



**NUOMONĖ NR. 03/2009**

**EUROPOS AVIACIJOS SAUGOS AGENTŪRA**

**2009 m. gruodžio 7 d.**

**dėl Komisijos reglamento, iš dalies keičiančio 2003 m. rugsėjo 24 d. Komisijos reglamentą (EB) Nr. 1702/2003, nustatantį orlaivio tinkamumo skraidyti ir orlaivio bei susijusių jo gaminių, dalių ir prietaisų tinkamumo naudoti aplinkos atžvilgiu pažymėjimų išdavimą bei projektavimo ir gamybinių organizacijų sertifikavimą įgyvendinančias taisykles**

***„Riboto galiojimo tipo pažymėjimai ir riboto galiojimo tinkamumo skraidyti pažymėjimai“***

## I. Bendroji informacija

1. Šios nuomonės tikslas – pasiūlyti Komisijai iš dalies pakeisti Komisijos reglamentą (EB) Nr. 1702/2003<sup>1</sup> ir jo priedą (toliau – 21 dalis), įtraukiant nuodugnai parengtus ir patobulintus riboto galiojimo tipo pažymėjimų (angl. R-TC) ir riboto galiojimo tinkamumo skraidyti pažymėjimų (angl. R-CoA) išdavimo reikalavimus.
2. Nuomonė buvo priimta laikantis Europos aviacijos saugos agentūros (toliau – Agentūra) Valdančiosios tarybos<sup>2</sup> nurodytos procedūros pagal Reglamento (EB) Nr. 216/2008<sup>3</sup> (toliau - Pagrindinis reglamentas) 19 straipsnio nuostatas.

## II. Konsultacijos

3. 2008 m. balandžio 10 d. Agentūros tinklalapyje buvo paskelbtas Pranešimas apie pasiūlytą pakeitimą (angl. NPA) 2008-06<sup>4</sup>, kuriame pateiktas nuomonės dėl Komisijos reglamento, iš dalies keičiančio Reglamentą (EB) 1702/2003, projektas.
4. Iki nustatyto termino – 2008 m. liepos 10 d. – Agentūra gavo 120 komentarų iš 24 nacionalinių institucijų, profesinių organizacijų ir privačių bendrovių.
5. Buvo išsiųsti visų komentarų gavimo patvirtinimai, o patys komentarai įtraukti į Atsakymo į komentarus dokumentą (angl. CRD), kuris Agentūros interneto svetainėje paskelbtas 2009 m. rugpjūčio 21 d. Šiame CRD pateikiamas visų pastabas pateikusių asmenų ir (arba) organizacijų sąrašas bei Agentūros atsakymai.
6. Pagrindinis NPA 2008-06 tikslas buvo nuodugnai parengti ir pagerinti R-TC ir R-CoA pažymėjimų išdavimo reikalavimus. NPA dokumente apibūdinti visi atvejai, kada gali būti išduodamas R-CoA. Į jį įtraukti atvejai, kuriais neseniai pagal 21A.701 dalies 15 punkto nuostatas buvo išduodami nuolatiniai skrydžio leidimai. Ši galimybė 21 dalyje buvo numatyta kaip pereinamojo laikotarpio priemonė, kol R-CoA išdavimo taisyklės bus pataisytos taip, kad jas taip pat būtų galima taikyti šios kategorijos orlaiviams. Todėl NPA numatyta nutraukti 21A.701 dalies 15 punkto nuostatos galiojimą.
7. Daug nepalankių komentarų dėl 21A.701 dalies 15 punkte nustatyto skrydžio leidimo panaikinimo pateikė orlaivių, kurie šiuo metu skraido su nuolatiniais skrydžio leidimais, savininkų bendruomenė ir nacionalinės aviacijos institucijos.
8. Agentūra pripažįsta, kad pasiūlytos priemonės poveikio visiškai įvertinti negalima neturint galutinių NPA 2008-07 („ELA procesas“, „Standartiniai pakeitimai ir remontai“ ir „Lengvųjų sportinių orlaivių sertifikavimo specifikacijos“) rezultatų ir kad dėl nuolatinio skrydžio leidimo panaikinimo orlaiviams gali būti neleidžiama pakilti.  
  
Todėl Agentūra nusprendė šiame NPA atsisakyti pasiūlytų 21A.701, 21A.703, 21A.719, 21A.723, 21B.325 dalių pakeitimų ir susijusių AMC bei GM 21 dalies pakeitimų.
9. Nepaisant to, Agentūra ir toliau mano, kad skrydžio leidimas nėra tinkamas tinkamumo skraidyti pažymėjimas orlaiviui, kuris nuolat eksploatuojamas

---

<sup>1</sup> 2003 m. rugsėjo 24 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 1702/2003, nustatantis orlaivio tinkamumo skraidyti ir orlaivio bei susijusių jo gaminių, dalių ir prietaisų tinkamumo naudoti aplinkos atžvilgiu pažymėjimų išdavimą bei projektavimo ir gamybinių organizacijų sertifikavimą įgyvendinančias taisykles (OL L 243, 2003.9.27, p.6).

<sup>2</sup> Valdančiosios tarybos sprendimas dėl Agentūros taikomos nuomonių, sertifikavimo reikalavimų ir rekomendacinės medžiagos skelbimo tvarkos (Taisyklių kūrimo procedūra). EASA MB 08-2007, 2007.6.13.

<sup>3</sup> 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiančio Europos aviacijos saugos agentūrą, panaikinančio Tarybos direktyvą 91/670/EEB, Reglamentą (EB) Nr. 1592/2002 ir Direktyvą 2004/36/EB (OL L 79, 2008.3.19, p. 1)

<sup>4</sup> Žiūrėti taisyklių kūrimo dokumentų archyvus adresu [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

daugiausiai tos pačios konfigūracijos ir tomis pačiomis aplinkybėmis, ir tai paaiškinta NPA aiškinamajame rašte.

10. Todėl Agentūra ketina inicijuoti naują taisyklių kūrimo užduotį, skirtą pradinio bei nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti reikalavimams ir atitinkamiems susijusių orlaivių pažymėjimams. Šia taisyklių kūrimo užduotimi galima tinkamai atsižvelgti į naują reguliavimo padėtį įgyvendinus NPA 2008-07 ir į konkrečias orlaivių, kurie šiuo metu eksploatuojami su nuolatinais skrydžio leidimais, problemas.
11. Atsakydama į kitus komentarus, į dalinių pakeitimų projektą Agentūra įtraukė naujas nuostatas, leidžiančias orlaiviui lengvai pereiti nuo įprasto CoA prie R-CoA tuo atveju, jei tipas tampa „našlaičiu“. Tačiau, kaip apibūdina daug komentarų teikėjų, tai neišspręs nepertraukiamojo tinkamumo skraidyti problemų, kaip antai tinkamai sertifikuotų atsarginių dalių prieinamumo.
12. Visi pirmiau minėti sprendimai atspindi CRD, kuris buvo paskelbtas kartu su taisyklių tekstais, parengtais įtraukus komentarus.
13. Iki 2009 m. birželio 8 d. iš trijų apžvalgininkų buvo gauti keturi atsiliepimai dėl CRD. Nė vienas iš šių atsiliepimų nepaskatino Agentūros savo pasiūlymuose padaryti papildomų pakeitimų.

### III. Agentūros nuomonės turinys

14. Šioje nuomonėje siūloma iš dalies pakeisti 21 dalį, pirmiausia nuostatas, susijusias su R-TC ir R-CoA pažymėjimų išdavimu. R-CoA koncepcija įtraukta į Pagrindinį reglamentą, kad būtų galima spręsti orlaivių, kurie neatitinka visų taikomų tinkamumo skraidyti reikalavimų, tačiau kurių lygiavertį saugumą vis tiek galima užtikrinti suvaržymais, apribojimais ir kitomis rizikos mažinimo priemonėmis, klausimus. Ši koncepcija taip pat įtraukta į 21 dalį, tačiau dėl laiko stokos nebuvo parengtas išsamus reikalavimų rinkinys ir AMC/GM medžiaga. Šiuo metu R-CoA naudojamas orlaiviams, kurie nebeturi veikiančio tipo pažymėjimo (TC) turėtojo ir į Agentūros veiklos sritį patenkantiems orlaiviams, kurie (dar) negavo Agentūros TC. Šiems orlaiviams parengta taikymo praktika 21 dalyje turi būti kodifikuota.
15. Šiuo metu taisyklė jau apibrėžia du R-CoA pažymėjimo gavimo būdus. Šioje nuomonėje jie apibrėžiami ir nuodugniai išdėstomi taip:
  - *R-CoA, pagrįstas R-TC pažymėjimu.*  
Jis skirtas visų taikomų tinkamumo skraidyti reikalavimų neatitinkantiems orlaiviams, nes jų konstrukcija pritaikyta konkrečiam tikslui, kaip antai pasėlių purškimui, meteorologinėms reikmėms ir t. t.
  - *R-CoA, pagrįstas konkrečių tinkamumo skraidyti specifikacijų (angl. SAS) laikymąsi liudijančiu projekto patvirtinimu, kurį Agentūra išdavė konkrečiam tikslui.*  
Jis skirtas individualiam orlaiviui, kuris dėl įvairių priežasčių negali laikytis taikomų tinkamumo skraidyti reikalavimų, tačiau kurio lygiavertį saugumą vis tiek galima užtikrinti suvaržymais, apribojimais ir kitomis rizikos mažinimo priemonėmis. Naudojimosi šia galimybe šiandien pavyzdžiai gali būti veikiančio TC turėtojo neturintis orlaivis (orlaivis „našlaitis“) ir buvusioje Tarybų Sąjungoje suprojektuoti orlaiviai, kuriems Agentūra (dar) neišdavė TC. Pasiūlytos naujos nuostatos, leidžiančios orlaiviui lengvai pereiti nuo įprasto CoA prie R-CoA tuo atveju, jei orlaivio tipas tampa „našlaičiu“.

Šioje nuomonėje numatomas trečios galimybės įtraukimas:

- *R-CoA, pagrįstas TC ir papildomu riboto galiojimo tipo pažymėjimu (R-STC).*  
Jis numatomas orlaiviams, jau turintiems įprastu TC pagrįstą įprastą tinkamumo skraidyti pažymėjimą (CoA), tačiau kurie yra modifikuoti ir pritaikyti konkrečiam tikslui, kaip apibūdinta anksčiau aprašytu pirmu atveju. Be šios naujos galimybės, orlaivį konkrečiam tikslui modifikuojančioms įmonėms vienintelis

būdas gauti patvirtinimą būtų pateikti paraišką visiškai naujam R-TC pažymėjimui gauti. Susijusi atsakomybė už visą orlaivio projektą dažniausiai būtų per didelė modifikuojančiais įmonei ir nesiderintų su tuo, kaip „įprastos“ orlaivio modifikacijos traktuojamos E poskyryje.

#### IV. Reglamento poveikio vertinimas

16. Tikimasi, kad pakeitimai turės vidutinį teigiamą poveikį saugumui, atsižvelgiant į tai, kad pagrindinis reguliavimo priemonės tikslas – reikalavimais atspindėti šiandieninę Agentūros ir ankstesnę valstybių narių praktiką. Įvairių veikėjų atsakomybė už orlaivius „našlaičius“ bus apibrėžta aiškiau, todėl bus galima geriau prižiūrėti nepertraukiamąjį tinkamumą skraidyti. Tikimasi, kad tai padės gerinti saugumą. Buvusios Tarybų Sąjungos orlaiviams Agentūros išduodamų konkrečių tinkamumo skraidyti specifikacijų išdavimo sąlygos užtikrins saugos pagrindinį ir pastovų lygį. Tik SAS reikalavimų atitikimo testą išlaikę orlaiviai galės toliau būti eksploatuojami su R-CoA pažymėjimais. Tikimasi, kad tai taip pat padės gerinti saugumą.
17. Tikimasi, kad bendras ekonominis šio pakeitimo poveikis bus teigiamas. Visi susiję orlaiviai turi turėti tam tikros formos tinkamumo skraidyti pažymėjimą ir, visais atvejais, Agentūros išduotą projekto patvirtinimą bei registravimo valstybės narės atliktą reikalavimų laikymosi įvertinimą. Tai reiškia, kad su institucijų veikla susiję mokesčiai ir rinkliavos už įvairias galimybes bus panašūs. Orlaivių „našlaičių“ automatinis ir beveik automatinis tinkamumo skraidyti pažymėjimo kategorijos keitimas pašalins tam tikrą administracinę naštą ir todėl turės teigiamą ekonominį poveikį. Orlaivių „našlaičių“ ir buvusios Tarybų Sąjungos orlaivių tinkamumo skraidyti pažymėjimų kategorijos keitimas ir galimas šiems orlaiviams leidžiamų operacijų pakeitimas atliekamas vadovaujantis jau galiojančiais reikalavimais ir jam šis dalinis pakeitimas poveikio neturi. Pasiūlytos priemonės, padedančios orlaivių tipams išvengti „našlaičių“ dalios, turės teigiamą ekonominį poveikį, nes TC turėtojai galės išlaikyti savo TC gana paprastomis priemonėmis; taip pažeidžiamiausiems šių TC turėtojams bus suteikta galimybė išlikti versle. Tikimasi, kad nauja galimybė įgyti R-STC turės vidutinį teigiamą ekonominį poveikį. Tai leis orlaivio modifikuotojams apsiriboti tik pastangomis laikytis projekto keitimo reikalavimų, užuot teikus paraišką visiškai naujam R-TC, kai reikia įrodyti, jog laikomasi visam orlaivių taikomų naujausių reikalavimų.
18. Teigiamo ir neigiamo poveikio pasiskirstymo susijusiuose sektoriuose teisingumas ir nešališkumas: didžiausią poveikį patirs tik sąlyginai mažas aviacijos bendruomenės sektorius. Tačiau tai yra logiška šiame NPA nagrinėjamo dalyko išdava: R-CoA pažymėjimai išduodami tik konkrečios paskirties orlaiviams, kurie visų tinkamumo skraidyti reikalavimų negali atitikti dėl kitų priežasčių. Todėl neišvengiama, kad šis pakeitimas naudos suteiks tik ribotam skaičiui subjektų.

2009 m. gruodžio 7 d., Kelnas

P. GOUDOU  
Vykdomasios direktorius