



MNENJE ŠT. 03/2009

EVROPSKE AGENCIJE ZA VARNOST V LETALSTVU

z dne 7. decembra 2009

o Uredbi Komisije, ki spreminja Uredbo Komisije (ES) št. 1702/2003 z dne 24. septembra 2003 o določitvi izvedbenih določb za certificiranje zrakoplovov in sorodnih proizvodov, delov in naprav glede plovnosti in okoljske ustreznosti ter potrjevanje projektivnih in proizvodnih organizacij

„Certifikati tipa z omejitvami in spričevala o plovnosti z omejitvami“

I. Splošno

1. Namen tega mnenja je Komisiji predlagati spremembo Uredbe Komisije (ES) št. 1702/2003¹ in njene priloge (v nadaljevanju Del 21) z vključitvijo izčrpnih in izboljšanih zahtev za izdajo certifikatov tipa z omejitvami (R-TC) in spričeval o plovnosti z omejitvami (R-CoA).
2. Mnenje je bilo po postopku, opredeljenem s strani upravnega odbora² Evropske agencije za varnost v letalstvu (agencija), sprejeto v skladu z določbami člena 19 Uredbe (ES) št. 216/2008³ (v nadaljevanju osnovna uredba).

II. Posvetovanje

3. Obvestilo o predlagani spremembi (NPA) 2008-06⁴, ki je vsebovalo osnutek mnenja o Uredbi Komisije, ki spreminja Uredbo Komisije (ES) št. 1702/2003, je bil 10. aprila 2008 objavljen na spletni strani agencije.
4. Do roka za zbiranje pripomb 10. julija 2008 je agencija prejela 120 pripomb nacionalnih organov, strokovnih organizacij in zasebnih podjetij.
5. Vse prejete pripombe so bile potrjene in vključene v dokument o odzivih na pripombe (Comment Response Document, CRD), ki je bil na spletni strani agencije objavljen 21. avgusta 2009. Dokument CRD vsebuje seznam vseh oseb in/ali organizacij, ki so agenciji poslale pripombe in odgovore.
6. Glavni namen dokumenta NPA 2008-06 je bil opredeliti in izboljšati zahteve za izdajo certifikatov tipa z omejitvami in spričeval o plovnosti z omejitvami. Dokument NPA opisuje vse primere, v katerih se lahko izda spričevalo o plovnosti z omejitvami. Vključuje primere, za katere so bila nedavno izdana stalna dovoljenja za letenje v skladu z Delom 21A.701(15). Ta možnost v Delu 21 je veljala za prehodni ukrep, dokler se določbe za spričevalo o plovnosti z omejitvami ne izboljšajo, da jih bo mogoče uporabljati tudi za to kategorijo zrakoplovov. Zato je dokument NPA predvidel ukinitve določbe Dela 21A.701(15).
7. Skupnost lastnikov zrakoplovov, ki trenutno letijo s stalnim dovoljenjem za letenje, in tudi nacionalni letalski organi so podali številne negativne pripombe glede izbrisa možnosti dovoljenja za letenje iz Dela 21A.701(15).
8. Agencija priznava, da učinka predlaganega ukrepa ni mogoče v celoti oceniti brez končnih rezultatov dokumenta NPA 2008-07 („proces ELA“; „standardne spremembe in popravila“ in „certifikacijske specifikacije za lahka športna letala“) in da bi izbris možnosti stalnega dovoljenja za letenje lahko vodil k prepovedi vzletanja zrakoplova.

Zato se je agencija odločila, da iz tega dokumenta NPA umakne predlagane spremembe odstavkov 21A.701, 21A.703, 21A.719, 21A.723, 21B.325 in povezane spremembe v sprejemljivih načinih usklajevanja (AMC) in navodilih (GM) Dela 21.

¹ Uredba Komisije (ES) št. 1702/2003 z dne 24. septembra 2003 o določitvi izvedbenih določb za certificiranje zrakoplovov in sorodnih proizvodov, delov in naprav glede plovnosti in okoljske ustreznosti ter potrjevanje projektivnih in proizvodnih organizacij (UL L 243, 27.9.2003, str. 6).

² Sklep upravnega odbora glede postopka, ki se v agenciji uporablja za izdajo mnenj, certifikacijskih specifikacij in napotkov (postopek sprejemanja predpisov). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

³ Uredba (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu in razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES (UL L 79, 19.3.2008, str. 1)

⁴ Glej Rulemaking Archives (Arhiv sprejemanja predpisov) na http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php

9. Ne glede na zgoraj navedeno agencija še naprej meni, da dovoljenje za letenje ni ustrezno spričevalo o plovnosti za zrakoplove, ki trajno obratujejo v praktično enaki izvedbi in razmerah, kot je obrazloženo v pojasnjevalni opombi k dokumentu NPA.
10. Zato namerava agencija začeti novo nalogo oblikovanja predpisov, namenjeno zahtevam o začetni in stalni plovnosti ter ustreznim spričevalom za zadevni zrakoplov. Takšna naloga oblikovanja predpisov lahko upošteva nove regulativne okoliščine po izvedbi dokumenta NPA 2008-07 in posebne probleme zrakoplovov, ki trenutno obratujejo s stalnim dovoljenjem za letenje.
11. V odziv na druge pripombe je agencija v predlogu sprememb uvedla nove določbe, ki omogočajo enostaven prehod zrakoplova z običajnega spričevala o plovnosti na spričevalo o plovnosti z omejitvami v primeru, da tip postane „sirota“. Vendar to ne bo rešilo nenehnih problemov s plovnostjo, kot so navedli mnogi izmed tistih, ki so podali pripombe, kot je na primer razpoložljivost ustrezno certificiranih nadomestnih delov.
12. Zgoraj navedene odločitve so se odražale v dokumentu CRD, objavljenem skupaj z besedili pravil, ki so bila posledica vključitve pripomb.
13. Do dne 8. junija 2009 so bili prejeti štirje odzivi treh vlagateljev pripomb na dokument CRD. Agencija v svojem predlogu zaradi nobenega izmed teh odzivov ni uvedla dodatnih sprememb.

III. Vsebina mnenja agencije

14. To mnenje predlaga spremembo Dela 21, zlasti določb, ki se nanašajo na izdajo certifikata tipa z omejitvami in spričevala o plovnosti z omejitvami. Koncept spričevala o plovnosti z omejitvami je vključen v osnovno uredbo za obravnavanje zrakoplovov, ki ne morejo izpolniti vseh veljavnih zahtev za plovnost, vendar se lahko ustrezno varnost kljub temu zagotovi z omejitvami, pridržki in drugimi omejitvenimi ukrepi. Ta koncept je vključen tudi v Delu 21, vendar zaradi pomanjkanja časa niso bili pripravljene podroben in celovit nabor zahtev, sprejemljivi načini usklajevanja (AMC) in navodila (GM). Medtem se spričevalo o plovnosti z omejitvami uporablja za obravnavanje zrakoplovov, za katere ne obstaja več aktivni nosilec certifikata tipa (TC), in za zrakoplove v pristojnosti agencije, ki (še) niso prejeli certifikata tipa agencije. Prakso, razvito za te zrakoplove, je treba opredeliti v Delu 21.
15. Veljavni predpis že navaja dva načina za pridobitev spričevala o plovnosti z omejitvami. Ta načina sta natančneje opredeljena in razdelana v tem mnenju:
 - *Spričevalo o plovnosti z omejitvami na podlagi certifikata tipa z omejitvami:* namenjeno je za zrakoplove, ki ne morejo izpolniti vseh veljavnih zahtev za plovnost, ker so izrecno predvideni za poseben namen, kot na primer pršenje pridelka, nadzor vremena itd.
 - *Spričevalo o plovnosti z omejitvami na podlagi odobritve projekta, ki dokazuje izpolnjevanje posebnih plovnostnih specifikacij (SAS), izdanih s strani agencije za posamezni primer:* namenjeno je posameznim zrakoplovom, ki iz različnih razlogov ne morejo izpolniti vseh veljavnih zahtev za plovnost, za katere pa je ustrezno varnost kljub temu mogoče zagotoviti z omejitvami, pridržki in drugimi omejitvenimi ukrepi. Primeri, za katere se danes uporablja ta možnost, zajemajo zrakoplove brez aktivnega nosilca certifikata tipa (zrakoplovi „sirote“) in zrakoplove, projektirane v nekdanji Sovjetski zvezi, za katere agencija (še) ni izdala certifikata tipa. Predlagane so nove določbe, ki omogočajo enostaven prehod zrakoplova z običajnega spričevala o plovnosti na spričevalo o plovnosti z omejitvami v primeru, da tip postane „sirota“.

To mnenje predvideva še tretjo možnost:

- *Spričevalo o plovnosti z omejitvami na podlagi certifikata tipa in dodatnega certifikata tipa z omejitvami (R-STC):*
namenjen je zrakoplovom, ki že imajo običajno spričevalo o plovnosti (CoA) na podlagi običajnega certifikata tipa (TC), vendar pa so bili spremenjeni za poseben namen kot v prvem primeru zgoraj. Brez te nove možnosti bi lahko spreminjevalci zrakoplova za posebne namene dobili odobritev samo tako, da bi zaprosili za povsem nov certifikat tipa z omejitvami. Povezana odgovornost za celotno zasnovo zrakoplova bi običajno presejala sposobnost spreminjevalca in ne bi bila skladna z načinom, na katerega se obravnava „običajne“ modifikacije v skladu s Poddelom E.

IV. Presoja učinkov predpisov

16. Pričakuje se, da bo imela sprememba zmeren pozitiven učinek na varnost ob upoštevanju, da je glavni namen ureditvenega ukrepa v zahtevah odraziti veljavno prakso agencije in prejšnjo prakso v državah članicah.
Za zrakoplove sirote bodo natančneje opredeljene odgovornosti različnih akterjev, kar bo omogočilo učinkovitejši pregled nad stalno plovnostjo. Pričakuje se, da bo to prispevalo k izboljšanju varnosti.
Za zrakoplove nekdanje Sovjetske zveze bodo pogoji za izdajo posebnih plovnostnih specifikacij s strani agencije zagotovili osnovno in dosledno raven varnosti. Samo tipi zrakoplovov, ki bodo uspešno opravili preskus skladnosti s posebnimi plovnostnimi specifikacijami, lahko še naprej obratujejo v skladu s spričevalom o plovnosti z omejitvami. Pričakuje se, da bo tudi to prispevalo k izboljšanju varnosti.
17. Pričakuje se, da bo splošni gospodarski učinek spremembe pozitiven.
Vsi zadevni zrakoplovi potrebujejo neko obliko spričevala o plovnosti in v vseh primerih je potrebna odobritev projekta s strani agencije, ki ji sledi skladnost z zahtevami države članice registracije. To pomeni, da bodo takse in pristojbine, povezane z udeležbo organov, za različne možnosti podobne.
Avtomatična in skoraj avtomatična sprememba kategorije spričevala o plovnosti za zrakoplove sirote bo odpravila določeno upravno breme in bo tako imela pozitiven gospodarski učinek. Sprememba kategorije spričevala o plovnosti za zrakoplove sirote in zrakoplove nekdanje Sovjetske zveze ter morebitna sprememba dovoljenega delovanja za te zrakoplove sta posledica že obstoječih zahtev in sprememba določb nanju ne vpliva.
Predlagani ukrepi za izogibanje, da bi tipi zrakoplovov postali sirote, bodo imeli pozitiven gospodarski učinek, saj bodo nosilci certifikata tipa lahko na razmeroma enostaven način obdržali svoj certifikat tipa; s tem se najbolj ranljivim izmed teh nosilcev certifikatov tipa omogoči, da poslujejo naprej.
Pričakuje se, da bo nova možnost dodatnega certifikata tipa z omejitvami imela zmerno pozitiven gospodarski učinek. Spreminjevalcem zrakoplovov bo omogočila, da svoja prizadevanja za skladnost omejijo samo na spremenjeni projekt, namesto da bi morali zaprositi za popoln nov certifikat tipa z omejitvami, pri čemer bi morali prikazati ustreznost celotnega zrakoplova z najnovejšimi zahtevami.
18. Pravičnost in nepristranskost v smislu pozitivnih in negativnih učinkov med zadevnimi sektorji: večina učinkov bo vplivala samo na razmeroma majhen sektor letalske skupnosti. Vendar je to logična posledica zadeve, ki jo obravnava ta dokument NPA: spričevala o plovnosti z omejitvami se izdajajo samo zrakoplovom za posebne namene ali zrakoplovom, ki zaradi drugih razlogov ne morejo izpolniti vseh zahtev za plovnost. Zato je neizogibno, da bo zaradi spremembe imelo korist samo omejeno število subjektov.

Köln, 7. decembra 2009

P. GOUDOU
Izvršni direktor