



STANOVISKO č. 4/2008

EURÓPSKEJ AGENTÚRY PRE BEZPEČNOSŤ LETECTVA

z 5. septembra 2008

**k nariadeniu Komisie, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Komisie (ES)
č. 2042/2003 z 20. novembra 2003 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel
a leteckých výrobkov, častí a zariadení a o schvaľovaní organizácií a personálu
zapojených do týchto činností**

*„Nové požiadavky na odbornú prípravu personálu údržby v súvislosti s prepojavacími
systémami elektrickej inštalácie“*

I. Všeobecne

1. Účelom tohto stanoviska je navrhnuť Komisii zmenu a doplnenie nariadenia Komisie (ES) č. 2042/2003¹. Rozsah tejto činnosti v oblasti tvorby predpisov je vymedzený v referenčnom rámci MDM.002 a podrobnejšie opísaný ďalej.
2. Stanovisko bolo prijaté postupom, ktorý stanovila správna rada² Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“) v súlade s ustanoveniami článku 19 nariadenia (ES) č. 216/2008³ (ďalej len „základné nariadenie“).

II. Konzultácia

3. Oznámenie o návrhu zmeny a doplnenia (*Notice of Proposed Amendment; NPA*) 2007-01⁴ obsahujúce návrh stanoviska k nariadeniu Komisie, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Komisie (ES) č. 2042/2003, bolo uverejnené 10. marca 2007 na internetových stránkach agentúry.
4. Do konečného termínu 13. júna 2007 dostala agentúra 116 pripomienok od vnútroštátnych orgánov, profesijných organizácií a súkromných spoločností.
5. Prijatie všetkých pripomienok bolo potvrdené a pripomienky boli začlenené do dokumentu pripomienok a odpovedí (*Comment Response Document; CRD*) 2007-01, ktorý bol 6. marca 2008⁵ uverejnený na internetových stránkach agentúry. Tento dokument obsahuje zoznam všetkých osôb a organizácií, ktoré predložili pripomienky, a odpovede agentúry.

III. Obsah stanoviska agentúry

6. Zmeny nariadenia (ES) č. 2042/2003 sú súčasťou komplexnejšieho súboru opatrení, ktoré na podnet agentúry majú znížiť identifikované bezpečnostné riziká súvisiace s prepojovacími systémami elektrickej inštalácie (*Electrical Wiring Interconnection Systems; EWIS*) veľkých letúnov. Certifikačné špecifikácie letovej spôsobilosti veľkých letúnov (CS-25) boli upravené a rozšírené s cieľom zvýšiť bezpečnosť návrhu a zlepšiť zachovanie letovej spôsobilosti týchto systémov.
7. Zmeny časti M a časti 66, navrhované v tomto stanovisku, majú za cieľ zvýšiť informovanosť všetkých pracovníkov zapojených do zachovania letovej spôsobilosti o konkrétnych bezpečnostných rizikách EWIS pri vykonávaní údržby, ktoré sú podrobne opísané ďalej.
8. Zmena časti M zaistí primeranú kontrolu spôsobilosti personálu organizácie, ktorá vykonáva údržbu na zachovanie letovej spôsobilosti. Z tohto dôvodu bolo zmenené a doplnené ustanovenie M.A.706 s cieľom zabezpečiť, aby hodnotenie spôsobilosti personálu, ktorý riadi činnosti na zachovanie letovej spôsobilosti, kontrolu letovej spôsobilosti a audit kvality, bolo v súlade s postupom. Týmto opatrením obnoví aj súlad

¹ Nariadenie Komisie (ES) č. 2042/2003 z 20. novembra 2003 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a leteckých výrobkov, častí a zariadení a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností (Ú. v. EÚ L 315, 28.11.2003, s. 1). Nariadenie bolo naposledy zmenené a doplnené nariadením Komisie (ES) č. 376/2007 (Ú. v. EÚ L 94, 4.4.2007, s. 18).

² Rozhodnutie správnej rady o postupe, ktorý má agentúra uplatňovať pri vydávaní stanovísk, osvedčení, špecifikácií a poradenských materiálov (postup pri tvorbe predpisov) EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES (Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1).

⁴ Pozri archív tvorby predpisov na http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php (len v angličtine).

⁵ Pozri archív tvorby predpisov na http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php (len v angličtine).

s príslušnými personálnymi požiadavkami na organizácie údržby uvedené v časti 145. To znamená, že súčasťou previerky spôsobilosti by malo byť hodnotenie personálu, ktorý pracuje s prvkami systémov EWIS.

9. Zmena časti 66 rozšíri požiadavky základných znalostí osvedčujúcich pracovníkov údržby na dva konkrétne body súvisiace s EWIS. Navyše sa požadovaná úroveň základných znalostí osvedčujúceho personálu kategórií B1 a B2 modulu EWIS, ktorí majú osobitné výsady súvisiace s údržbou elektrických systémov, zvýši z úrovne 2 na úroveň 3. Preto sa navrhuje zmena a doplnenie časti 66 v doplnku I (Požiadavky na základné znalosti), kým časť 66 v doplnku II (Základný štandard skúšania) nebolo potrebné meniť ani dopĺňať.
10. Personál, ktorý už má preukaz spôsobilosti technika údržby lietadiel s potvrdeným typovým výcvikom a ktorý už má kvalifikáciu osvedčujúceho personálu (alebo podporného personálu) podľa časti 145, absolvuje primeraný výcvik v oblasti prvkov EWIS v rámci ďalšieho odborného vzdelávania (145.A.35). To znamená, že ustanovenia už v nariadení existujú, a preto ďalšie zmeny časti 145 nie sú potrebné. Na špecifické vzdelávanie týkajúce sa systémov EWIS sa nenavrhuje žiadny časový rámec, pretože personál musí každé dva roky absolvovať pravidelný výcvik v súlade s ustanovením 145.A.35 ods. d): tento interval sa považuje za primeraný a mal by byť „poslednou záchrannou sieťou“, pretože osvedčujúci personál vykonáva kontrolu alebo údržbu EWIS, ktorá môže spôsobiť znehodnotenie elektrickej inštalácie.
11. Komplexné prijateľné prostriedky dosiahnutia súladu výcviku technického personálu v oblasti systémov EWIS zabezpečuje agentúra. Usmerňujúcim technickým materiálom na vypracovanie sylabu odbornej prípravy a na zvýšenie informovanosti personálu zapojeného do riadenia činností súvisiacich so zachovaním letovej spôsobilosti a vykonávaním údržby sú AMC 20-21, AMC 20-22 a AMC 20-23⁶.

IV. Hodnotenie vplyvu právnej úpravy

12. Ako je uvedené v odseku 6, zmeny a doplnenia nariadenia (ES) č. 2042/2003 sú súčasťou komplexnejšieho súboru opatrení, ktoré na podnet agentúry majú znížiť identifikované bezpečnostné riziká súvisiace s prepojovacími systémami elektrickej inštalácie (EWIS) veľkých letúnov. Hodnotenie vplyvu celej právnej úpravy v NPA 2007-01 viedlo agentúru k záveru, že navrhované zmeny predpisov a štandardov by boli odôvodnené, keby sa vyhodnotili rozličné vplyvy týchto zmien.
13. Vzhľadom na to, že uvedené rôzne zmeny sú navzájom prepojené, je ťažké samostatne určiť konkrétny dosah na bezpečnosť, ktorý by bolo možné prisúdiť určitým zložkám tohto súboru tvorby pravidiel. Za celý súbor sa preukázalo, že zavedením nových predpisov sa v najbližších 25 rokoch predíde v kategórii letúnov dopravného parku USA 32,8 incidentom alebo nehodám vrátane 1,2 smrteľnej nehody. Po prepočte na rozsah európskeho parku to znamená prevenciu 22,4 incidentov alebo nehôd veľkých letúnov, vrátane 0,8 smrteľnej nehody.
14. Ďalším prínosom je úspora nákladov v dôsledku prevencie porúch elektrického vedenia, ktoré zapríčiňujú meškanie letov. Po prepočte údajov (dostupných z USA) na európsky park by sa za 25 rokov dosiahli úspory až 61 miliónov EUR.
15. Náklady, ktoré vzniknú zainteresovaným stranám možno rozpísať takto:
 - Náklady schválených výcvikových organizácií podľa časti 147, ktoré budú musieť aktualizovať svoje výcvikové plány a skúšky z odbornej prípravy podľa časti 66, aby zahrňali ustanovenia časti 66.
Závažné zmeny a doplnenia časti 66 v doplnku I už boli navrhované v oznámení NPA

⁶ Rozhodnutie výkonného riaditeľa agentúry č. 2003/12/RM z 5. novembra 2006 o všeobecne prijateľných prostriedkoch zachovania letovej spôsobilosti výrobkov, častí a zariadení („AMC-20“). Rozhodnutie bolo naposledy zmenené a doplnené rozhodnutím výkonného riaditeľa Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva č. 2008/004/R z 25. apríla 2008.

2007-07. Výsledkom bude stanovisko, aby sa nariadenie (ES) č. 2042/2003 zmenilo do konca tohto roka. Menšie úpravy výcvikových plánov, ktoré sú potrebné na zaradenie prvkov EWIS, tak možno skombinovať s väčšími úpravami vyplývajúcimi z uvedeného oznámenia. Vplyv je preto zanedbateľný.

- Náklady organizácií podľa časti 145, ktoré budú musieť aktualizovať ďalšie odborné vzdelávanie personálu údržby. Tieto organizácie musia aktualizovať svoje ďalšie odborné vzdelávanie každých 24 mesiacov, aby zohľadnili technický vývoj. Doplnenie prvkov EWIS v rámci pravidelnej aktualizácie výcviku nebude mať žiadny väčší vplyv.

- Náklady organizácií riadiacich zachovanie letovej spôsobilosti, ktoré budú musieť ustanoviť postup a štandard zisťovania a kontrolovania odbornej spôsobilosti personálu.

Tieto náklady nie sú zanedbateľné, ale sú jednorazové. Navyše, vzhľadom na 18-mesačnú lehotu na zavedenie budú mať dotknuté organizácie možnosť využiť na návrh konkrétneho postupu a vytvorenie štandardov pravidelnú aktualizáciu postupov a štandardov v súlade s požiadavkami systémového prístupu k riadeniu kvality. Preto sa celkový vplyv nepovažuje za významný.

16. Agentúra zastáva názor, že navrhované opatrenia budú mať pozitívny vplyv na bezpečnosť a menší negatívny hospodársky účinok na ovplyvnené organizácie. Vzhľadom na uvedené zistenia agentúra považuje navrhované zmeny za odôvodnené.

V Kolíne 5 septembra 2008

P. GOUDOU
výkonný riaditeľ