PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) 2022/410

ze dne 10. března 2022,

kterým se mění nařízení (EU) č. 1321/2014, pokud jde o řízení zachování letové způsobilosti v rámci jediné obchodní skupiny leteckých dopravců

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 ([1]), a zejména na čl. 17 odst. 1 a čl. 62 odst. 14 a 15 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Nařízení Komise (EU) č. 1321/2014 ([2]) stanoví požadavky na zachování letové způsobilosti letadel, včetně požadavků na jeho řízení.

(2) Jak je uvedeno v příloze I (část M) nařízení (EU) č. 1321/2014, v případě letadel používaných leteckými dopravci s licencí podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ([3]) odpovídá za zachování letové způsobilosti letadel, která provozuje, provozovatel, jenž musí být oprávněn jako organizace k řízení zachování letové způsobilosti (dále jen „organizace CAMO“) podle přílohy Vc (část CAMO).

(3) Pokud jsou letečtí dopravci součástí jediné obchodní skupiny, vytváří tento požadavek určité překážky pro vytvoření a zavedení společného systému řízení zachování letové způsobilosti pro všechna letadla provozovaná touto skupinou. Neexistence takového společného systému řízení zachování letové způsobilosti vede ke zbytečné neefektivitě, neboť organizace nemají žádný užitek z toho, že mají podobné cíle a postupy, a k tomu, že letadla nemohou být v rámci krátkodobé interoperability využívána různými držiteli osvědčení leteckého provozovatele.

(4) Kromě toho má výrobní odvětví za to, že v důsledku současné situace dochází ke znevýhodnění v hospodářské soutěži ve srovnání s jinými leteckými provozovateli ze zemí mimo EU, na něž se taková právní omezení nevztahují.

(5) Nařízení (EU) č. 1321/2014 by proto mělo být změněno tak, aby letečtí dopravci s licencí podle nařízení (ES) č. 1008/2008, kteří jsou součástí jediné obchodní skupiny leteckých dopravců, mohli řízením zachování letové způsobilosti letadel, která provozují, smluvně pověřit organizaci CAMO v rámci dané skupiny.

(6) Opatření stanovená tímto nařízením vycházejí ze stanoviska č. 04/2021 ([4]) vydaného Agenturou Evropské unie pro bezpečnost letectví v souladu s čl. 75 odst. 2 písm. b) a čl. 76 odst. 1 nařízení (EU) 2018/1139.

(7) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného podle čl. 127 odst. 1 nařízení (EU) 2018/1139,

([1]) Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1.

([2]) Nařízení Komise (EU) č. 1321/2014 ze dne 26. listopadu 2014 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů (Úř. věst. L 362, 17.12.2014, s. 1).

([3]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (přepracované znění) (Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3).

([4]) https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Nařízení (EU) č. 1321/2014 se mění takto:

1) V článku 2 se doplňuje nové písmeno t), které zní:

„t) „harmonizací systémů řízení“ koordinovaný proces, jehož prostřednictvím systémy řízení dvou nebo více organizací vzájemně spolupracují a sdílejí informace a metody s cílem dosáhnout společných nebo konzistentních cílů v oblasti sledování bezpečnosti a dodržování předpisů.“

2) Příloha I (část M) se mění v souladu s přílohou I tohoto nařízení.

3) Příloha Vc (část CAMO) se mění v souladu s přílohou II tohoto nařízení.

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým 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 10. března 2022.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN

PŘÍLOHA I

Příloha I (část M) nařízení (EU) č. 1321/2014 se mění takto:

1) V článku M.A.201 se vkládají nová písmena ea) a eb), která znějí:

„ea) Odchylně od písm. e) bodu 2 mohou nejméně dva provozovatelé, kteří jsou součástí jediné obchodní skupiny leteckých dopravců, přenést odpovědnost za řízení zachování letové způsobilosti všech letadel, která provozují, na tutéž organizaci CAMO, pokud jsou splněny všechny tyto požadavky:

1) organizace CAMO je oprávněná v souladu s přílohou Vc (část CAMO) pro letadlo, jehož zachování letové způsobilosti má řídit;

2) organizace CAMO je součástí téže obchodní skupiny leteckých dopravců jako dotčení provozovatelé;

3) je uzavřena smlouva v souladu s dodatkem I k této příloze mezi organizací CAMO a držitelem osvědčení leteckého provozovatele (AOC), jenž sám není oprávněn jako organizace CAMO;

4) hlavní místo obchodní činnosti organizace CAMO se nachází na území, na které se vztahují Smlouvy;

5) jednotlivé systémy řízení organizací, které uzavírají smlouvu, jsou vzájemně harmonizovány.

eb) Odchylně od písm. e) bodu 2, pokud ukončení nebo zrušení platnosti osvědčení leteckého provozovatele vede k situaci, kdy letecký dopravce s licencí podle nařízení (ES) č. 1008/2008, který je součástí jediné obchodní skupiny leteckých dopravců, již nesplňuje ustanovení čl. M.A.201 písm. ea), stanoví a provede tento licencovaný letecký dopravce plán opatření ke spokojenosti příslušného úřadu, aby co nejdříve splnil ustanovení čl. M.A.201 písm. e) bodu 2.“

2) Dodatek I se mění takto:

a) bod 4 se nahrazuje tímto:

„4. Musí uvádět následující:

„Vlastník nebo provozovatel pověřuje organizaci CAMO nebo organizaci CAO řízením zachování letové způsobilosti letadla, a to mimo jiné vypracováním programu údržby letadla (AMP), který musí být schválen příslušným úřadem, jak je uvedeno v článku M.1, a organizací údržby letadla v souladu se zmíněným programem údržby.

Podle této smlouvy se obě podepsané strany zavazují plnit povinnosti stanovené touto smlouvou.

Vlastník nebo provozovatel prohlašuje podle svého nejlepšího vědomí, že veškeré informace o zachování letové způsobilosti předávané organizaci CAMO nebo CAO jsou a nadále budou správné a že letadlo nebude opraveno nebo modifikováno bez předchozího souhlasu organizace CAMO nebo CAO.

V případě jakéhokoli nesouladu kterékoli z podepsaných stran s touto smlouvou posoudí organizace CAMO nebo CAO a vlastník nebo provozovatel, zda to má dopad na zachování platnosti smlouvy, a informují příslušný úřad (příslušné úřady) těchto organizací. Při posuzování prováděném organizacemi se zohlední bezpečnostní význam nesouladu a to, zda je repetitivní povahy. Pokud některá z podepsaných stran po tomto posouzení dospěje k závěru, že nemůže plnit své povinnosti z důvodu svých vlastních omezení nebo z důvodu pochybení podepsané strany, smlouva se zruší a příslušný úřad (příslušné úřady) organizací musí být neprodleně informován(y). V takovém případě zůstává vlastník nebo provozovatel plně odpovědný za každý úkol spojený se zachováním letové způsobilosti letadla a vlastník nebo provozovatel během dvou týdnů informuje příslušné úřady členského státu zápisu do rejstříku o tomto nesouladu se smlouvou. V případě smlouvy uzavřené v souladu s čl. M.A.201 písm. ea) musí být neprodleně informován příslušný úřad členského státu zápisu do rejstříku.““;

b) v bodě 5 se uvozující věta nahrazuje tímto:

„Jestliže vlastník nebo provozovatel uzavře smlouvu s organizací CAMO nebo CAO v souladu s článkem M.A.201, stanoví smlouva povinnosti každé strany takto:“;

c) v bodě 5.1 bodě 2 se písmeno e) nahrazuje tímto:

„e) stanovit a nařídit nezbytnou údržbu, aby bylo zajištěno přiměřené navázání na předchozí program údržby letadla;“

d) v bodě 5.1 bodě 2 se písmeno i) nahrazuje tímto:

„i) koordinovat provádění plánované údržby, včetně prohlídek letadlových celků, výměny částí s omezenou životností a provádění veškerých příslušných příkazů k zachování letové způsobilosti, a zajišťovat dodržování provozních požadavků s účinkem na zachování letové způsobilosti, požadavků na zachování letové způsobilosti stanovených agenturou a opatření požadovaných příslušným úřadem v okamžité reakci na bezpečnostní problém;“

e) v bodě 5.1 bodě 2 se písmena j), k) a l) nahrazují tímto:

„j) informovat vlastníka nebo provozovatele pokaždé, když má být letadlo předáno organizaci oprávněné k údržbě;

k) spravovat a archivovat záznamy o zachování letové způsobilosti letadla;

l) koordinovat s provozovatelem nebo vlastníkem postup u veškerých žádostí adresovaných příslušnému úřadu ohledně veškerých odchylek od programu údržby letadla;“

f) v bodě 5.1 bodě 2 se doplňuje nové písmeno m), které zní:

„m) poskytovat podporu provozovateli nebo pilotu-vlastníkovi, pokud jde o zachování letové způsobilosti letadla, když provádějí kontrolní lety po údržbě;“

g) v bodě 5.2 se doplňují nové body 13, 14 a 15, které znějí:

„13. zajišťovat soulad se schváleným programem údržby a koordinovat s organizací CAMO nebo CAO postup u veškerých žádostí adresovaných příslušnému úřadu ohledně jednorázového prodloužení intervalu programu údržby;

14. informovat organizaci CAMO nebo CAO o jakémkoli nesouladu s provozními požadavky, který může ovlivnit zachování letové způsobilosti letadla;

15. informovat organizaci CAMO nebo CAO o všech provozních požadavcích (např. zvláštních oprávněních), které je třeba splnit, aby bylo letadlo udržováno v požadované konfiguraci.“;

h) doplňuje se nový bod 7, který zní:

„7. Dodatečné požadavky v případě použití čl. M.A.201 písm. ea)

Je-li mezi organizací CAMO a provozovatelem uzavřena smlouva v souladu s čl. M.A.201 písm. ea), musí smlouva o řízení zachování letové způsobilosti splňovat kromě požadavků a povinností uvedených výše v bodech 5.1 a 5.2 také požadavky uvedené v bodech 7.1 až 7.3.

Před podpisem smlouvy provozovatel prověří, zda má organizace CAMO schopnosti a kapacitu k tomu, aby mohla smlouvu plnit.

7.1. Předpoklady

Smlouva o zachování letové způsobilosti v souladu s čl. M.A.201 písm. ea) se uzavře pouze za předpokladu, že dotčený letecký dopravce je držitelem licence v souladu s nařízením (ES) č. 1008/2008 a organizace CAMO je součástí téže obchodní skupiny leteckých dopravců. Smlouva o řízení zachování letové způsobilosti musí obsahovat jasný popis toho, jak jsou splněny podmínky popsané v čl. M.A.201 písm. ea). Zejména v ní musí být popsáno, jak jsou jednotlivé systémy řízení organizací vzájemně harmonizovány.

7.2. Další povinnosti organizace CAMO:

1. seznámit se s postupy provozovatele týkajícími se kontroly plnění smlouvy;
2. získat souhlas provozovatele před zadáním úkolů zachování letové způsobilosti subdodavateli;
3. neprodleně informovat příslušný úřad členského státu zápisu do rejstříku, kdykoli provozovatel nepředá letadlo organizaci oprávněné k údržbě, jak požaduje organizace CAMO, když není dodržena tato smlouva nebo když jedna ze stran smlouvu vypoví;
4. poskytovat zaměstnancům provozovatele školení s cílem zajistit, aby porozuměli těmto aspektům fungování organizace CAMO:
   a) strategie a postupy, odpovědnosti, povinnosti, úkoly a navazující oblasti;
   b) způsoby komunikace (například záznamy o letadle, včasná výměna přesných informací o letové způsobilosti, a to i mimo běžnou pracovní dobu);
   c) postupy týkající se konkrétně organizace CAMO, jako je používání softwaru upraveného na míru, sledování spolehlivosti, používání systému technického deníku letadla a opatření týkající se interoperability.

7.3. Další povinnosti provozovatele:

1. vypracovat postupy pro kontakt s organizací CAMO pro účely vystavování a obnovování osvědčení kontroly letové způsobilosti;
2. neprodleně informovat organizaci CAMO, pokud vyvstane neočekávaná potřeba v oblasti údržby na místech, pro něž není uzavřena smlouva s organizací oprávněnou k údržbě v souladu s přílohou II (část 145) tohoto nařízení;
3. neprodleně informovat příslušný úřad členského státu zápisu do rejstříku, pokud některá ze stran vypoví smlouvu;
4. poskytovat zaměstnancům organizace CAMO školení s cílem zajistit, aby porozuměli těmto aspektům fungování provozovatele:
   a) strategie a postupy, odpovědnosti, povinnosti, úkoly a navazující oblasti;
   b) způsoby komunikace;
   c) postupy týkající se konkrétně provozovatele, jako jsou provozní postupy, používání softwaru upraveného na míru, používání systému technického deníku letadla a opatření týkající se interoperability.“

PŘÍLOHA II

Příloha Vc (část CAMO) nařízení (EU) č. 1321/2014 se mění takto:

1) Článek CAMO.A.105 se nahrazuje tímto:

„CAMO.A.105 Příslušný úřad

Pro účely této přílohy se příslušným úřadem rozumí:

a) v případě organizací, jejichž hlavní místo obchodní činnosti se nachází na území, za něž je podle Chicagské úmluvy odpovědný členský stát, jeden z těchto subjektů:

i) úřad určený daným členským státem, ve kterém se nachází hlavní místo obchodní činnosti této organizace, jestliže oprávnění není obsaženo v osvědčení leteckého provozovatele nebo pokud má organizace CAMO uzavřenu smlouvu v souladu s čl. M.A.201 písm. ea);

ii) úřad určený členským státem provozovatele, jestliže oprávnění je obsaženo v osvědčení leteckého provozovatele;

iii) úřad určený jiným členským státem, než je stát podle bodu i) nebo ii), pokud byla na tento členský stát přenesena pravomoc v souladu s článkem 64 nařízení (EU) 2018/1139;

iv) agentura, pokud na ni byla přenesena pravomoc v souladu s článkem 64 nebo 65 nařízení (EU) 2018/1139;

b) agentura, jestliže se hlavní místo obchodní činnosti organizace nachází mimo území, za něž je podle Chicagské úmluvy odpovědný členský stát.“

2) V článku CAMO.A.125 se písmeno b) nahrazuje tímto:

„b) Bez ohledu na písmeno a) je pro letecké dopravce s licencí podle nařízení (ES) č. 1008/2008 oprávnění součástí osvědčení leteckého provozovatele vydaného příslušným úřadem pro provozovaná letadla s výjimkou případů, kdy má organizace CAMO v souladu s čl. M.A.201 písm. ea) přílohy I (část M) uzavřenu smlouvu s provozovateli, kteří jsou součástí jediné obchodní skupiny leteckých dopravců.“

3) V čl. CAMO.A.125 písm. d) se bod 2 nahrazuje tímto:

„2) řídit zachování letové způsobilosti letadel používaných leteckými dopravci s licencí podle nařízení (ES) č. 1008/2008, jsou-li uvedena jak v jejím osvědčení, tak v jejím osvědčení leteckého provozovatele nebo použije-li se čl. M.A.201 písm. ea);“

4) V článku CAMO.A.135 se písmeno c) nahrazuje tímto:

„c) Bez ohledu na písmeno b), pokud má organizace CAMO uzavřenu smlouvu s provozovateli, kteří jsou součástí jediné obchodní skupiny leteckých dopravců v souladu s čl. M.A.201 písm. ea) přílohy I (část M), není ukončením, pozastavením nebo zrušením platnosti osvědčení leteckého provozovatele automaticky zneplatněno osvědčení organizace CAMO. V tomto případě se stává neplatnou smlouva v souladu s dodatkem I k příloze I (část M) tohoto nařízení.“

5) V článku CAMO.A.135 se doplňuje nové písmeno d), které zní:

„d) Pokud je osvědčení organizace zrušeno nebo se jej držitel vzdá, vrátí je neprodleně příslušnému úřadu.“

6) V článku CAMO.A.200 se doplňuje nové písmeno e), které zní:

„e) Pokud je v souladu s čl. M.A.201 písm. ea) přílohy I (část M) uzavřena smlouva mezi organizací CAMO a provozovateli, kteří jsou součástí jediné obchodní skupiny leteckých dopravců, zajistí organizace CAMO, aby byl její systém řízení harmonizován se systémy řízení provozovatelů, kteří jsou součástí této obchodní skupiny.“

7) V článku CAMO.A.305 se vkládá nové písmeno ba), které zní:

„ba) Jestliže osoba nebo osoby jmenované v souladu s čl. CAMO.A.305 písm. a) bodem 3 jsou zapojeny do činností řízení zachování letové způsobilosti souvisejících se smlouvou uzavřenou v souladu s čl. M.A.201 písm. ea), nesmí být zaměstnány organizací oprávněnou podle přílohy II (část 145) ve smluvním vztahu s organizací CAMO, ledaže s tím výslovně souhlasí příslušný úřad.“

8) V článku CAMO.B.300 se doplňuje nové písmeno g), které zní:

„g) Je-li uzavřena smlouva v souladu s čl. M.A.201 písm. ea) přílohy I (část M), příslušný úřad odpovědný za dozor nad organizací CAMO a příslušné úřady odpovědné za dozor nad dotčenými provozovateli spolupracují, aby zajistily výměnu informací, které jsou důležité pro plnění jejich úkolů. Tato spolupráce zahrnuje výměnu informací o výsledcích činností dozoru prováděných těmito příslušnými úřady a může zahrnovat plnění úkolů spojených s dozorem nad organizací CAMO příslušnými úřady odpovědnými za provozovatele."

9) Dodatek I se nahrazuje tímto:

„Dodatek I

Osvědčení organizace k řízení zachování letové způsobilosti – Formulář 14 EASA

[ČLENSKÝ STÁT (*)]

Členský stát Evropské unie (**)

OSVĚDČENÍ ORGANIZACE K ŘÍZENÍ ZACHOVÁNÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI

Číslo: [KÓD ČLENSKÉHO STÁTU *].CAMO.XXXX

(Číslo (čísla): uveďte číslo (čísla) osvědčení AOC XX.XXXX)

Na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví a nařízení Komise (EU) č. 1321/2014 a za podmínek uvedených níže [PŘÍSLUŠNÝ ÚŘAD ČLENSKÉHO STÁTU*] tímto osvědčuje, že:

[NÁZEV A ADRESA SPOLEČNOSTI]

je organizací k řízení zachování letové způsobilosti v souladu s oddílem A přílohy Vc (část CAMO) nařízení Komise (EU) č. 1321/2014.

PODMÍNKY:

1. Toto osvědčení je omezeno na to, co je uvedeno v části „Rozsah prací" schváleného výkladu řízení zachování letové způsobilosti podle oddílu A přílohy Vc (část CAMO) nařízení Komise (EU) č. 1321/2014.
2. Toto osvědčení je podmíněno dodržením postupů uvedených ve výkladu řízení zachování letové způsobilosti schváleném v souladu s přílohou Vc (část CAMO) nařízení Komise (EU) č. 1321/2014.
3. Toto osvědčení je platné po dobu, kdy je organizace k řízení zachování letové způsobilosti v souladu s přílohou I (část M), přílohou Vb (část ML) a přílohou Vc (část CAMO) nařízení Komise (EU) č. 1321/2014.
4. Pokud organizace k řízení zachování letové způsobilosti uzavře v rámci svého systému řízení smlouvu o subdodávkách s jednou nebo několika organizacemi, zůstává toto osvědčení platné pod podmínkou, že tyto organizace plní platné smluvní závazky.
5. S výhradou souladu s výše uvedenými podmínkami 1 až 4 zůstává toto osvědčení platné po neomezenou dobu, pokud se jej držitel dříve nevzdá nebo pokud není nahrazeno, pozastaveno či zrušeno.

Je-li tento formulář použit také pro držitele osvědčení leteckého provozovatele (letecké dopravce s licencí podle nařízení (ES) č. 1008/2008) nebo v souladu s čl. M.A.201 písm. ea) přílohy I (část M) nařízení Komise (EU) č. 1321/2014, uvede se číslo (čísla) osvědčení leteckého provozovatele (AOC) vedle čísla tohoto osvědčení a podmínka 5 se nahradí těmito doplňkovými podmínkami:

6. Toto osvědčení není povolením k provozování typů letadel uvedených v podmínce 1. Oprávněním provozovat letadlo je osvědčení leteckého provozovatele.
7. Ukončení, pozastavení nebo zrušení osvědčení leteckého provozovatele leteckého dopravce s licencí podle nařízení (ES) č. 1008/2008 automaticky zneplatní toto osvědčení ve vztahu k letadlům s poznávacími značkami uvedenými v osvědčení leteckého provozovatele s výjimkou případů, kdy má organizace CAMO uzavřenu smlouvu v souladu s čl. M.A.201 písm. ea) přílohy I (část M) nařízení Komise (EU) č. 1321/2014, pokud příslušný úřad výslovně nestanoví jinak.
8. S výhradou souladu s předchozími podmínkami zůstává toto osvědčení platné po neomezenou dobu, pokud se jej držitel dříve nevzdá nebo pokud není nahrazeno, pozastaveno či zrušeno.

Datum prvního vydání: .....

Podpis: .....

Datum této revize: ..... Revize č.: .....

Za příslušný úřad: [PŘÍSLUŠNÝ ÚŘAD ČLENSKÉHO STÁTU (*)]

Strana … z …

Strana 2 ze 2

PODMÍNKY OPRÁVNĚNÍ ORGANIZACE

K ŘÍZENÍ ZACHOVÁNÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI

Číslo: [KÓD ČLENSKÉHO STÁTU *].CAMO.XXXX

(Číslo (čísla) AOC XX.XXXX)

Organizace: [NÁZEV A ADRESA SPOLEČNOSTI]

Typ/série/skupina letadla	Oprávnění ke kontrole letové způsobilosti	Oprávnění vydávat povolení k letu	Subdodavatelské organizace
	[ANO/NE] ***	[ANO/NE] ***	
	[ANO/NE] ***	[ANO/NE] ***	
	[ANO/NE] ***	[ANO/NE] ***	
	[ANO/NE] ***	[ANO/NE] ***	

Podmínky oprávnění jsou omezeny na rozsah prací uvedený ve schváleném výkladu řízení zachování letové způsobilosti (CAME), části .....

Číslo CAME: .....

Datum prvního vydání: .....

Podpis: .....

Datum této revize: ..... Revize č.: .....

Za příslušný úřad: [PŘÍSLUŠNÝ ÚŘAD ČLENSKÉHO STÁTU *]

Formulář 14 EASA, 6. vydání

(*) Nebo „EASA“, je-li příslušným úřadem EASA.

(**) U nečlenských států EU nebo EASA škrtněte.

(***) Podle potřeby škrtněte, pokud organizace není oprávněna.“