



**STANOVISKO Č. 03/2009**

**EVROPSKÉ AGENTURY PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ**

**ze dne 7. prosince 2009**

**k nařízení Komise, kterým se mění 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.**

***„Typová osvědčení pro zvláštní účely a osvědčení letové způsobilosti pro zvláštní účely“***

## I. Obecná ustanovení

1. Účelem tohoto stanoviska je navrhnout Komisi, aby změnila nařízení Komise (ES) č. 1702/2003<sup>1</sup> a jeho přílohu (dále jen „část 21“) začleněním detailně vypracovaných a zvýšených požadavků týkajících se vydávání typových osvědčení pro zvláštní účely a osvědčení letové způsobilosti pro zvláštní účely.
2. Toto stanovisko bylo přijato v souladu s postupem stanoveným správní radou<sup>2</sup> Evropské agentury pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“) v souladu s ustanoveními článku 19 nařízení Komise (ES) č. 216/2008<sup>3</sup> (dále jen „základní nařízení“).

## II. Konzultace

3. Oznámení o navrhované změně (NPA) 2008-06<sup>4</sup>, jež obsahovalo návrh stanoviska k nařízení Komise (ES) č. 1702/2003, bylo zveřejněno na internetových stránkách agentury dne 10. dubna 2008.
4. K datu uzávěrky dne 10. července 2008 obdržela agentura 120 připomínek od 24 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 (CRD), který byl uveřejněn na internetových stránkách agentury dne 21. srpna 2009. Tento CRD obsahuje seznam všech osob a/nebo organizací, jež předložily připomínky, a odpovědi agentury.
6. Hlavním záměrem oznámení o navrhované změně (NPA) 2008-06 bylo detailně vypracovat a zvýšit požadavky pro vydávání typových osvědčení pro zvláštní účely a osvědčení letové způsobilosti pro zvláštní účely. V NPA se uvádí veškeré případy, kdy mohou být osvědčení letové způsobilosti pro zvláštní účely vydávána. Obsahuje rovněž případy, ve kterých bylo trvalé povolení k letu nedávno vydáno v souladu s bodem 21A.701 odst. 15. Tato možnost vydávání uvedená v části 21 byla shledána přechodným opatřením do té doby, než budou pravidla pro osvědčení letové způsobilosti pro zvláštní účely zdokonalena tak, aby mohla být uplatňována pro tuto kategorii letadel. Z tohoto důvodu se v NPA předpokládá, že platnost bodu 21A.701 odst. 15 bude ukončena.
7. Společenství vlastníků letadel, kteří v současné době létají na základě trvalého povolení k letu, vzneslo společně s vnitrostátními úřady pro civilní letectví četné připomínky proti zrušení možnosti vydávání povolení k letu dle bodu 21A.701 odst. 15.
8. Agentura přiznává, že dopad navrženého opatření nemůže být zcela posouzen bez konečných výsledků NPA 2008-07 („Proces ELA“, „Standardní změny a opravy“ a „Certifikační specifikace pro lehká sportovní letadla“) a že zrušení možnosti vydávání trvalého povolení k letu by mohlo mít za následek zákaz letu letadel.

---

<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, str. 6.).

<sup>2</sup> Rozhodnutí správní rady o postupu agentury při vydávání stanovisek, certifikačních specifikací a poradenských materiálů („Postup při tvorbě pravidel“). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

<sup>3</sup> 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 (Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1.).

<sup>4</sup> Viz Archiv tvorby předpisů na [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

Z tohoto důvodu agentura rozhodla, že z tohoto NPA vypustí navrhované změny k bodům 21A.701, 21A.703, 21A.719, 21A.723, 21B.325 a související změny v přijatelných způsobech průkazu (AMC) a poradenském materiálu (GM) k části 21.

9. Bez ohledu na výše uvedené agentura nadále zaujímá stanovisko, že povolení k letu není náležitým osvědčením letové způsobilosti pro letadla, která jsou trvale provozována v podstatě ve stejné konfiguraci a za stejných okolností tak, jak bylo vysvětleno ve vysvětlivce k tomuto NPA.
10. Z tohoto důvodu agentura zamýšlí dát popud k činnosti vedoucí k vytvoření nových pravidel, která se zaměří na požadavky na získání a zachování letové způsobilosti a příslušných osvědčení pro odpovídající letadla. Takováto činnost může zohlednit novou situaci v oblasti předpisů po provedení NPA 2008-07 a dílčí problematiku letadel, která jsou nyní provozována na základě trvalého povolení k letu.
11. V reakci na další připomínky začlenila agentura do pozměňovacího návrhu nová ustanovení. Tato ustanovení berou v úvahu snadný převod letadla z režimu normálního osvědčení letové způsobilosti do režimu osvědčení letové způsobilosti pro zvláštní případy v situacích, kdy u daného typu letadla chybí držitel typového osvědčení (tzv. orphan aircraft). To, nicméně, neřeší trvajícím problémem týkajícím se zachování letové způsobilosti, jak bylo mnohými připomínkováno, například dostupnost řádně certifikovaných náhradních dílů.
12. Všechna výše uvedená rozhodnutí byla zohledněna v dokumentu CRD, který byl uveřejněn společně se zněním pravidel, jež vznikla začleněním připomínek.
13. K datu 8. června 2009 byly k dokumentu CDR přijaty čtyři připomínky od tří subjektů. Žádná z těchto připomínek nevedla agenturu k tomu, aby ve svých návrzích učinila dodatečné změny.

### III. Obsah stanoviska agentury

14. Toto stanovisko navrhuje změnu znění části 21, zejména ustanovení týkající se vydávání typových osvědčení pro zvláštní účely a osvědčení letové způsobilosti pro zvláštní účely. Koncept osvědčení letové způsobilosti pro zvláštní účely je zapracován do základního nařízení pro účely použití v případech, kdy letadla nemohou vyhovět všem příslušným požadavkům na získání letové způsobilosti, ale u nichž může být zajištěna přiměřená bezpečnost díky omezením, limitům a dalším zmírňujícím opatřením. Tento koncept je rovněž zahrnut v části 21, nicméně z důvodu nedostatku času dosud nebyl zpracován detailní a komplexní soubor požadavků ani AMC/GM. Do té doby bude pro letadla, pro která již neexistuje aktivní držitel typového osvědčení, používáno osvědčení letové způsobilosti pro zvláštní účely. Rovněž tak pro letadla, která podléhají dohledu agentury a kterým agentura (ještě) nevydala typové osvědčení, bude použito osvědčení letové způsobilosti pro zvláštní účely. Postupy vytvořené pro tato letadla bude nutno kodifikovat v části 21.
15. Současné předpisy udávají dvě možnosti k získání osvědčení letové způsobilosti pro zvláštní účely. Ty jsou v tomto stanovisku dále popsány a detailně rozpracovány:
  - *osvědčení letové způsobilosti pro zvláštní účely získané na základě typového osvědčení pro zvláštní účely:*  
Tento typ osvědčení je určen pro letadla, která nemohou vyhovět veškerým příslušným požadavkům na letovou způsobilost, protože jsou speciálně navržena ke zvláštním účelům, jako například práškovací letadla, letadla pro ovlivňování počasí atd.
  - *osvědčení letové způsobilosti pro zvláštní účely získané na základě schválení, které potvrzuje shodu se zvláštními specifikacemi letové způsobilosti (SAS) a které vydává agentura ve zvláštních případech:*  
Toto osvědčení je určeno pro jednotlivá letadla, která z různých důvodů nemohou vyhovět veškerým příslušným požadavkům na letovou způsobilost, ale

u nichž může být zajištěna přiměřená bezpečnost díky omezením, limitům a dalším zmírňujícím opatřením. Příkladem letadel, u kterých se toto osvědčení dnes používá, jsou letadla, která nemají aktivního držitele typového osvědčení (tzv. „orphan aircraft“) a letadla navržená v bývalém Sovětském svazu, pro které agentura (ještě) nevydala typové osvědčení. Nová ustanovení jsou navržena tak, aby umožnila snadné převedení letadla z normálního režimu letové způsobilosti do režimu osvědčení letové způsobilosti pro zvláštní případy v případě, že se letadlo stane letadlem bez aktivního držitele typového osvědčení.

Toto stanovisko předpokládá zařazení třetí možnosti k získání osvědčení:

- *osvědčení letové způsobilosti pro zvláštní účely získané na základě typového osvědčení a doplňkového typového osvědčení pro zvláštní účely:*

Toto osvědčení je určeno pro letadla, která již na základě běžného typového osvědčení mají běžné osvědčení o letové způsobilosti, ale jsou upravena pro zvláštní účely tak, jak je výše uvedeno v prvním případě. Bez této nové možnosti by pro úpravce letadla pro zvláštní účely existovala jen jediná možnost, jak získat povolení, a to podání žádosti o vydání zcela nového typového osvědčení pro zvláštní účely. S tím související odpovědnost za celkový návrh letadla obvykle přesahuje schopnosti úpravce a nebyla by ani v souladu s ustanoveními v hlavě E, pod která běžná úprava letadla spadá.

#### IV. Hodnocení dopadu regulace

16. Očekává se, že navrhovaná změna bude mít mírně pozitivní dopad na oblast bezpečnosti s ohledem na to, že hlavním účelem tohoto regulačního opatření bylo to, aby do požadavků byly zahrnuty jak současné postupy agentury, tak předchozí postupy členských států. Co se týče letadel bez aktivního držitele typového osvědčení, bude daleko přesněji stanovena odpovědnost jednotlivých subjektů, což umožní efektivnější dohled nad zachováváním letové způsobilosti. To by mělo přispět k vyšší bezpečnosti.

Podmínky pro vydávání zvláštních specifikací letové způsobilosti pro letadla z bývalého Sovětského svazu zajistí základní a jednotnou úroveň bezpečnosti. Jen ty typy letadel, které projdou zkouškou shody dle zvláštních specifikací letové způsobilosti (SAS), budou moci být provozovány podle osvědčení letové způsobilosti pro zvláštní účely. Také od tohoto opatření se očekává přínos pro vyšší bezpečnost.

17. Očekává se celkově kladný ekonomický dopad této navrhované změny. Veškerá dotčená letadla potřebují určitou formu osvědčení o letové způsobilosti a ve všech případech je nezbytné schválení návrh letadla agenturou, po kterém následuje proces zjištění shody, což provádí členský stát, v němž je letadlo registrováno. To znamená, že sazby a poplatky v souvislosti s účastí příslušného orgánu budou pro různé možnosti podobné.

Automatická nebo téměř automatická změna kategorie formy osvědčení o letové způsobilosti u letadel bez aktivního držitele typového osvědčení do určité míry sníží administrativní zátěž, a bude tak mít kladný ekonomický dopad. Změna kategorie osvědčení letové způsobilosti pro letadla bez aktivního držitele typového osvědčení a letadla z bývalého Sovětského svazu a možná změna povolení provozu pro tato letadla je důsledkem požadavků, které již existují a kterých se navrhovaná změna netýká.

Navržená opatření, která mají za cíl zabránit vzniku letadel bez aktivního držitele typového osvědčení budou mít pozitivní ekonomický dopad, neboť držitel typového osvědčení bude schopen udržovat jejich typové osvědčení relativně jednoduchými prostředky, což umožní, aby i ti nejzranitelnější držitelé typového osvědčení zůstali ve hře.

Od nové možnosti doplňkového typového osvědčení pro zvláštní účely se očekává mírně pozitivní ekonomický dopad. Úpravcům to umožní omezit jejich úsilí při získávání osvědčení o shodě jen na změny v konstrukci letadla, místo toho, aby

museli žádat o zcela nové typové osvědčení pro zvláštní účely, k jehož obdržení musí být prokázán soulad letadla jako celku s nejnovějšími požadavky.

18. Rovnost a spravedlnost ve smyslu rozdělení pozitivního a negativního dopadu mezi dotčené sektory: většina dopadů ovlivní jen relativně malou část sektoru letectví. To však logicky vychází z podstaty problematiky, kterou se toto NPA zabývá: osvědčení letové způsobilosti pro zvláštní účely jsou vydávána jen pro letadla pro zvláštní účely nebo pro letadla, která nemohou z jiných důvodů vyhovět veškerým požadavkům na letovou způsobilost. Je proto nevyhnutelně, že navrhovaná změna přinese prospěch jen omezenému počtu subjektů.

V Kolíně nad Rýnem dne 7. prosince 2009

P. GOUDOU  
výkonný ředitel