

**STANOVISKO č. 01/2007**

**EVROPSKÉ AGENTURY PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ**

**k nařízení Komise, kterým se mění nařízení Komise (ES) č. 1702/2003, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací, jehož cílem je zabezpečit zachování provozu některých letadel zapsaných v leteckém rejstříku v členských státech**

## I. Všeobecné informace

1. Účelem tohoto stanoviska je navrhnout Komisi změnu článku 2 nařízení Komise (ES) č. 1702/2003<sup>1</sup> s cílem zabezpečit zachování provozu některých letadel zkonstruovaných v bývalém Sovětském svazu a v současné době zapsaných v leteckém rejstříku v členských státech. Jak je vysvětleno dále, u řady těchto letadel agentura nebyla schopna určit schválenou konstrukci (typové osvědčení nebo tzv. zvláštní specifikace letové způsobilosti (*Specific Airworthiness Specification, SAS*)), což je nutným předpokladem pro vydání osvědčení letové způsobilosti za podmínek stanovených tímto nařízením. Proto je třeba rychle přijmout opatření k dočasnému řešení, které by zabránilo vyřazení těchto letadel z provozu na konci přechodného období, tj. zákonně lhůty vyhrazené na toto určení (28. března 2007).
2. Toto stanovisko bylo přijato na základě postupu stanoveného správní radou agentury<sup>2</sup> v souladu s ustanoveními článku 14 nařízení (ES) č. 1592/2002<sup>3</sup>.

## II. Konzultace

3. Návrh stanoviska k nařízení Komise, kterým se mění nařízení Komise (ES) č. 1702/2003 (oznámení o navrhované změně - NPA 17-2006), byl uveřejněn na internetových stránkách agentury dne 14. listopadu 2006 s omezeným konzultačním obdobím, které zohledňuje naléhavost předmětné záležitosti.
4. Do uzávěrky dne 25. prosince 2006 agentura obdržela 107 připomínek od vnitrostátních orgánů, profesních organizací a soukromých společností.
5. U všech připomínek, které agentura obdržela, byl potvrzen jejich příjem a byly zařazeny do dokumentu komentářů a odpovědí (*Comment Response Document, CRD*), který byl uveřejněn na internetových stránkách agentury dne 18. ledna 2007. Tento dokument obsahuje seznam všech osob a/nebo organizací, které zaslaly připomínky, a odpovědi agentury.
6. Většina obdržených připomínek podporuje plánované opatření popsané v tomto stanovisku. Některé připomínky sice uznávají nutnost vyřešit situaci letadel již zapsaných v leteckém rejstříku, ale současně trvají na tom, že by toto opatření nemělo sloužit k dalšímu rozšíření počtu letadel, která plně nevyhovují současnému režimu letové způsobilosti, jak je stanoven právními předpisy EU. V několika připomínkách byl dokonce vysloven požadavek, že letadla, kterým toto opatření zabezpečí zachování provozu, by neměla mít

---

<sup>1</sup> Nařízení Komise (ES) č. 1702/2003 ze dne 24. září 2003, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací (Úř. věst. L 243, 27.9.2003, s. 6). Nařízení naposledy pozměněné nařízením Komise (ES) č. 706/2006 ze dne 8. května 2006 (Úř. věst. L 122, 9.5.2006, s. 16).

<sup>2</sup> Rozhodnutí správní rady o postupu, který má agentura uplatňovat při vydávání stanovisek, certifikačních specifikací a poradenského materiálu. EASA SR/7/03 ze dne 27.6.2003 (postup při tvorbě pravidel).

<sup>3</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 ze dne 15. července 2002 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví (Úř. věst. L 240, 7.9.2002, s. 1). Nařízení naposledy pozměněné nařízením Komise (ES) č. 1701/2003 ze dne 24. září 2003 (Úř. věst. L 243, 27.9.2003, s. 5).

možnost dále rozšiřovat své pole působnosti, zejména co se týče provozu na území jiných členských států. Další připomínky naopak trvají na tom, že by letadla, na něž se opatření vztahuje, neměla být ostatními členskými státy diskriminována a mělo by jim být dovoleno rozšířit jejich tržní příležitosti. Tytéž zainteresované subjekty by rovněž uvítaly větší flexibilitu opatření, aby z něho měla prospěch i letadla, která jsou již v rámci Společenství v provozu nebo která si zakoupili občané Společenství. V několika málo připomínkách byl vyjádřen názor, že opatření by se mělo vztahovat také na všechna letadla, jejichž typ již byl některým členským státem schválen.

### III. Obsah stanoviska agentury

7. Cílem tohoto stanoviska je změna článku 2 nařízení Komise (ES) č. 1702/2003<sup>4</sup> (dále „nařízení Komise“) zabezpečující zachování provozu některých letadel zkonstruovaných v bývalém Sovětském svazu a v současné době zapsaných v leteckém rejstříku v členských státech. Jak je podrobně vysvětleno ve výše zmíněném oznámení o navrhované změně, agentura byla požádána o určení schválené konstrukce (typového osvědčení nebo zvláštní specifikace letové způsobilosti), což je nutným předpokladem pro vydání osvědčení letové způsobilosti pro řadu letadel zapsaných do leteckého rejstříku v členských státech v okamžiku vstupu nařízení Komise v platnost, která nebyla certifikována na základě předpisů, jež byly v té době ve Společenství známy<sup>5</sup>. To muselo být provedeno do 28. března 2007. Toto určení však nebylo vzhledem k nedostatku podpory ze strany konstruktérů těchto výrobků možné<sup>6</sup>. V důsledku toho má nyní, kdy se blíží konečný termín integrace těchto strojů, jen velice málo z nich možnost včas získat osvědčení letové způsobilosti na základě konstrukce schválené Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví a řada těchto letadel by tak musela být vyřazena z provozu, pokud nebude urychleně přijato okamžité řešení, které by zabezpečilo zachování jejich provozu. Komise proto dne 19. července svolala zvláštní jednání výboru Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kde bylo rozhodnuto prošetřit rozsah tohoto problému a zvážit možnosti, jak zabránit vyřazení letadel z provozu pouze z důvodu změny předpisového rámce.
8. Šetření, které agentura provedla, ukazuje, že řada letadel sovětské konstrukce zapsaných v leteckém rejstříku v členských státech nespadá do pravomoci Společenství, neboť splňuje podmínky stanovené v příloze II základního nařízení. Za tyto stroje tedy nesou plnou odpovědnost státy zápisu do rejstříku, které v souladu s ustanoveními přílohy 8 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví (ICAO) jednají v součinnosti s oprávněnými zástupci států projekce.

<sup>4</sup> Nařízení Komise (ES) č. 1702/2003 ze dne 24. září 2003, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací (Úř. věst. L 243, 27.9. 2003, s. 6). Nařízení naposledy pozměněné nařízením Komise (ES) č. 706/2006 ze dne 8. května 2006 (Úř. věst. L 122, 9.5.2006, s. 16).

<sup>5</sup> Pro zjednodušení lze říci, že se jedná o zákonné normy uvedené v nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 ze dne 16. prosince 1991 o harmonizaci technických požadavků a správních postupů v oblasti civilního letectví.

<sup>6</sup> V současném právním rámci Společenství může agentura certifikovat typ letounu pouze tehdy, požádá-li o certifikaci konstruktér.

Pokud těmto letadlům bude i nadále státem zápisu do rejstříku vydáváno standardní osvědčení letové způsobilosti podle úmluvy ICAO, mohou tyto stroje nadále využívat volnosti pohybu zaručené Chicagskou úmluvou. Jedná-li se o stroje uplatňující se v obchodní letecké dopravě, budou se na ně od 16. července 2008 vztahovat ustanovení pozměněného nařízení Rady (EHS) č. 3922/91<sup>7</sup>. Tato ustanovení mohou mít vliv na jejich další provoz, protože nebudou držiteli osvědčení letové způsobilosti Evropské agentury pro bezpečnost letectví (nedojde-li do této doby ke změnám těchto ustanovení).

9. Nařízení Komise se v plném rozsahu vztahuje na zhruba 300 letadel<sup>8</sup> sovětské konstrukce (podrobnější informace naleznete v příloženém seznamu) a tyto stroje by měly mít osvědčení letové způsobilosti vydané v souladu s přílohou tohoto nařízení – tzv. části 21. Jedině v takovém případě mají právo na volný pohyb v rámci Společenství. Vyřazení těchto letadel z provozu (zejména strojů zapojených do obchodních letů) by mělo pro jejich vlastníky a provozovatele i významné složky hospodářství členských států, ve kterých jsou zapsány v leteckém rejstříku, závažné ekonomické následky. Většina zúčastněných tuto situaci nepovažuje za spravedlivou, neboť postižené subjekty za ni nenesou přímou odpovědnost a pro tento radikální krok neexistuje bezprostřední bezpečnostní zdůvodnění. Cílem tohoto stanoviska je proto navrhnout přijatelný způsob, který zabezpečí zachování provozu těchto strojů až do okamžiku, kdy bude agentura schopna pro většinu z nich určit náležitou konstrukci schválenou Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví. To bude samozřejmě vyžadovat podporu ze strany konstruktérů a oprávněných zástupců států projekce. Pokud tuto podporu nebude možné zajistit, některá z těchto letadel již nebudou mít oprávnění k provozu na území Společenství, ale jejich vlastníci a provozovatelé budou mít čas na to, aby se přizpůsobili a přijali potřebná opatření.
  
10. Nyní je příliš pozdě a situace je příliš nejistá na to, abychom mohli předjímat úplný zákonodárný proces vedoucí ke změně přechodných ustanovení základního nařízení<sup>9</sup> nebo k vynětí všech těchto strojů z pravomoci Společenství na základě změny přílohy II. Jediným řešením je proto umožnit zachování jejich provozu na základě osvědčení letové způsobilosti pro zvláštní účely a za předpokladu, že tato letadla vyhoví i všem dalším příslušným požadavkům týkajícím se letové způsobilosti a ochrany životního prostředí. Pro agenturu je však v zásadě nemožné do 28. března 2007 (viz rovněž odstavec 7 výše) určit zvláštní specifikace letové způsobilosti (SAS), jak vyžadují čl. 5 odst. 3 a čl. 5 odst. 4 základního nařízení a rovněž ustanovení části 21A. Navrhovaným opatřením je tedy změna nařízení Komise v tom smyslu, že zvláštní specifikace letové způsobilosti (SAS) budou určovány odkazem na schválenou konstrukci států projekce, včetně informací o zachování letové

<sup>7</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1900/2006 ze dne 20. prosince 2006, kterým se mění nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 ze dne 16. prosince 1991 o harmonizaci technických požadavků a správních postupů v oblasti civilního letectví (Úř. věst. ze dne 27.12.2006).

<sup>8</sup> 45 velkých letadel v rámci obchodních letů (zejména Antonov 24, 26, 28 72 a 74), 190 těžkých vrtulníků (Kamov) a 80 víceúčelových strojů (zejména Suchoj 26/31 a Jak 18/55).

<sup>9</sup> Maximální doba, po kterou může letadlo podléhající právním předpisům Společenství zůstat pod národní kontrolou, tj. 42 měsíců, je stanovena v článku 56 základního nařízení. Tuto lhůtu může změnit pouze právní akt příslušného legislativního orgánu – Evropského parlamentu a Rady.

způsobilosti (příkazy k zachování letové způsobilosti). Toto opatření je v zásadě obdobou ustanovení čl. 2 odst. 3 písm. a), který zachovával platnost typových osvědčení vydaných nebo potvrzených členskými státy pro dobře známé výrobky. Protože však takovéto opatření neumožňuje, aby agentura získala detailní a hluboké znalosti o konstrukci příslušných výrobků, lze jej zvažovat pouze za předpokladu, že tyto informace poskytne oprávněný zástupce státu projekce, a to na základě organizačních zásad, které rovněž zajistí dostupnost informací o zachování letové způsobilosti potřebných k aktualizaci zvláštních specifikací letové způsobilosti (SAS).

11. Navrhované opatření se omezuje na letadla, která jsou již v členských státech zapsána v leteckém rejstříku. Další letadla stejných typů mohou být v členských státech zapsána v leteckém rejstříku pouze za předpokladu, že jim bylo uděleno osvědčení o schválené konstrukci Evropské agentury pro bezpečnost letectví (typové osvědčení nebo zvláštní specifikace letové způsobilosti, SAS), které zajistí jejich plnou integraci do bezpečnostního systému agentury. Aby se zabránilo uvedení dalších letadel do Společenství během přípravy tohoto nařízení (ode dne, kdy byl po jednání zvláštního výboru uvedeném v odstavci 7 zveřejněn úmysl přistoupit ke změně, do 28. března 2007) na základě výjimky vzhledem k právu přiznanému v minulosti, vztahuje se opatření pouze na stroje, které se v rejstříku daného členského státu nacházely ke dni 1. července 2006. Toto ustanovení některé připomínky zpochybňovaly, neboť podle všeho byla k tomuto datu některá letadla již zakoupena, ale stále čekají na zápis do leteckého rejstříku. Agentura však návrh v tomto bodě nezměnila, neboť se domnívá, že zavedení požadované flexibility by otevřelo prostor pro možné zneužívání. Může být skutečně obtížné ověřit, zda letadlo bylo zakoupeno s úmyslem zapsat je v leteckém rejstříku v jednom z členských států. Další problém představuje stanovení, kdo by stroj měl zakoupit, aby se na něj opatření vztahovalo; zavedení podmínky občanství by mohlo být vnímáno jako diskriminační, případně odporující zásadě svobody usazování.
12. Navrhované opatření se omezuje pouze na letadla, jimž bylo k výše uvedenému datu již v některém členském státě vydáno osvědčení letové způsobilosti. Cílem tohoto omezení je zajistit, aby z opatření měly prospěch pouze stroje, jejichž bezpečnostní stav je mezinárodně uznáván a jejichž zachování letové způsobilosti podporuje stát projekce. Tím se směřuje k minimalizaci rizik souvisejících s omezenými znalostmi agentury o konstrukci těchto letounů. V důsledku toho se toto opatření nemusí týkat strojů, které v současné době létají na základě národního osvědčení letové způsobilosti pro zvláštní účely nebo povolení k letu. Agentura souběžně s tímto stanoviskem vydává stanovisko týkající se povolení k letu, které by, bude-li schváleno Komisí, mělo poskytnout řešení pro tato letadla. Uvedené stanovisko skutečně navrhuje, aby podmínky stanovené členskými státy pro vydávání těchto povolení připouštěly výjimku vzhledem k právu přiznanému v minulosti a aby se související osvědčení letové způsobilosti do 28. března 2008 považovala za povolení k letu vydaná v souladu s částí 21. Pokud po tomto termínu bude třeba tato povolení prodloužit, budou muset být znovu vydána, pokud danou konstrukci výslovně schválila agentura.

13. Navrhované opatření je časově omezené; takto určené SAS mají platnost pouze 5 let. Z bezpečnostního hlediska lze toto omezení zdůvodnit skutečností, že opatření neumožňuje agentuře získat potřebné technické znalosti konstrukce (viz výše). Omezení bude motivovat konstruktéry, aby agentuře napomáhali při určování potřebné schválené konstrukce a tak umožnili plnou integraci svého letadla do systému Evropské agentury pro bezpečnost letectví. Pokud by agentura nemohla určit schválenou konstrukci ani po zevrubném technickém hodnocení před uplynutím této lhůty, může dojít k tomu, že některé stroje nezískají osvědčení letové způsobilosti a nebudou již oprávněny na území členských států létat. Toto omezení některé připomínky zpochybňovaly. Některé subjekty by uvítaly, kdyby bylo přechodné období prodlouženo ze smluvních důvodů až do konce letní sezóny roku 2012<sup>10</sup>. Další připomínky navrhují flexibilitu, která by umožnila prodloužení u letadel procházejících procesem hodnocení a ověření, k jehož dokončení je ještě zapotřebí určitý čas. Další připomínka navrhuje revizi uprostřed uvedeného období, která by vyhodnotila důsledky omezení. Ani zde agentura svůj návrh nezměnila, protože nařízení Komise bude možné s ohledem na vývoj pozměnit, pokud to Komise bude považovat za potřebné. Z tohoto hlediska je návrh na revizi uprostřed uvedeného období rozumný, ale tento krok může agentura provést sama, aniž by k tomu bylo třeba zavádět do nařízení zákonný požadavek. Navíc není vhodné a žádoucí, aby byla prodloužení považována za nevyhnutelnou záležitost, s níž se musí počítat.
14. Přestože toto stanovisko bylo vypracováno především pro letadla sovětské konstrukce, navrhované opatření tuto skutečnost výslovně nestanoví. V důsledku toho ho bude možné uplatnit i na letadla, která nedostala výjimku vzhledem k právu přiznanému v minulosti, nebo pro která dosud nebylo určeno typové osvědčení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, pokud splňují příslušné podmínky. Je však třeba zdůraznit, že do systému Evropské agentury pro bezpečnost letectví dosud nebylo včleněno jen několik málo letadel. Výjimky se týkají strojů, u nichž nelze určit konstrukční organizaci, která by byla ochotna spolupracovat s agenturou. V tomto případě považuje agentura za běžný postup určování podle zvláštních specifikací letové způsobilosti (SAS) formou případ od případu, stejně jako je tomu u letadel bez držitelů osvědčení konstrukce – ojedinělých letadel – která podle části 21 nemají nárok na udělení typového osvědčení, ale vykazují natolik bezpečný provoz, že jim je umožněno dále létat.
15. Co se týče letounů zkonstruovaných ve státech, které ke Společenství přistoupili až po okamžiku vstupu základního nařízení v platnost, není záměrem, aby se na ně navrhované opatření vztahovalo. Byl zahájen paralelní proces s podporou příslušných vnitrostátních leteckých úřadů, jehož cílem je plná integrace těchto států do systému Evropské agentury pro bezpečnost letectví. Pokud nelze ve stanovené lhůtě určit typové osvědčení, nebo pokud se tato letadla stanou ojedinělými v důsledku nedostatečné podpory držitelů osvědčení o konstrukci, může jim být na základě posouzení jednotlivých případů vydáno osvědčení letové způsobilosti pro zvláštní účely. Agentura

---

<sup>10</sup> Provozovatelé letadel pro zemědělské práce.

uvažuje o vydání potřebných zvláštních specifikací letové způsobilosti (SAS) ve spolupráci s příslušnými vnitrostátními leteckými úřady.

16. Na základě určení potřebných zvláštních specifikací letové způsobilosti (SAS) navrhované opatření představuje pro vnitrostátní letecké úřady právní základ pro vydávání osvědčení letové způsobilosti pro zvláštní účely. Tyto zvláštní specifikace letové způsobilosti jsou konstrukční schválení, včetně všech nezbytných podmínek a omezení potřebných k zajištění úrovně bezpečnosti a ochrany životního prostředí, která je ekvivalentní úrovni vyplývající z ověření dodržování požadavků certifikačních základů stanovených v souladu s ustanoveními části 21. Agentura nevidí důvod, proč by do těchto zvláštních specifikací letové způsobilosti (SAS) měla být zaváděna omezení, která by příslušným letadlům bránila v provádění činností, jež provádějí nyní. Zavedení těchto omezení by mimoto popřelo cíl opatření. Další omezení by každopádně byla obtížně zdůvodnitelná, protože by jim nepodléhala letadla téhož typu registrovaná v třetí zemi. Proto budou letadla, na něž se navrhované opatření vztahuje, oprávněna přepravovat osoby a náklad v případě, že jsou k tomu oprávněna i dnes. Související osvědčení letové způsobilosti pro zvláštní účely jsou osvědčení vydaná v souladu se základním nařízením a vztahuje se na ně článek 8 tohoto nařízení. Musí je akceptovat všechny členské státy, které na provoz příslušných strojů nesmějí uvalovat podmínky přesahující rámec podmínek uvedených ve zvláštních specifikacích letové způsobilosti.
17. Používání letadel s osvědčením letové způsobilosti pro zvláštní účely v rámci obchodních letů však neodpovídá současné praxi. Nedávno schválené rozšíření nařízení č. 3922/91 na obchodní leteckou dopravu letouny vyžaduje, aby tato letadla měla „standardní“ osvědčení letové způsobilosti vydané v souladu s tímto nařízením. I když termín „standardní“ není v citovaném nařízení definován, lze jej chápat jako běžné osvědčení letové způsobilosti, tedy nevztahující se na osvědčení letové způsobilosti pro zvláštní účely. Tento stav je třeba napravit dříve, než citované rozšíření vstoupí v platnost (pravděpodobně v červnu 2008). Agentura se hodlá touto otázkou zabývat v rámci zpracování prováděcích předpisů k rozšíření základního nařízení na letecký provoz a své návrhy v patřičné době předloží Komisi.
18. V připomínkách bylo zmíněno, že v mezinárodní praxi jsou letouny s osvědčením letové způsobilosti pro zvláštní účely považovány za nezpůsobilé k volnému pohybu na základě Chicagské konvence. V důsledku tohoto postoje by mohly být letouny registrované v Evropě a s osvědčením letové způsobilosti pro zvláštní účely vystaveny omezením ze strany dalších států v rámci ICAO. V této souvislosti by agentura chtěla uvést, že se v rámci Společenství sice striktně dodržují minimální standardy ICAO uvedené v příloze 8, ale současně se Společenství rozhodlo zavést přísnější požadavky, neboť se domnívá, že současné standardy letové způsobilosti ICAO nezajišťují jeho občanům dostatečnou míru ochrany. V důsledku tohoto kroku základní požadavky obsažené v příloze I nařízení č. 1592/2002 zajišťují shodu se standardy ICAO, ale opak nemusí být pravdou. To může znamenat, že letadla, která sice nesplňují základní požadavky Společenství, avšak splňují standardy ICAO, nebudou omezována ve volném pohybu, k němuž jsou oprávněna na základě Chicagské konvence a případně také dvoustranných dohod o poskytování

leteckých služeb. Toto je i případ letadel, kterých se týká navrhované opatření, jimž řada signatářů ICAO vydala standardní osvědčení letové způsobilosti, přičemž nikdo nezpochybil skutečnost, že tyto stroje splňují příslušné standardy ICAO. Pro zamezení jakýchkoliv pochybností a nedorozumění bude na osvědčeních letové způsobilosti pro zvláštní účely uvedeno, že splňují standardy ICAO. Tuto skutečnost by měli přijmout všichni signatáři ICAO, neboť by bylo diskriminační, kdyby se k jednomu a témuž typu letadla přistupovalo odlišně na základě toho, zda by bylo zapsáno v leteckém rejstříku v členském státě EU nebo v jiné signatářské zemi ICAO.

19. Co se týče zachování letové způsobilosti, na letadla s osvědčením letové způsobilosti pro zvláštní účely se vztahují ustanovení nařízení Komise č. 2042/2003, která se týkají údržby letadel (část M). Proto jim budou vydávána tzv. osvědčení kontroly letové způsobilosti (*Airworthiness Review Certificate*, ARC), jejichž platnost bude vyplývat ze souladu s příslušnými ustanoveními uvedeného nařízení. Je třeba uvést, že z těchto letadel by velké letouny a stroje používané k obchodním letům měly tato ustanovení již splňovat; nedostupnost konstrukčních údajů bohužel u těchto letounů prakticky znemožnila vydávání oprávnění podle části 145 a průkazů způsobilosti podle části 66. V důsledku této situace uvedené stroje létají nelegálně. Totéž se stane všem ostatním letadlům jakmile část M vstoupí v platnost, tj. 28. září 2008. Proto agentura a členské státy, kterým hrozí nejzávažnější dopady, souběžně pracují na řešení vycházejícím z ustanovení čl. 10 odst. 5 a 6 základního nařízení. Ačkoli by se tato výjimka týkala pouze údržby strojů An-26, bylo by ji možné s obdobnými podmínkami upravit i pro další typy. Toto řešení by mělo umožnit, aby letadla s osvědčením letové způsobilosti pro zvláštní účely vydaným v souladu s navrhovaným opatřením byla řádně udržována v dostatečně řízeném prostředí.
20. Při přípravě změny nařízení Komise č. 1702/2003, která by měla zohlednit navrhované opatření, si agentura uvědomila, že text pozměněného článku, který je již tak dosti nesrozumitelný, by byl po úpravě ještě složitější, pokud by se této příležitosti nevyužilo k jeho přeformulování. Považovala rovněž za vhodné objasnit interpretaci a výklad první věty čl. 2 odst. 3, protože některá letadla byla zkonstruována v době, kdy ještě pojem typového osvědčení neexistoval. Toto není důvodem pro neudělení výjimečného schválení konstrukce vzhledem k právu přiznanému v minulosti, protože osvědčení letové způsobilosti vydaná těmto letadlům v dané době měla stejnou hodnotu jako typové osvědčení. Příložený návrh změny nařízení si klade za cíl splnění těchto záměrů, aniž by tím byl postižen původní úmysl zákonodárců, tj. zabezpečit zachování provozu letadel, která by se jinak nedala převést do systému Evropské agentury pro bezpečnost letectví, více než je nezbytně nutné. Je ovšem třeba poznamenat, že ustanovení čl. 2 odst. 10 a 11 zmizí, protože platí pouze do 27. března 2007.
21. Z připomínek týkajících se koncepce zvláštních specifikací letové způsobilosti (SAS) agentura vyvodila, že vznikl určitý zmatek v důsledku skutečnosti, že ustanovení obsažená v bodě 21A.173 písm. b) odst. 2 a bodě 21A.184 odpovídajícím způsobem nezohledňují ustanovení čl. 5 odst. 3 písm. b) a čl. 15 odst. 1 písm. b) základního nařízení, neboť uvádějí, že základem osvědčení letové způsobilosti pro zvláštní účely jsou zvláštní specifikace letové



způsobilosti. Toto je evidentně redakční chyba, kterou je nutno odstranit změnou těchto ustanovení části 21.

#### **IV. Posouzení dopadu na právní předpisy**

22. Posouzení dopadu na právní předpisy obsažené v oznámení o navrhované změně NPA 17 stanovilo pět potenciálních možností přístupu k dané problematice. Po uvážení jejich proveditelnosti se zřetelem na nedostatek času jsme však dospěli k závěru, že skutečně realizovat se dají pouze dvě řešení – to, které je obsaženo v tomto stanovisku, nebo „neudělat nic“. Na základě podrobného vyhodnocení obsaženého v oznámení o navrhované změně, které nezpochybňovala žádná z připomínek, agentura dospěla k závěru, že druhé řešení, tj. „neudělat nic“, není vhodné. Jeho negativní ekonomické, společenské a mezinárodní dopady daleko převažují nad několika málo potenciálními přínosy v oblasti bezpečnosti a ochrany životního prostředí. Zastává proto názor, že opatření, kterým se uděluje výjimka vzhledem k právu přiznanému v minulosti, je nejlepším krokem k zabezpečení zachování provozu dotčených letadel s osvědčeními letové způsobilosti pro zvláštní účely za předpokladu, že toto opatření bude obsahovat dostačující bezpečnostní mechanismy zabráňující šíření letadel zkonstruovaných v bývalém Sovětském svazu do leteckých parků členských států a podpoří integraci těchto typů do regulačního systému Evropské agentury pro bezpečnost letectví. Toto je cílem změny nařízení Komise, která je připojena k tomuto stanovisku.

V Kolíně nad Rýnem dne 30. ledna 2007

P. GOUDOU  
výkonný ředitel

## **Letadla sovětské konstrukce, na něž se vztahuje část 21**

Tento seznam obsahuje typy letadel, pro něž členské státy vydaly osvědčení letové způsobilosti nebo povolení k letu. Tento seznam vychází z informací, které má agentura k dispozici. Nejedná se o oficiální dokument, který by agenturu zavazoval.

Je třeba upozornit na to, že opatření popsané v tomto stanovisku se bude týkat pouze letadel, jimž bylo vydáno osvědčení letové způsobilosti ve smyslu definice uvedené v části 21 (tato definice vylučuje osvědčení letové způsobilosti pro zvláštní účely).

### **Velká dopravní letadla**

- Antonov
  - An-24
  - An-24B
  - An-26
  - An-26B
  - An-28
  - An-72-100
  - An-72-100D
  - An-74
  - An-74-200
  - An-74-TK-100
- Tupolev
  - Tu-154M
- Jakovlev
  - Jak-40

### **Vrtulníky**

- Kamov
  - Ka-26
  - Ka-32
  - Ka-32A11BC
  - Ka-32AO
  - Ka-32C
  - Ka-32T

### **Všeobecné letectví**

- Interavia Servis
  - 62TA
  - 70TA
  - 80TA
  - 82TA
- Suchoj
  - Su-26\*
  - Su-26M\*
  - Su-26M2\*
  - Su-29
  - Su-31
  - Su-31M

- Jakovlev
  - Jak-18T
  - Jak-54
  - Jak-55
  - Jak-55M

\* Podle evidence Evropské agentury pro bezpečnost letectví byla těmto letounům vydána v členských státech pouze osvědčení letové způsobilosti pro zvláštní účely nebo povolení k letu.