prováděna organizací oprávněnou k údržbě;
 - g) zajistit, že budou použity všechny platné příkazy k zachování letové způsobilosti;
 - h) zajistit, že veškeré závady objevené během plánované údržby, kontrol letové způsobilosti nebo hlášené vlastníkem budou odstraněny organizací oprávněnou k údržbě;
 - i) koordinovat plánovanou údržbu, použití příkazů k zachování letové způsobilosti, výměnu součástí s omezenou životností a požadavky na prohlídku letadlového celku;
 - j) informovat vlastníka vždy, když letadlo musí být předáno organizaci oprávněné k údržbě;
 - k) vést veškeré technické záznamy;
 - l) uchovávat/archivovat veškeré technické záznamy;
3. zajistit schválení jakékoliv modifikace letadla v souladu s přílohou (část 21) nařízení (ES) č. 1702/2003, než bude provedena;
 4. zajistit schválení jakékoliv opravy letadla v souladu s přílohou (část 21) nařízení (ES) č. 1702/2003, než bude provedena;
 5. informovat příslušný úřad členského státu zápisu do rejstříku, kdykoliv vlastník nepředá letadlo organizaci oprávněné k údržbě, jak oprávněná organizace požaduje;
 6. informovat příslušný úřad členského státu zápisu do rejstříku, kdykoliv nebyla dodržena tato dohoda;
 7. provést kontrolu letové způsobilosti letadla, pokud je to nezbytné, a vydat osvědčení kontroly letové způsobilosti nebo doporučení příslušnému úřadu členského státu zápisu do rejstříku;
 8. zaslat příslušnému úřadu členského státu zápisu do rejstříku do deseti dnů kopii vydaného nebo prodlouženého osvědčení o kontrole letové způsobilosti;
 9. provést veškerá hlášení událostí nařízená platnými předpisy;
 10. informovat příslušný úřad členského státu zápisu do rejstříku, kdykoliv jedna ze stran vypoví tuto dohodu.

5.2 Povinnosti vlastníka:

1. mít obecné znalosti schváleného programu údržby;
2. mít obecné znalosti této přílohy (část M);
3. předat letadlo organizaci oprávněné k údržbě se souhlasem oprávněné organizace v řádném čase určeném podle požadavku oprávněné organizace;
4. neprovádět modifikace letadla bez předchozí konzultace s oprávněnou organizací;
5. informovat oprávněnou organizaci o veškeré údržbě provedené mimořádně bez vědomí a kontroly oprávněné organizace;

6. hlásit oprávněné organizaci prostřednictvím palubního deníku veškeré závady zjištěné během provozu;
7. informovat příslušný úřad členského státu zápisu do rejstříku, kdykoliv jedna ze stran vypoví tuto dohodu;
8. informovat příslušný úřad členského státu zápisu do rejstříku a oprávněnou organizaci, kdykoliv dojde k prodeji letadla;
9. provést veškerá hlášení událostí nařízená platnými předpisy;
10. pravidelně informovat oprávněnou organizaci o počtu letových hodin letadla a jiných údajích o využití dle dohody s oprávněnou organizací;
11. zapsat osvědčení o uvolnění do provozu do odpovídajících deníků, jak je uvedeno v bodě M.A.803 písm. d), provádí-li údržbu pilot-vlastník, aniž by byl překročen rozsah úkolů údržby uvedených na seznamu stanoveném ve schváleném programu údržby podle bodu M.A.803 písm. c);
12. informovat organizaci oprávněnou k řízení zachování letové způsobilosti, která je odpovědná za řízení zachování letové způsobilosti letadla, nejpozději 30 dnů po dokončení jakéhokoliv úkolu údržby, kterou provádí pilot-vlastník, v souladu s bodem M.A.305 písm. a).“

43. Dodatek II bod 2 „VYPLNĚNÍ OSVĚDČENÍ O UVOLNĚNÍ ZPRACOVATELEM“ se mění takto:

- a) V bloku 13 se čtvrtý pododstavec osmá odrážka nahrazuje tímto:

„— Prohlášení k osvědčení o uvolnění letadlového celku do provozu podle bodu M.A.613“;

- b) Blok 19 se nahrazuje tímto:

„Blok 19 V případě údržby prováděné organizacemi oprávněnými k údržbě v souladu s oddílem A hlavou F přílohy I (část M) nařízení (ES) č. 2042/2003 se zaškrtně kolonka „jiné předpisy uvedené v bloku 13“ a v bloku 13 se učiní prohlášení k osvědčení o uvolnění do provozu.

V bloku 13 se uvede následující prohlášení k osvědčení o uvolnění letadlového celku do provozu podle bodu M.A.613:

„Není-li v tomto bloku uvedeno jinak, osvědčuje se, že práce uvedené v bloku 12 a popsané v tomto bloku byly provedeny v souladu s požadavky oddílu A hlavy F přílohy I (část M) nařízení (ES) č. 2042/2003 a že z hlediska těchto prací se položka považuje za připravenou pro uvolnění do provozu. NEJEDNÁ SE O UVOLNĚNÍ DO PROVOZU PODLE PŘÍLOHY II (ČÁST 145) NAŘÍZENÍ (ES) č. 2042/2003.“

Smyslem certifikačního prohlášení „pokud není v tomto bloku uvedeno jinak“ je zaměřit se na následující případy:

- i) Příklad, kdy údržba nemůže být dokončena.
- ii) Příklad, kdy se údržba odchýlila od normy požadované touto přílohou (část M).
- iii) Příklad, kdy údržba byla provedena v souladu s jinými požadavky, než jaké stanoví tato příloha (část M). V tomto případě se v bloku 13 musí uvést konkrétní vnitrostátní předpis.

Kterýkoliv případ nebo kombinace případů musí být uvedeny v bloku 13.“

44. Dodatek III se nahrazuje tímto:

„Dodatek III

Osvědčení kontroly letové způsobilosti

[ČLENSKÝ STÁT]

člen Evropské agentury pro bezpečnost letectví

OSVĚDČENÍ KONTROLY LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI

Číslo osvědčení:

Na základě platného znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 níže uvedená organizace oprávněná k řízení zachování letové způsobilosti v souladu s oddílem A hlavou G přílohy I (část M) nařízení Komise (ES) č. 2042/2003

[NÁZEV A ADRESA OPRÁVNĚNÉ ORGANIZACE]

Číslo oprávnění: [KÓD ČLENSKÉHO STÁTU].MG.NNNN.

provedla kontrolu letové způsobilosti v souladu s bodem M.A.710 přílohy I nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 u tohoto letadla:

Výrobce letadla:

Typ letadla:

Poznávací značka letadla:

Výrobní číslo letadla:

a toto letadlo je v době kontroly považováno za letově způsobilé.

Datum vydání: Datum ukončení platnosti:

Podpis: Číslo oprávnění:

1. prodloužení: Letadlo zůstalo minulý rok v řízeném prostředí v souladu s bodem M.A.901 přílohy I nařízení Komise (ES) č. 2042/2003. Letadlo je v době vydání považováno za letově způsobilé.

Datum vydání: Datum ukončení platnosti:

Podpis: Číslo oprávnění:

Název společnosti: Číslo oprávnění:

2. prodloužení: Letadlo zůstalo minulý rok v řízeném prostředí v souladu s bodem M.A.901 přílohy I nařízení Komise (ES) č. 2042/2003. Letadlo je v době vydání považováno za letově způsobilé.

Datum vydání: Datum ukončení platnosti:

Podpis: Číslo oprávnění:

Název společnosti: Číslo oprávnění:

[ČLENSKÝ STÁT]

člen Evropské agentury pro bezpečnost letectví

OSVĚDČENÍ KONTROLY LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI

Číslo osvědčení:

Na základě platného znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 [PŘÍSLUŠNÝ ÚŘAD ČLENSKÉHO STÁTU] tímto osvědčuje, že následující letadlo:

Výrobce letadla:

Typ letadla:

Poznávací značka letadla:

Výrobní číslo letadla:

je v době kontroly považováno za letové způsobilé.

Datum vydání: Datum ukončení platnosti:

Podpis: Číslo oprávnění:

1. prodloužení: Letadlo zůstalo minulý rok v řízeném prostředí v souladu s bodem M.A.901 přílohy I nařízení Komise (ES) č. 2042/2003. Letadlo je v době vydání považováno za letové způsobilé.

Datum vydání: Datum ukončení platnosti:

Podpis: Číslo oprávnění:

Název společnosti: Číslo oprávnění:

2. prodloužení: Letadlo zůstalo minulý rok v řízeném prostředí v souladu s bodem M.A.901 přílohy I nařízení Komise (ES) č. 2042/2003. Letadlo je v době vydání považováno za letové způsobilé.

Datum vydání: Datum ukončení platnosti:

Podpis: Číslo oprávnění:

Název společnosti: Číslo oprávnění:

45. V dodatku IV se body 4 a 5 nahrazují tímto:

„4. Třídní kvalifikace kategorie A znamená, že organizace oprávněná k údržbě v souladu s oddílem A hlavou F této přílohy (část M) může provádět údržbu na letadle a libovolném letadlovém celku (včetně motorů a/nebo pomocných energetických jednotek (APU)) v souladu s údaji pro údržbu letadla, nebo schválí-li to příslušný úřad, v souladu s údaji pro údržbu letadlového celku, pouze pokud jsou tyto letadlové celky namontovány v letadle. Organizace oprávněná k údržbě s kvalifikací kategorie A však může tento letadlový celek dočasně sejmout za účelem údržby, pokud se tím usnadní přístup k letadlovému celku, s výjimkou případů, kdy by byla sejmutím vyvolána potřeba další údržby, na jejíž provedení se ustanovení tohoto odstavce nevztahuje. Tato činnost podléhá kontrolnímu postupu podle výkladu organizace údržby, který je pro členský stát přijatelný. V části omezení je přesně stanoven rozsah takové údržby, čímž je dán rozsah oprávnění.

5. Třídní kvalifikace kategorie B znamená, že organizace oprávněná k údržbě v souladu s oddílem A hlavou F této přílohy (část M) může provádět údržbu nezastavěných motorů a/nebo APU a celků motorů a/nebo APU v souladu s údaji pro údržbu motoru a/nebo APU, nebo schválí-li to příslušný úřad, v souladu s údaji pro údržbu letadlového celku, pouze pokud jsou tyto letadlové celky namontovány na motoru a/nebo APU. Organizace oprávněná k údržbě s kvalifikací kategorie B však může tento letadlový celek dočasně sejmout za účelem údržby, pokud se tím usnadní přístup k letadlovému celku, s výjimkou případů, kdy by byla sejmutím vyvolána potřeba další údržby, na jejíž provedení se ustanovení tohoto odstavce nevztahuje. V části omezení je přesně stanoven rozsah takové údržby, čímž je dán rozsah oprávnění. Organizace oprávněná k údržbě v souladu s oddílem A hlavou F této přílohy (část M), která má kvalifikaci kategorie B, může také provádět údržbu zastavěných motorů při údržbě na technické základně i při traťové údržbě s výhradou kontrolního postupu ve výkladu organizace údržby. Pokud je taková činnost povolena členským státem, musí být uvedena v rozsahu práce výkladu organizace údržby.“

46. Dodatek VI se nahrazuje tímto:

„Dodatek VI

Osvědčení o oprávnění organizace k řízení zachování letové způsobilosti podle přílohy I (část M) hlavy G

[ČLENSKÝ STÁT]

člen Evropské agentury pro bezpečnost letectví

**OSVĚDČENÍ O OPRÁVNĚNÍ ORGANIZACE K ŘÍZENÍ ZACHOVÁNÍ LETOVÉ
ZPŮSOBILOSTI**

Číslo oprávnění: XX.MG.XXXX (číslo osvědčení AOC: XX.XXXX)

Na základě platného znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 a nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 a v závislosti na podmínkách uvedených níže [PŘÍSLUŠNÝ ÚŘAD ČLENSKÉHO STÁTU] tímto osvědčuje:

[NÁZEV A ADRESA SPOLEČNOSTI]

jako organizaci k řízení zachování letové způsobilosti v souladu s oddílem A hlavou G přílohy I (část M) nařízení (ES) č. 2042/2003, oprávněnou k řízení zachování letové způsobilosti letadel uvedených na seznamu v příloženém rozsahu oprávnění a k vydávání doporučení nebo osvědčení kontroly letové způsobilosti po kontrole letové způsobilosti stanovené v bodě M.A.710 přílohy I nařízení (ES) č. 2042/2003, za těchto podmínek:

PODMÍNKY

1. Toto oprávnění je omezené, jak stanoví část věnovaná rozsahu oprávnění ve schváleném výkladu řízení zachování letové způsobilosti podle oddílu A hlavy G přílohy I (část M) nařízení (ES) č. 2042/2003.
2. Toto oprávnění vyžaduje plnění postupů stanovených ve schváleném výkladu řízení zachování letové způsobilosti podle přílohy I (část M) nařízení (ES) č. 2042/2003.
3. Toto oprávnění je platné, dokud organizace oprávněná k řízení zachování letové způsobilosti plní požadavky přílohy I (část M) nařízení (ES) č. 2042/2003.
4. Za předpokladu plnění výše uvedených podmínek 1 až 3 není platnost tohoto oprávnění časově omezená, pokud se jej dříve držitel nevzdá, není nahrazeno, pozastaveno nebo zrušeno.

Jestliže je tento formulář použit také pro držitele osvědčení AOC, doplní se číslo osvědčení AOC ke standardnímu číslu oprávnění a podmínka 4 se nahradí následujícími zvláštními podmínkami:
5. Toto oprávnění neopravňuje provozovat typy letadel uvedené v odstavci 1. Oprávnění provozovat letadlo je dáno osvědčením leteckého provozovatele (AOC).
6. Pokud organizace k řízení zachování letové způsobilosti uzavře v rámci svého systému jakosti dohodu o poskytnutí služeb s jednou nebo několika organizacemi, zůstává toto oprávnění platné pod podmínkou, že tato organizace nebo tyto organizace plní platné smluvní závazky.
7. Ukončení, pozastavení nebo zrušení osvědčení AOC automaticky ruší platnost tohoto oprávnění ve vztahu k poznávacím značkám letadla, jež jsou v osvědčení AOC uvedeny, nestanoví-li příslušný úřad výslovně jinak.
8. Za předpokladu plnění výše uvedených podmínek není platnost tohoto oprávnění časově omezená, pokud se jej dříve držitel nevzdá, není nahrazeno, pozastaveno nebo zrušeno.

Datum původního vydání:

Podpis:

Datum této kontroly: Kontrola č.:

Za příslušný úřad:

Strana ... z ...

**ROZSAH OPRAVNĚNÍ ORGANIZACE K ŘÍZENÍ ZACHOVÁNÍ LETOVÉ
ZPŮSOBILOSTI**

Číslo oprávnění: XX.MG.XXXX (č. osvědčení AOC: XX.XXXX)

Organizace: [NÁZEV A ADRESA SPOLEČNOSTI]

Typ/série/skupina letadla	Oprávnění ke kontrole letové způsobilosti	Organizace pracující v rámci systému jakosti
	[ANO/NE]	

Tento rozsah oprávnění je omezený, jak stanoví rozsah oprávnění ve schváleném výkladu řízení zachování letové způsobilosti podle oddílu A hlavy G přílohy I (část M) nařízení (ES) č. 2042/2003 v části

Číslo výkladu řízení zachování letové způsobilosti:

Datum původního vydání:

Podpis:

Datum této kontroly: Kontrola č.:

Za příslušný úřad:

Strana ... z ...

Formulář 14 EASA“

47. Dodatek VII se mění takto:

a) První věta se nahrazuje tímto: „Toto jsou složité úkoly údržby zmíněné v bodech M.A.502 písm. d) odst. 3, M.A.801 písm. b) odst. 2 a M.A.801 písm. c):“.

b) Doplnují se nové body 3, 4 a 5, které znějí:

„3. Provádění této údržby pístového motoru:

a) demontáž a následná opětná montáž pístového motoru k jiným účelům než i) k získání přístupu k sestavám píst/válec; nebo ii) k sejmutí zadního pomocného krytu ke kontrole a/nebo výměně sestav olejových čerpadel, nevyžaduje-li tato práce sejmutí a opětnou zástavbu vnitřních převodů;

b) demontáž a následná opětná montáž redukčních převodů;

c) sváření spojů a pájení spojů natvrdo jiné než nevýznamné opravy svařováním na výfukových jednotkách, které provádí odpovídajícím způsobem schválený či oprávněný svářeč, avšak bez výměny letadlového celku;

d) zásah do jednotlivých částí jednotek, které jsou dodávány jako jednotky zkoušené ve zkušebně, s výjimkou výměny nebo seřízení položek, které se běžně vyměňují nebo seřizují za provozu.

4. Vyvažování vrtule s výjimkou

- a) certifikace statického vyvážení, pokud to vyžaduje příručka pro údržbu;
- b) dynamického vyvážení zastavěných vrtulí pomocí elektronického vyvažovacího zařízení, pokud to povoluje příručka pro údržbu nebo jiné schválené údaje o letové způsobilosti.

5. Jakékoliv další úkoly, které vyžadují:

- a) zvláštní nářadí, zařízení či vybavení nebo
- b) důležité koordinační postupy vzhledem ke značné době potřebné pro provedení úkolů a zapojení více osob.“

48. Dodatek VIII se nahrazuje tímto:

„Dodatek VIII

Omezená údržba, kterou provádí pilot-vlastník

Kromě požadavků stanovených v příloze I (část M) je třeba před výkonem jakýchkoliv úkolů údržby podle podmínek údržby, kterou provádí pilot-vlastník, dodržet tyto základní zásady:

a) Způsobilost a odpovědnost

1. Pilot-vlastník vždy odpovídá za údržbu, kterou vykonává.
2. Před výkonem jakéhokoli úkolu údržby, kterou provádí pilot-vlastník, se pilot-vlastník musí ubezpečit o tom, že je k provedení úkolu způsobilý. Odpovědností pilota-vlastníka je osvojit si běžné postupy údržby letadla a program údržby letadla. Pokud pilot-vlastník k provedení úkolu, který má být vykonán, způsobilý není, nemůže být takový úkol pilotem-vlastníkem uvolněn do provozu.
3. Pilot-vlastník (nebo jeho smluvní organizace k řízení zachování letové způsobilosti uvedená v oddílu A hlavě G této přílohy) odpovídá za stanovení úkolů pilota-vlastníka v programu údržby v souladu s těmito základními zásadami a za včasnou aktualizaci tohoto dokladu.
4. Schválení programu údržby musí být provedeno v souladu s bodem M.A.302.

b) Úkoly

Pilot-vlastník smí provádět jednoduché vizuální kontroly nebo úkony za účelem ověření celkového stavu, zjevného poškození a běžné funkčnosti draku letadla, motorů, systémů a letadlových celků.

Pilot-vlastník nesmí vykonávat úkoly údržby, jestliže úkol:

1. je neoddělitelně spojen s bezpečností a jeho nesprávné provedení by významně ohrozilo letovou způsobilost letadla nebo jedná-li se o úkol údržby s vlivem na letovou bezpečnost, jak je uvedeno v bodě M.A.402 písm. a) a/nebo
2. vyžaduje sejmutí hlavního letadlového celku nebo sestavy a/nebo
3. je prováděn v souladu s příkazem k zachování letové způsobilosti (AD) nebo položkou omezující letovou způsobilost (ALI), není-li to v AD nebo ALI výslovně povoleno a/nebo
4. vyžaduje použití zvláštního nářadí, cejchovaných nástrojů (s výjimkou momentového klíče a spojovacích kleští) a/nebo
5. vyžaduje použití zkušebního vybavení nebo zvláštní zkoušky (např. nedestruktivní zkoušky (NDT), systémové zkoušky nebo provozní kontroly avioniky) a/nebo

6. sestává z jakýchkoliv neplánovaných zvláštních kontrol (např. kontroly po tvrdém přistání) a/nebo
7. se týká systémů nezbytných pro provoz IFR a/nebo
8. je uveden na seznamu v dodatku VII nebo se jedná o úkol údržby letadlového celku v souladu s bodem M.A.502.

Kritéria 1 až 8 uvedená výše mají přednost před méně omezujícími pokyny vydanými v souladu s bodem M.A.302 písm. d) Program údržby.

Úkoly uvedené v letové příručce letadla jako příprava letadla k letu (například: montáž křidel kluzáku nebo předletová prohlídka) se považují za úkoly pilota a nejedná se o úkoly údržby, kterou provádí pilot-vlastník, a proto nevyžadují osvědčení o uvolnění do provozu.

c) Výkon úkolů údržby, kterou provádí pilot-vlastník, a vedení záznamů

Údaje pro údržbu uvedené v bodě M.A.401 musí být při výkonu údržby, kterou provádí pilot-vlastník, vždy k dispozici a musí být dodrženy. Informace o údajích, na které se při výkonu údržby, kterou provádí pilot-vlastník, odkazuje, musí být obsaženy v osvědčení o uvolnění do provozu v souladu s bodem M.A.803 písm. d).

Pilot-vlastník musí informovat organizaci oprávněnou k řízení zachování letové způsobilosti, která případně odpovídá za zachování letové způsobilosti letadla, nejpozději do 30 dnů po dokončení úkolu údržby, kterou provádí pilot-vlastník, v souladu s bodem M.A.305 písm. a).“

2. Příloha II (část 145) nařízení (ES) č. 2042/2003 se mění takto:

1. V bodě 145.A.50 se písmeno a) nahrazuje tímto:

- „a) Osvědčení o uvolnění do provozu musí být vydáno odpovídajícím způsobem oprávněným osvědčujícím personálem jménem organizace poté, co bylo ověřeno, že veškerá objednaná údržba byla organizací řádně provedena v souladu s postupy stanovenými v bodě 145.A.70 a organizace vzala v úvahu dostupnost a užití údajů pro údržbu, jak je stanoveno v bodě 145.A.45, a že neexistuje žádný nesoulad, o němž je známo, že ohrožuje bezpečnost letů.“

2. V dodatku II „Systém tříd oprávnění a kvalifikací organizací“ se body 4 a 5 nahrazují tímto:

- „4. Třídní kvalifikace kategorie A znamená, že organizace oprávněná k údržbě v souladu s přílohou II (část 145) může provádět údržbu na letadle a libovolném letadlovém celku (včetně motorů a/nebo pomocných energetických jednotek (APU)) v souladu s údaji pro údržbu letadla, nebo schválí-li to příslušný úřad, v souladu s údaji pro údržbu letadlového celku, pouze pokud jsou tyto letadlové celky namontovány v letadle. Organizace oprávněná k údržbě v souladu s přílohou II (část 145), která má kvalifikaci kategorie A, však může tento letadlový celek dočasně sejmout za účelem údržby, pokud se tím usnadní přístup k letadlovému celku, s výjimkou případů, kdy by byla sejmutím vyvolána potřeba další údržby, na jejíž provedení se ustanovení tohoto odstavce nevztahuje. Tato činnost podléhá kontrolnímu postupu podle výkladu organizace údržby, který je pro členský stát přijatelný. V části omezení je přesně stanoven rozsah takové údržby, čímž je dán rozsah oprávnění.
5. Třídní kvalifikace kategorie B znamená, že organizace oprávněná k údržbě v souladu s částí 145 může provádět údržbu nezastavených motorů a/nebo APU a celků motorů a/nebo APU v souladu s údaji pro údržbu motoru a/nebo APU, nebo schválí-li to příslušný úřad, v souladu s údaji pro údržbu letadlového celku, pouze pokud jsou tyto letadlové celky namontovány na motoru a/nebo APU. Organizace oprávněná k údržbě v souladu s přílohou II (část 145), která má kvalifikaci kategorie B, však může tento letadlový celek dočasně sejmout za účelem údržby, pokud se tím usnadní přístup k letadlovému celku, s výjimkou případů, kdy by byla sejmutím vyvolána potřeba další údržby, na jejíž provedení se ustanovení tohoto odstavce nevztahuje. V části omezení je přesně stanoven rozsah takové údržby, čímž je dán rozsah oprávnění. Organizace oprávněná k údržbě v souladu s přílohou II (část 145), která má kvalifikaci kategorie B, může také provádět údržbu zastavených motorů při údržbě na technické základně i při traťové údržbě s výhradou kontrolního postupu ve výkladu organizace údržby. Pokud je taková činnost povolena členským státem, musí být uvedena v rozsahu práce výkladu organizace údržby.“