



STANOVISKO č. 3/2009

EURÓPSKEJ AGENTÚRY PRE BEZPEČNOSŤ LETECTVA

zo 7. decembra 2009

**k nariadeniu Komisie, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Komisie (ES)
č. 1702/2003 z 24. septembra 2003 stanovujúce vykonávacie pravidlá osvedčovania
letovej spôsobilosti a environmentálneho osvedčovania lietadiel a prislúchajúcich
výrobkov, častí a zariadení, ako aj osvedčovania projekčných a výrobných organizácií**

„Obmedzené typové osvedčenia a obmedzené osvedčenia o letovej spôsobilosti“

I. Všeobecné informácie

1. Účelom tohto stanoviska je navrhnúť Komisii zmenu a doplnenie nariadenia Komisie (ES) č. 1702/2003¹ a jeho prílohy (ďalej len „časť 21“) začlenením rozpracovaných a zlepšených požiadaviek týkajúcich sa vydávania obmedzených typových osvedčení (R-TC) a obmedzených osvedčení o letovej spôsobilosti (R-CoA).
2. Toto stanovisko bolo prijaté podľa postupu stanoveného správnou radou Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“)² v súlade s ustanoveniami článku 19 nariadenia (ES) č. 216/2008³ (ďalej len „základné nariadenie“).

II. Konzultácie

3. Oznámenie o návrhu zmeny a doplnenia (*Notice of Proposed Amendment; NPA*) z júna 2008⁴ obsahujúce návrh stanoviska k nariadeniu Komisie, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 1702/2003, bolo uverejnené 10. apríla 2008 na webovej stránke agentúry.
4. Do konečného termínu 10. júla 2008 dostala agentúra 120 pripomienok od 24 vnútroštátnych orgánov, profesijných organizácií a súkromných spoločností.
5. Prijatie všetkých pripomienok bolo potvrdené a pripomienky boli zapracované do dokumentu pripomienok a odpovedí (*Comment Response Document; CRD*), ktorý bol 21. augusta 2009 uverejnený na webovej stránke agentúry. Tento dokument obsahuje zoznam všetkých osôb a/alebo organizácií, ktoré predložili pripomienky, a odpovede agentúry.
6. Hlavným zámerom oznámenia o navrhovanej zmene a doplnení z júna 2008 bolo rozpracovanie a zlepšenie požiadaviek na vydávanie obmedzených typových osvedčení a obmedzených osvedčení o letovej spôsobilosti. V oznámení o navrhovanej zmene a doplnení sa opisujú všetky prípady, v ktorých možno vydávať obmedzené osvedčenia o letovej spôsobilosti. Patria sem aj prípady z nedávnej minulosti, v ktorých boli podľa ustanovení časti 21A.701 ods. 15 vydané trvalé letové povolenia. Táto možnosť z časti 21 sa vnímala ako prechodné opatrenie, kým sa nezlepšia pravidlá vydávania obmedzených osvedčení o letovej spôsobilosti, aby sa dali uplatňovať aj na túto kategóriu lietadiel. Preto sa v oznámení o navrhovanej zmene a doplnení predpokladá zrušenie platnosti ustanovenia z časti 21A.701 ods. 15.
7. K vypusteniu možnosti letového povolenia z časti 21A.701 ods. 15 predložili členovia spoločenstva vlastníkov lietadiel, ktoré už v súčasnosti lietajú na základe trvalého letového povolenia, ako aj vnútroštátne letecké úrady, množstvo záporných pripomienok.
8. Agentúra uznáva, že vplyv navrhovaného opatrenia sa nedá plne vyhodnotiť bez získania záverečných výsledkov oznámenia o navrhovanej zmene a doplnení z júla 2008 (tzv. postup ELA, štandardné zmeny a opravy a technické podmienky

¹ Nariadenie Komisie (ES) č. 1702/2003 z 24. septembra 2003 stanovujúce vykonávacie pravidlá osvedčovania letovej spôsobilosti a environmentálneho osvedčovania lietadiel a prislúchajúcich výrobkov, častí a zariadení, ako aj osvedčovania projektových a výrobných organizácií (Ú. v. EÚ L 243, 27.9.2003, s. 6).

² Rozhodnutie správnej rady o postupe, ktorý bude agentúra uplatňovať pri vydávaní stanovísk, technických podmienok osvedčovania a materiálov s usmerneniami (postup pri tvorbe predpisov). EASA MB 08-2007 z 13. júna 2007.

³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o 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 stránke http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

osvedčovania pre ľahké športové lietúne) a že zrušenie možnosti trvalého letového povolenia by mohlo viesť k zákazu štartu lietadiel.

Preto sa agentúra rozhodla z tohto oznámenia o navrhovanej zmene a doplnení vypustiť navrhované zmeny odsekov 21A.701, 21A.703, 21A.719, 21A.723, 21B.325 a súvisiace zmeny v dokumentoch AMC a GM časti 21.

9. Bez ohľadu na vyššie uvedené sa agentúra naďalej domnieva, že letové povolenie nie je vhodným osvedčením o letovej spôsobilosti pre lietadlá, ktoré sa trvalo prevádzkujú s konfiguráciou a za okolností vysvetlených v dôvodovej správe oznámenia o navrhovanej zmene a doplnení.
10. Preto má agentúra v úmysle dať podnet na zavedenie novej úlohy v oblasti tvorby pravidiel zameranej na zavedenie a zachovanie požiadaviek týkajúcich sa letovej spôsobilosti a na vhodné osvedčenia pre príslušné lietadlá. Pri takejto úlohe v oblasti tvorby pravidiel sa bude riadne zohľadňovať nová situácia v oblasti predpisov po zavedení ustanovení oznámenia o navrhovanej zmene a doplnení z júla 2008, ako aj konkrétna problematika lietadiel, ktoré sa v súčasnosti prevádzkujú na základe trvalého letového povolenia.
11. Agentúra na ďalšie pripomienky reagovala zapracovaním nových ustanovení do návrhu zmeny a doplnenia, ktoré umožňujú jednoduchý prevod lietadiel z režimu bežného osvedčenia o letovej spôsobilosti na obmedzené osvedčenie o letovej spôsobilosti v prípade, že sa lietadlo stane tzv. osireným. Tým sa však nevyriešia problémy týkajúce sa zachovania letovej spôsobilosti uvedené v pripomienkach mnohých prispievateľov, ako napríklad dostupnosť vhodných osvedčených náhradných dielov.
12. Vyššie uvedené rozhodnutia sa odrážajú v dokumente pripomienok a odpovedí uverejnenom spolu so znením pravidiel vyplývajúcich zo zapracovania pripomienok.
13. Do 8. júna 2009 boli do dokumentu pripomienok a odpovedí začlenené štyri reakcie od troch prispievateľov. Žiadna z nich však nevedla agentúru k tomu, aby vykonala ďalšie zmeny a návrhy vo svojich návrhoch.

III. Obsah stanoviska agentúry

14. V tomto stanovisku sa navrhuje zmena a doplnenie časti 21, a to najmä jej ustanovení súvisiacich s vydávaním obmedzených typových osvedčení a obmedzených osvedčení o letovej spôsobilosti. Konceptcia obmedzených osvedčení o letovej spôsobilosti je súčasťou základného nariadenia zaoberajúceho sa lietadlami, ktoré nespĺňajú všetky platné požiadavky na letovú spôsobilosť, ale dá sa pre ne aj tak zabezpečiť primeraná bezpečnosť prostredníctvom rôznych obmedzení a ďalších obmedzujúcich opatrení. Táto konceptcia je tiež súčasťou časti 21, ale pre nedostatok času neboli vypracované žiadne podrobné a komplexné požiadavky a dokumenty AMC/GM. Zatiaľ sa obmedzené osvedčenia o letovej spôsobilosti používajú pre lietadlá, pre ktoré už neexistuje držiteľ aktívneho typového osvedčenia (TC), a pre lietadlá patriace do rozsahu pôsobnosti agentúry, ktoré (zatiaľ) nezískali typové osvedčenie agentúry. Postupy vypracované pre tieto lietadlá sa musia v časti 21 kodifikovať.
15. V súčasných predpisoch sa už uvádzajú dva spôsoby získania obmedzených osvedčení o letovej spôsobilosti. Podrobnejšie sa vymedzujú a rozpracúvajú v tomto stanovisku:
 - obmedzené osvedčenie o letovej spôsobilosti na základe obmedzených typových osvedčení:
Určené pre lietadlá, ktoré nespĺňajú všetky platné požiadavky na letovú spôsobilosť, pretože sú určené na špeciálne účely, ako napríklad na postrekovanie plodín, na meteorologické účely atď.

- obmedzené osvedčenie o letovej spôsobilosti *na základe schválenia potvrdzujúceho zhodu s konkrétnymi technickými parametrami letovej spôsobilosti, ktoré vydáva agentúra pre konkrétne prípady:*
Určené pre jednotlivé lietadlá, ktoré z rôznych dôvodov nespĺňajú platné požiadavky na letovú spôsobilosť, ale dá sa pre ne aj tak zabezpečiť primeraná bezpečnosť prostredníctvom rôznych obmedzení a ďalších obmedzujúcich opatrení. Príkladmi použitia tohto stanoviska v súčasnosti sú lietadlá, ktoré nemajú držiteľa aktívneho typového osvedčenia (osvedčenie o tzv. osirení), a lietadlá projektované v bývalom Sovietskom zväze, pre ktoré agentúra (zatiaľ) nevydala typové osvedčenie. Navrhujú sa nové ustanovenia umožňujúce jednoduchý prevod lietadla z režimu bežného osvedčenia o letovej spôsobilosti na obmedzené osvedčenie o letovej spôsobilosti v prípade, ak sa lietadlo stane tzv. osireným.

V tomto stanovisku sa predpokladá prídanie tretej možnosti:

- obmedzené osvedčenie o letovej spôsobilosti na základe typového osvedčenia a obmedzeného doplnkového typového osvedčenia (R-STC):
Určené pre lietadlá, ktoré už majú bežné osvedčenie o letovej spôsobilosti (CoA) na základe bežného typového osvedčenia, ale sú upravené na špeciálne účely, ako v prvom prípade uvedenom vyššie. Bez tejto novej možnosti majú upravovatelia lietadla na špeciálne účely len jedinou možnosť získania schválenia, a to podaním žiadosti o úplne nové obmedzené typové osvedčenie. Súvisiaca zodpovednosť za celý projekt lietadla je zvyčajne mimo pôsobnosti upravovateľa a nezodpovedá koncepcii tzv. bežných úprav lietadla podľa podčasti E.

IV. Hodnotenie vplyvov právnej úpravy

16. Očakáva sa, že zmena a doplnenie budú mať mierne pozitívny vplyv na bezpečnosť, keďže hlavným cieľom právnej úpravy je zapracovať do požiadaviek súčasné postupy agentúry a predchádzajúce postupy v členských štátoch.
V prípade osirených lietadiel sa jasnejšie vymedzia povinnosti rôznych subjektov, čím sa umožní účinnejší dohľad nad zachovaním letovej spôsobilosti. Očakáva sa, že to prispeje k vyššej bezpečnosti.
V prípade bývalých lietadiel Sovietskeho zväzu zabezpečia podmienky vydávania konkrétnych technických parametrov letovej spôsobilosti agentúrou základnú a jednotnú úroveň bezpečnosti. V prevádzke podľa obmedzeného osvedčenia o letovej spôsobilosti môžu ostať len typy lietadiel, ktoré prejdú skúškou zhody s technickými parametrami letovej spôsobilosti. Očakáva sa, že to tiež prispeje k vyššej bezpečnosti.
17. Očakáva sa, že celkový hospodársky vplyv zmeny a doplnenia bude pozitívny.
Všetky príslušné lietadlá musia mať niektoré z osvedčení o letovej spôsobilosti a vo všetkých prípadoch musí agentúra schváliť návrh lietadla, po ktorom nasleduje určenie zhody vykonané členským štátom registrácie. Znamená to, že sadzby a poplatky súvisiace s účasťou príslušného orgánu budú pre rôzne možnosti podobné.

Automatickou alebo takmer automatickou zmenou kategórie osvedčenia o letovej spôsobilosti pre osirené lietadlo sa zníži administratívna záťaž, čo bude mať pozitívny hospodársky vplyv. Zmena v kategórii osvedčenia o letovej spôsobilosti pre osirené lietadlá a lietadlá z bývalého Sovietskeho zväzu a možná zmena povolenej prevádzky pre tieto lietadlá sú dôsledkom už existujúcich požiadaviek a zmena a doplnenie ich neovplyvnia.

Navrhované opatrenia, ktorých cieľom je zabrániť tomu, aby sa typy lietadiel stali osirenými, budú mať pozitívny hospodársky vplyv, pretože držiteľia typového osvedčenia si svoje typové osvedčenia pomerne ľahko udržia, preto sa aj tým najzraniteľnejším držiteľom typového osvedčenia umožní ďalej podnikáť.

Očakáva sa, že nová možnosť obmedzeného doplnkového typového osvedčenia

bude mať mierne pozitívny hospodársky vplyv. Upravovateľom lietadla sa tým umožní obmedziť úsilie pri získavaní osvedčenia o zhode len na zmeny v konštrukcii lietadla, a aby dosiahli zhodu celého lietadla s najnovšími požiadavkami, nebudú musieť požiadať o úplne nové obmedzené typové osvedčenie.

18. Správnosť a spravodlivosť z hľadiska rozdelenia pozitívnych a negatívnych vplyvov v príslušných odvetviach: väčšinou sa vplyv bude týkať iba pomerne malej časti leteckého spoločenstva. Ide však o logický dôsledok vyplývajúci z podstaty problematiky, ktorou sa zaoberá toto oznámenie o navrhovanej zmene a doplnení: obmedzené osvedčenia o letovej spôsobilosti sa vydávajú iba pre lietadlá určené na špeciálne účely alebo pre lietadlá, ktoré nespĺňajú všetky požiadavky na letovú spôsobilosť z iných dôvodov. Preto je nevyhnutné, že navrhovaná zmena a doplnenie bude prínosom len pre obmedzený počet subjektov.

V Kolíne 7. decembra 2009

P. GOUDOU
výkonný riaditeľ