



EIROPAS AVIĀCIJAS DROŠĪBAS AĢENTŪRAS

2009. gada 7. decembra

ATZINUMS NR. 03/2009

Komisijas Regulai, ar kuru groza Komisijas Regulu (EK) Nr. 1702/2003 (2003. gada 24. septembris), ar ko paredz īstenošanas noteikumus par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju

Ierobežotie tipa sertifikāti un ierobežotie lidojumderīguma sertifikāti

I. Vispārīgi noteikumi

1. Šī atzinuma nolūks ir ierosināt, lai Komisija groza Komisijas Regulu (EK) Nr. 1702/2003¹ un tās pielikumu (turpmāk – 21. daļa), iekļaujot tajā sīkāk izstrādātas un uzlabotas prasības ierobežotu tipa sertifikātu (*R-TC*) un ierobežotu lidojumderīguma sertifikātu (*R-CoA*) izdošanai.
2. Šis atzinums tika pieņemts, ievērojot Eiropas Aviācijas drošības aģentūras („Aģentūra”) valdes noteikto kārtību² un saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 216/2008³ (tālāk tekstā – „Pamatregula”) 19.pantu.

II. Apspriešana

3. Paziņojums par ierosinātajiem grozījumiem (*NPA*) 2008-06⁴, kurā bija atzinuma projekts Komisijas Regulai, ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1702/2003, tika publicēts Aģentūras tīmekļa vietnē 2008. gada 10. aprīlī.
4. Līdz termiņa beigu datumam, 2008. gada 10. jūlijam, tika saņemtas 120 piezīmes no 24 valstu atbildīgajām iestādēm, profesionālajām organizācijām un privātzņēmumiem.
5. Visas saņemtās piezīmes ir atzītas un iekļautas dokumentā, kas satur atbildes uz piezīmēm (*CRD*) un kas tika publicēts Aģentūras tīmekļa vietnē 2009. gada 21. augustā. Šajā dokumentā ir saraksts ar visām personām un/vai organizācijām, kas iesniedza piezīmes, un Aģentūras atbildes.
6. Paziņojuma par ierosinātajiem grozījumiem (*NPA*) 2008-06 galvenais nolūks bija izstrādāt un uzlabot prasības *R-TCs* un *R-CoAs* sertifikātu izdošanai. *NPA* aprakstīti visi gadījumi, kad var izdot *R-CoA*. Ietverti arī gadījumi, uz kuriem attiecas nesen saskaņā ar 21A.701. punkta 15. daļu izdotās pastāvīgās lidošanas atļaujas. Šī 21. daļā paredzētā iespēja bija pagaidu pasākums līdz brīdim, kad tiks uzlaboti *R-CoA* noteikumi tā, lai tos varētu piemērot arī šīs kategorijas gaisa kuģiem. Tāpēc *NPA* paredzēja atcelt 21A.701. punkta 15. daļas noteikumu.
7. No tiem gaisa kuģu īpašniekiem, kas pašlaik lido ar pastāvīgām lidošanas atļaujām, un arī no valstu aviācijas iestādēm tika saņemtas daudzas kritiskas piezīmes par 21A.701. punkta 15 daļā paredzētās lidošanas atļaujas atcelšanu.
8. Aģentūra atzīst, ka ierosinātā pasākuma ietekmi nevar pilnībā novērtēt bez *NPA* 2008-07 („*ELA* process”; „Standarta izmaiņas un remonts” un „Vieglo sporta lidmašīnu sertifikācijas specifikācijas”) galīgo rezultātu saņemšanas un ka pastāvīgās lidošanas atļaujas iespējas atcelšana var izraisīt gaisa kuģu ekspluatācijas pārtraukšanu.
Tāpēc Aģentūra nolēma atteikties no šajā *NPA* ierosinātajām izmaiņām 21A.701., 21A.703., 21A.719., 21A.723. un 21B.325. punktā un attiecīgajām izmaiņām *AMC* un *GM* materiālos 21. daļā.
9. Neskatoties uz iepriekš minēto, Aģentūra joprojām uzskata, ka lidošanas atļauja nav piemērots lidojumderīguma sertifikāts gaisa kuģiem, kas tiek pastāvīgi ekspluatēti

¹ 2003. gada 24. septembra Komisijas Regula (EK) Nr. 1702/2003, ar ko paredz īstenošanas noteikumus par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražošanu, daļu un ierīču lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju (OV L 243, 27.9.2003., 6.lpp.).

² Valdes lēmums par procedūru, kas jāievēro aģentūrai, sniedzot atzinumus, sertifikācijas specifikācijas un metodiskos materiālus (noteikumu izstrādes procedūra). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

³ Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 20. februāra Regula (EK) Nr. 216/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu Nr. 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu Nr. 2004/36/EK (OV L 79, 19.03.2008., 1.lpp.).

⁴ Skatīt noteikumu izstrādes arhīvu http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

pēc būtības tādā pašā konfigurācijā un tādos pašos apstākļos, kā minēts *NPA* paskaidrojumā.

10. Tāpēc Aģentūra plāno sākt jaunu noteikumu izstrādi, kas attiektos uz sākotnējām un pastāvīgām lidojumderīguma prasībām un pienācīgiem attiecīgo gaisa kuģu sertifikātiem. Izstrādājot jaunus noteikumus, ņems vērā jauno reglamentējošo situāciju pēc *NPA* 2008-07 ieviešanas un konkrētās to gaisa kuģu grūtības, kas pašreiz tiek ekspluatēti, izmantojot pastāvīgu lidošanas atļauju.
11. Reagējot uz citām piezīmēm, Aģentūra ieviesa jaunus noteikumus grozījumu projektā, kas ļauj viegli pārkvalificēt gaisa kuģus no parasta *CoA* sertifikāta uz *R-CoA* sertifikātu, ja attiecīgais tips kļūst par „bāreni”. Taču tas neatrisina lidojumderīguma uzturēšanas problēmas, ko minēja daudzi piezīmju autori, piemēram, attiecīgi sertificētu rezerves daļu pieejamību.
12. Visi minētie lēmumi ir atspoguļoti *CRD* atbildēs, kas tika publicētas kopā ar noteikumu tekstu, kurš tika noformulēts, ņemot vērā izteiktās piezīmes.
13. Līdz 2009. gada 8. jūnijam *CRD* sakarā tika saņemtas četras piezīmes no trim autoriem. Saņemto piezīmju rezultātā Aģentūrai nevajadzēja veikt papildu izmaiņas savos priekšlikumos.

III. Aģentūras atzinuma saturs

14. Atzinums ierosina grozīt 21. daļu, jo īpaši noteikumus, kas attiecas uz *R-TC* un *R-CoA* sertifikātu izdošanu. *R-CoA* jēdziens ir iekļauts Pamatregulā attiecībā uz gaisa kuģiem, kas neatbilst visām piemērojamām lidojumderīguma prasībām, bet kuriem var nodrošināt pietiekamu drošību ar nosacījumu un ierobežojumu, un citu risku mazināšanas pasākumu palīdzību. Šis jēdziens ir iekļauts arī 21. daļā, taču laika trūkuma dēļ netika izstrādāts detalizēts un aptverošs prasību kopums un pieņemamie līdzekļi atbilstības panākšanai (*AMC*), un metodiskie materiāli (*GM*). Pagaidām *R-CoA* izmanto gaisa kuģiem, kuriem vairs nav aktīva tipa sertifikāta (*TC*) turētāja, un gaisa kuģiem, kas atrodas Aģentūras pārraudzībā, bet (vēl) nav saņēmuši Aģentūras *TC*. Prakse, kas ir spēkā attiecībā uz šiem gaisa kuģiem, ir oficiāli jāiekļauj 21. daļā.
15. Pašreizējie noteikumi jau apraksta divus *R-CoA* iegūšanas veidus. Šajā atzinumā tie ir definēti un izstrādāti sīkāk:
 - *R-CoA, kas balstās uz R-TC:*
šāda kārtība ir domāta gaisa kuģiem, kas neatbilst visām piemērojamām lidojumderīguma prasībām, jo tie ir projektēti īpašam nolūkam, piemēram, labības miglošanai, laika apstākļu kontrolei u.c.
 - *R-CoA, kas balstās uz projekta apstiprinājumu, kurš apliecina atbilstību īpašām lidojumderīguma specifikācijām (SAS), ko Aģentūra izdevusi īpašam gadījumam:*
šāda kārtība domāta atsevišķiem gaisa kuģiem, kas dažādu iemeslu dēļ neatbilst piemērojamām lidojumderīguma prasībām, bet kuriem var nodrošināt pietiekamu drošību ar nosacījumu un ierobežojumu, un citu risku mazināšanas pasākumu palīdzību. Pašlaik šī iespēja attiecas uz gaisa kuģiem, kuriem, piemēram, nav aktīva tipa sertifikāta (*TC*) turētāja (“bāreņiem”), un uz bijušajā Padomju Savienībā projektētiem gaisa kuģiem, kuriem Aģentūra (vēl) nav izdevusi *TC*. Ir ierosināti jauni noteikumi, kas ļauj viegli pārkvalificēt gaisa kuģus no parasta *CoA* sertifikāta uz *R-CoA* sertifikātu, ja attiecīgais tips kļūst par „bāreni”.

Šis atzinums paredz arī trešo iespēju:

- *R-CoA, kas balstīts uz TC un ierobežotu papildu tipa sertifikātu (R-STC):*
šāda kārtība ir domāta gaisa kuģiem, kam jau ir parasts lidojumderīguma sertifikāts (*CoA*), kas balstīts uz parastu *TC*, bet kuri ir modificēti noteiktam nolūkam, kā minēts pirmajā gadījumā. Neparedzot šo jauno iespēju, speciālam

nolūkam modificēti gaisa kuģi varētu iegūt apstiprinājumu, tikai iesniedzot pieteikumu pilnīgi jauna *R-TC* iegūšanai. Ar to saistītā atbildība par visu gaisa kuģa konstrukciju parasti pārsniegtu modificētāja iespējas un neatbilstu veidam, kā „parastas” gaisa kuģa modifikācijas traktē E apakšdaļa.

IV Reglamentējošās ietekmes novērtēšana

16. Tā kā šis reglamentējošās darbības galvenais nolūks ir panākt, lai prasībās tiktu atspoguļota Aģentūras pašreizējā prakse un dalībvalstu iepriekšējā prakse, grozījumam būs mēreni pozitīva ietekme uz drošību.
Gaisa kuģu „bāreņu” gadījumā precīzāk tiks definēta dažādu iesaistīto personu atbildība, kas ļaus efektīvāk veikt lidojumderīguma uzturēšanas pārraudzību. Tas veicinās drošību.
Nosacījumi, kas attiecas uz Aģentūras izdotām speciālām lidojumderīguma specifikācijām bijušās Padomju Savienības gaisa kuģiem, nodrošinās konsekvētu pamata drošības līmeni. Tikai gaisa kuģu tipi, kas atbildīs *SAS* specifikācijai, varēs turpināt darbību saskaņā ar *R-CoA*. Arī tas uzlabos drošību.
17. Grozījuma radītā ekonomiskā ietekme kopumā varētu būt pozitīva.
Visiem attiecīgajiem gaisa kuģiem vajadzīgi kaut kādi lidojumderīguma sertifikāti, un visos gadījumos ir vajadzīgs Aģentūras izdots projekta apstiprinājums un pēc tam arī atbilstības apstiprinājums no reģistrācijas dalībvalsts. Tas nozīmē, ka nodevas un maksājumi iestādēm dažādos variantos būs līdzīgas.
Automātiskā vai gandrīz automātiskā pāreja no lidojumderīguma sertifikāta kategorijas „bāreņu” gaisa kuģiem likvidēs administratīvo slogu un tādējādi radīs pozitīvu ekonomisku efektu. Izmaiņas „bāreņu” un bijušās Padomju Savienības gaisa kuģu lidojumderīguma sertifikātu kategorijā un iespējamās izmaiņas to atļautajā ekspluatācijā ir jau esošo prasību sekas un grozījumi to neietekmēs.
Ierosinātajiem pasākumiem, kuru mērķis ir novērst, lai gaisa kuģu tipi nekļūtu par „bāreņiem”, būs pozitīva ekonomiska ietekme, jo *TC* turētāji varēs saglabāt savus *TC* ar relatīvi vienkāršiem līdzekļiem, tādējādi ļaujot visvairāk apdraudētajiem *TC* turētājiem turpināt savu saimniecisko darbību.
Jaunajai *R-STC* iespējai varētu būt mēreni pozitīva ekonomiska ietekme. Pārveidojot gaisa kuģus, modificētāju atbildība aprobežosies tikai ar pārveidoto konstrukciju un viņiem nevajadzēs iesniegt pieteikumu pilnīga jauna *R-TC* saņemšanai un pierādīt visa gaisa kuģa atbilstību jaunākajām prasībām.
18. Pozitīvās un negatīvās ietekmes vienlīdzība un objektivitāte attiecībā uz iesaistītajām nozarēm. Lielākā daļa ietekmes attieksies tikai uz relatīvi mazu aviācijas kopienas sektoru. Taču tās ir loģiskas šī *NPA* paziņojuma risinātā jautājumu loka sekas. *R-CoA* sertifikāti tiek izdoti speciālas nozīmes gaisa kuģiem vai gaisa kuģiem, kas citu iemeslu dēļ nevar izpildīt visas lidojumderīguma prasības. Tāpēc tas ir neizbēgami, ka tikai ierobežots vienību skaits gūs labumu no šī grozījuma.

Ķelnē, 2009. gada 7. decembrī

P. Gudū [P. GOUDOU]
Izpilddirektors