



LETOVÉ TESTY

SÚVISIACE DOKUMENTY CRD 2008-20 – MDM.003A – 22. 8. 2013

ZHRNUTIE

V tomto stanovisku sa riešia otázky zlepšenia bezpečnosti letových testov s osobitným zameraním na vymedzenie a harmonizáciu kvalifikácií posádok vykonávajúcich letové testy a dosiahnutie hladkého prechodu na zavedené požiadavky. V tomto stanovisku sa navrhuje zavedenie príručky prevádzky letových testov, v ktorej sa vymedzujú stratégie a postupy organizácie týkajúce sa letových testov.

Okrem toho sa navrhuje zmena časti 21 tak, aby obsahovala nový dodatok XII uplatniteľný pre lietadlá podľa predpisov C-23 s MTOM nad 2 000 kg a všetky lietadlá podľa predpisov CS-25, CS-27 a CS-29. Tento dodatok je zameraný na tieto témy:

1. Vymedzenie letových testov.
2. Kategórie letových testov.
3. Kvalifikácia pilotov vykonávajúcich letové testy v kategóriách 3 a 4.
4. Vymedzenie a kvalifikácia hlavného skúšobného inžiniera.

Nadobudnutím účinnosti sa navrhujú pravidlá zachovania právnych účinkov, ako aj prechodné opatrenia na podporu ďalšej práce v oblasti vydávania preukazov spôsobilosti hlavným skúšobným inžinierom. V samostatnom oznámení A-NPA sa zhromažďujú ďalšie údaje a informácie. Otvorí sa ním diskusia o vytvorení schémy vydávania preukazov spôsobilosti pre funkciu vymedzenú ako hlavný skúšobný inžinier.

Po stanovisku bude nasledovať rozhodnutie, ktorým sa do časti 21 zavedú prijateľné prostriedky preukázania zhody a poradenské materiály poskytujúce ďalšie poradenstvo pre otázky, ktoré sú predmetom tohto dokumentu.

| Uplatňovanie | | Plán postupu | |
|------------------------------------|---|---|------------------|
| Dotknuté nariadenia a rozhodnutia: | Nariadenie Komisie (EÚ) č. 748/2012 | Koncepčný dokument: | Nie |
| Dotknuté zúčastnené strany: | Všetky DOA/POA/APDOA, posádky vykonávajúce letové testy pre lietadlá podľa predpisov CS-23 nad 2 000 kg, lietadlá podľa predpisov CS-25, CS-27, CS-29, členské štáty, organizácie výcviku letových skúšok, profesijné združenia | Skupina na tvorbu predpisov: | Áno |
| Podnet/pôvod: | Harmonizácia, bezpečnosť | Referenčný rámec | 12. 8. 2004 |
| Odkaz: | Nie je k dispozícii | Typ hodnotenia vplyvu právnej úpravy: | Úplný |
| | | Technické konzultácie počas vypracovania oznámenia NPA: | Áno |
| | | Dátum uverejnenia oznámenia NPA: | 3. štvrtrok 2008 |
| | | Dĺžka trvania konzultácií o oznámení NPA: | 5 mesiacov |
| | | Skupina pre posudzovanie: | Áno |
| | | Špecializovaná konzultácia: | Nie |
| | | Dátum uverejnenia rozhodnutia: | 3. štvrtrok 2014 |

Obsah

| | |
|---|----|
| 1. Informácie o postupe | 3 |
| 1.1. Postup vypracúvania predpisov | 3 |
| 1.2. Štruktúra stanoviska a súvisiace dokumenty | 3 |
| 1.3. Ďalšie kroky v rámci postupu | 4 |
| 2. Dôvodová správa | 5 |
| 2.1. Riešené problémy | 5 |
| 2.2. Ciele | 5 |
| 2.3. Výsledky konzultácií | 6 |
| 2.4. Zhrnutie hodnotenia vplyvu právnej úpravy | 8 |
| 2.5. Prehľad pozmeňujúcich návrhov | 9 |
| 3. Odkazy | 11 |
| 3.1. Dotknuté nariadenia | 11 |
| 3.2. Dotknuté rozhodnutia | 11 |
| 3.3. Referenčné dokumenty | 11 |

1. Informácie o postupe

1.1. Postup vypracúvania predpisov

Európska agentúra pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“) vypracovala toto stanovisko v súlade s nariadením (ES) č. 216/2008¹ (ďalej len „základné nariadenie“) a s postupom pri tvorbe predpisov².

Táto činnosť týkajúca sa tvorby predpisov je súčasťou programu tvorby predpisov agentúry na rok 2013 pod číslom MDM.003a. Rozsah a harmonogram úlohy boli vymedzené v súvisiacom referenčnom rámci MDM.003(a)³.

Návrh znenia tohto stanoviska vypracovala agentúra na základe príspevkov skupiny na tvorbu predpisov pre MDM.003. So všetkými zúčastnenými stranami sa uskutočnili konzultácie⁴ prostredníctvom oznámenia NPA 2008-20⁵, ktoré bolo uverejnené 29. Augusta 2008.

Do uzávierky 31. januára 2009 bolo doručených 315 rôznych pripomienok zúčastnených strán vrátane subjektov odvetvia, národných leteckých úradov, poskytovateľov výcviku a profesijných organizácií.

Agentúra sa zaoberala pripomienkami k oznámeniu NPA a odpovedala na ne. Prijaté pripomienky a odpovede agentúry sú zaznamenané v dokumente pripomienok a odpovedí (CRD) 2008-20⁶, ktorý bol uverejnený 13. septembra 2012.

Do uzávierky 13. novembra 2012 bolo k dokumentu CRD agentúre doručených 11 reakcií zúčastnených strán vrátane subjektov odvetvia, národných leteckých úradov a profesijných organizácií.

Znenie tohto stanoviska (t. j. dôvodovej správy a návrhu nariadenia) vypracovala agentúra so zohľadnením reakcií k dokumentu CRD.

Hlavné medzníky tejto činnosti týkajúcej sa tvorby predpisov sú zhrnuté v pláne postupu na titulnej strane.

1.2. Štruktúra stanoviska a súvisiace dokumenty

V kapitole 1 tohto stanoviska sú uvedené informácie o postupe súvisiace s touto úlohou. V kapitole 2 s názvom Dôvodová správa sa vysvetľuje základný odborný obsah. Znenie návrhu predpisu navrhované agentúrou je uverejnené na webovej stránke agentúry⁷. V kapitole 3 sú zhrnuté súvisiace budúce rozhodnutia výkonného riaditeľa o prijateľných prostriedkoch preukázania zhody a poradenských materiáloch.

¹ 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), naposledy zmenené nariadením Komisie (EÚ) č. 6/2013 z 8. januára 2013 (Ú. v. EÚ L 4, 9.1.2013, s. 34).

² Agentúra je povinná dodržiavať štruktúrovaný postup pri tvorbe predpisov, ako sa požaduje v článku 52 ods. 1 základného nariadenia. Takýto postup prijala správna rada agentúry a označuje sa ako postup pri tvorbe predpisov. Pozri rozhodnutie správnej rady o postupe, ktorý bude agentúra uplatňovať pri vydávaní stanovísk, technických podmienok osvedčovania a poradenských materiálov (postup pri tvorbe predpisov), rozhodnutie správnej rady agentúry EASA 01-2012 z 13. marca 2012.

³ [http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/tor/mdm/EASA-ToR-MDM.003\(a\)-02-11012010.pdf](http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/tor/mdm/EASA-ToR-MDM.003(a)-02-11012010.pdf).

⁴ V súlade s článkom 52 základného nariadenia a s článkom 5 ods. 3 a článkom 6 postupu pri tvorbe predpisov.

⁵ <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/npa/2008/NPA%202008-20.pdf>.

⁶ <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/2012/CRD%202008-20.pdf>.

⁷ <http://easa.europa.eu/agency-measures/opinions.php>.

1.3. Ďalšie kroky v rámci postupu

Toto stanovisko obsahuje navrhované zmeny časti 21 nariadenia a je určené Európskej komisii, ktorá ho použije ako technický základ na prípravu legislatívneho návrhu.

Rozhodnutie obsahujúce prijateľné spôsoby dosiahnutia súladu a poradenský materiál uverejní agentúra po prijatí zmien časti 21 nariadenia.

2. Dôvodová správa

2.1. Riešené problémy

V tomto stanovisku sa rieši potreba harmonizácie kvalifikácií posádok vykonávajúcich letové testy v Európe ako odpoveď na požiadavku subjektov odvetvia. Subjekty odvetvia sa často stretávajú so situáciou, keď sa kvalifikácia posádok vykonávajúcich letové testy dosiahnutá v jednej krajine v iných krajinách neuznáva.

Preto sa dospelo k rozhodnutiu, že sa musí zlepšiť voľný pohyb osôb (posádok vykonávajúcich letové testy) a služieb (činností vykonávaných v rámci letových testov).

Ďalšou otázkou, ktorú je potrebné riešiť, je, aby projekčné a výrobné organizácie vykonávajúce letové testy vo svojom dokumente vymedzili stratégie a postupy týkajúce sa letových testov. Tento dokument schváli príslušný orgán organizácie (ktorým môže byť vnútroštátny orgán alebo agentúra).

Táto úloha vyplýva z predchádzajúceho úsilia Spojených leteckých úradov, zohľadňuje sa v nej však aj súčasný regulačný rámec agentúry.

2.2. Ciele

Celkové ciele systému EASA sú vymedzené v článku 2 základného nariadenia. Tento návrh prispeje k dosahovaniu celkových cieľov tým, že rieši otázky uvedené v časti 2.1.

K celkovým cieľom tohto návrhu patrí zavedenie požiadaviek na bezpečné vykonávanie letových testov prostredníctvom harmonizovaných požiadaviek na kvalifikácie posádok, zavedenia príručky prevádzky letových testov a poskytnutia primeraného prechodného obdobia a opatrení na zachovanie právnych účinkov.

Konkrétne ciele sú:

- a) zavedenie požiadavky na príručku prevádzky letových testov, v ktorej sa vymedzujú stratégie a postupy týkajúce sa letových testov. Táto príručka prevádzky letových testov bude obsahovať informácie o harmonizovaných kvalifikáciách letovej posádky;
- b) harmonizácia kvalifikácií letovej posádky vykonaním týchto krokov:
 - (1) vymedzením pojmu „letové testy“,
 - (2) vymedzením kategórií letových testov,
 - (3) zavedením potrebných kvalifikácií pre pilotov v kategóriách letových testov 3 a 4, a
 - (4) vymedzením pojmu „hlavný skúšobný inžinier“ a podrobností potrebných kvalifikácií;
- c) prechodné opatrenia:

zavedenie pravidiel zachovania právnych účinkov pre členov letovej posádky, ktorí už vykonávajú dotknuté funkcie, ako aj prechodných opatrení na podporu ďalšej práce a prípravy rozhodnutia o preukaze spôsobilosti pre hlavného skúšobného inžiniera.

V samostatnom oznámení A-NPA sa zhromažďujú ďalšie údaje a informácie. Otvorí sa ním diskusia o vytvorení schémy vydávania preukazov spôsobilosti hlavným skúšobným inžinierom. Ak bude výsledkom konzultácií o oznámení A-NPA rozhodnutie pokračovať vo vydávaní preukazov spôsobilosti hlavným skúšobným inžinierom, k tejto otázke sa priradí nová úloha tvorby predpisov.

2.3. Výsledky konzultácií

K oznámeniu NPA 2008-20 boli prijaté pripomienky týkajúce sa rôznych tém v oblasti uplatniteľnosti dodatku XII, príručky prevádzky letových testov, vymedzení kategórií letových testov a funkcie hlavného skúšobného inžiniera, ako aj požiadaviek na prax a odbornú spôsobilosť pre pilotov a hlavných skúšobných inžinierov. Odpovede boli poskytnuté v dokumente CRD 2008-20. Navrhlo sa revidované znenie, v ktorom sa tieto pripomienky zohľadnili.

V niekoľkých reakciách sa žiadalo objasnenie uplatniteľnosti dodatku XII, kategórií letových testov a modifikácie navrhovaných požiadaviek na odbornú spôsobilosť pre hlavných skúšobných inžinierov. Ďalšie reakcie sa týkali kontroverznej otázky preukazov spôsobilosti pre hlavných skúšobných inžinierov, ako aj potreby ďalších regulačných usmernení pre lietadlá s hmotnosťou do 2 000 kg. Riešilo sa aj niekoľko edičných otázok.

2.3.1 Uplatniteľnosť požiadavky na príručku prevádzky letových testov

V stanovisku sa uvádza, že príručka prevádzky letových testov je povinná pre všetky výrobné a projekčné organizácie, v ktorých sa vykonávajú činnosti v rámci letových testov. V rozhodnutí týkajúcom sa tohto stanoviska sa preskúma materiál o prostriedkoch preukázania zhody a v prípade potreby sa prepracuje požiadavka na zavedenie príručky prevádzky letových testov pre alternatívne postupy DOA (APDOA) a programy osvedčovania.

2.3.2 Uplatniteľnosť požiadavky na dodatok XII

Ako je podrobnejšie vysvetlené nižšie, požiadavka na súlad s dodatkom XII sa vzťahuje na lietadlá podľa predpisov CS-23 nad 2 000 kg a na všetky lietadlá podľa predpisov CS-25, CS-27 a CS-29.

Lietadlá podľa predpisov CS-23 nad 2 000 kg a všetky lietadlá podľa predpisov CS-25, CS-27 a CS-29

Rôzne zúčastnené strany sa pýtali na vybratú hodnotu 2 000 kg stanovenú ako dolný limit pre uplatniteľnosť dodatku XII na lietadlá podľa predpisov CS-23. Je potrebné poznamenať, že prahovú hodnotu 2 000 kg stanovila skupina pre posudzovanie s cieľom dosiahnuť správnu vyváženosť medzi zložitnosťou lietadla a nákladmi a náročnosťou predpísaných letových testov. Táto hodnota je v súlade s hodnotou horného limitu ELA2 pre letúny.

V niektorých reakciách sa uvádzalo, že v poskytnutých odpovediach uvedených v dokumente CRD sa úplne neobjasnil rozsah uplatniteľnosti a v niektorých prípadoch neboli odpovede jednotné. Preto bolo stále nejasné, či je dolný limit 2 000 kg uplatniteľným limitom pre dodatok XII iba v súvislosti s lietadlami podľa predpisov CS-23, alebo či je uplatniteľný na všetky lietadlá podľa predpisov CS-23, CS-25, CS-27 a CS-29.

Hoci uplatniteľnosť dodatku XII sa v navrhovanom znení časti 21 jednoznačne vysvetľuje, vzhľadom na tieto reakcie sa agentúra rozhodla túto otázku podrobnejšie vysvetliť.

Uplatniteľnosť dodatku XII je obmedzená iba na lietadlá podľa predpisov CS-23 nad 2 000 kg a všetky lietadlá podľa predpisov CS-25, CS-27 a CS-29.

Plynové vzducholode

V prípade plynových vzducholodí sa zaznamenala iná situácia. Niektoré plynové vzducholode neboli zahrnuté do vymedzenia ELA2. V jednej reakcii sa preto nastolila otázka, či sa navrhované požiadavky na letové testy, a najmä dodatok XII, vzťahujú aj na

plynové vzducholode. Je potrebné poznamenať, že nebolo zámerom, aby sa požiadavka dodatku XII vzťahovala na plynové vzducholode.

Preto sa opäť zdôrazňuje, že dodatok XII sa vzťahuje iba na lietadlá podľa predpisov CS-23 nad 2 000 kg a všetky lietadlá podľa predpisov CS-25, CS-27 a CS-29.

Je však potrebné poznamenať, že požiadavka na príručku prevádzky letových testov ostáva v platnosti pre všetky DOA/POA a APDOA vykonávajúce činnosti v rámci letových testov. Patria k nim aj plynové vzducholode. V tejto príručke sa vymedzia stratégie a postupy organizácie týkajúce sa letových testov.

2.3.3 Pravidlo zachovania právnych účinkov

Ako odpoveď na ďalšiu reakciu je potrebné poznamenať, že pravidlo zachovania právnych účinkov sa vzťahuje na pilotov zapojených do letových testov kategórií 3 a 4 a skúšobných inžinierov. Požiadavky na odbornú spôsobilosť a pravidlá prevodu týkajúce sa pilotov zapojených do letových testov kategórií 1 a 2 sú už vymedzené v časti FCL nariadenia Komisie (EÚ) č. 1178/2011 z 3. novembra 2011.

2.3.4 Vymedzenie pojmu „letový test“, kategórie letových testov a kvalifikácia posádky vykonávajúcej letový test

Počas konzultácií o oznámení NPA 2008-20 agentúra prijala množstvo pripomienok týkajúcich sa vymedzenia kategórií letových testov a rozsahu kvalifikácie a praxe požadovanej pre rôzne kategórie letových testov, ako aj výcvikových osnov.

O týchto otázkach sa diskutovalo s príslušnou skupinou pre posudzovanie a spolu s ňou sa dospelo k dohode. Zmeny pôvodného návrhu oznámenia NPA vyústili do prípravy zrevidovaného znenia navrhnutého v dokumente CRD 2008-20.

Výcvikové osnovy sa v reakciách považovali v niektorých ohľadoch za príliš rozsiahle (napr. 350 povinných hodín pre pozemný a 60 hodín pre letecký výcvik na dosiahnutie úrovne odbornej spôsobilosti 1 pre hlavného skúšobného inžiniera), najmä v súvislosti s lietadlami podľa predpisov CS-23.

Je potrebné poznamenať, že okrem prahovej hodnoty 2 000 kg pre lietadlá podľa predpisov CS-23, na ktoré sa vzťahuje dodatok XII, sa zaviedli ustanovenia, ktorými sa požiadavka na odbornú spôsobilosť rozdeľuje na dve časti podľa letových vlastností lietadiel podľa predpisov CS-23. Slúži to na podporu lietadiel s konštrukčnou rýchlosťou strmhlavého letu (Md) nižšou ako 0,6 a maximálnym výstupom nižším ako 7 620 m (25 000 stôp).

V ďalšej reakcii sa navrhovala iná kombinácia nižšieho a vyššieho počtu výcvikových hodín než v tomto návrhu (napr. 300 hodín pre pozemný a 90 pre letecký výcvik na dosiahnutie úrovne odbornej spôsobilosti 1 pre hlavného skúšobného inžiniera). Počet výcvikových hodín v tomto návrhu vychádzal zo skupinového preskúmania, preto agentúra navrhuje zachovať výcvikové osnovy podľa dokumentu CRD 2008-20.

Iná reakcia sa týkala letov na účely údržby. Podrobnejšie informácie možno nájsť v regulačnom materiáli, ktorý v súčasnosti pripravuje agentúra, s názvom Letová spôsobilosť a prevádzkové aspekty kontrolných letov na účely údržby (RMT.0393/.0394).

Okrem toho treba uviesť, že agentúra pripravuje aj oznámenie NPA pod číslom RMT.0348/.0349 Lety súvisiace s výrobnou a projekčnou činnosťou.

2.3.5 Požiadavky na odbornú spôsobilosť/prax letovej posádky pre lietadlá do 2 000 kg

Vzhľadom na prijatú spätnú väzbu sa dospelo k záveru, že existuje potreba podrobnejšie preskúmať normalizovanie alebo poskytovanie usmernení v oblasti odbornej spôsobilosti a praxe letovej posádky vykonávajúcej letové testy lietadiel do 2 000 kg. Môže to byť predmetom budúcej úlohy tvorby predpisov.

2.3.6 Hlavný skúšobný inžinier

V oblasti vydávania preukazov spôsobilosti hlavným skúšobným inžinierom bolo v rámci oznámenia NPA prijatých niekoľko rôznych pripomienok. Podobne rôznorodé stanoviská sa zaznamenali aj počas obdobia predkladania reakcií. Z pripomienok ani z následného preskúmania vykonaného príslušnou skupinou pre preskúmanie nemožno odvodiť žiadne spoločné smerovanie. Napriek tomu, že sa dosiahla celková dohoda v otázke vymedzenia požiadaviek na odbornú spôsobilosť a prax pre skúšobných inžinierov v časti 21, otázka preukazov spôsobilosti sa odložila s cieľom zhromaždiť viac informácií.

Preto v súčasnosti otázka preukazov spôsobilosti hlavných skúšobných inžinierov predstavuje predmet oznámenia A-NPA zameraného na objasnenie a podporu rozhodnutia v tejto veci.

V jednej reakcii sa žiadala revízia vymedzenia hlavného skúšobného inžiniera tak, aby sa odstránilo znenie odkazujúce na pomoc pilotovi „pri prevádzke lietadla a jeho systémov“. V tomto znení sa zdôrazňuje kľúčová úloha hlavného skúšobného inžiniera, ktorá môže mať priamy vplyv na bezpečnosť lietadla počas činností v rámci letového testu. Preto agentúra navrhuje ponechať vymedzenie hlavného skúšobného inžiniera v nezmenenej podobe. Ďalšie vysvetlenia sa pridávajú do poradenského materiálu pre funkciu hlavného skúšobného inžiniera.

Ako už bolo uvedené v dokumente CRD 2008-20, o prítomnosti hlavného skúšobného inžiniera na palube rozhoduje držiteľ DOA/POA/APDOA. Ak je hlavný skúšobný inžinier na palube potrebný, musí sa mu poskytnúť povinný výcvik. Je potrebné poznamenať, že ak sa držiteľ DOA rozhodne nevyužiť hlavného skúšobného inžiniera, ale iného skúšobného inžiniera, držiteľ DOA musí funkciu týchto skúšobných inžinierov vymedziť a poskytnúť im výcvik zodpovedajúci pridelenej úlohe. Zámerom agentúry nie je ukladať povinnú prítomnosť skúšobných inžinierov na palube. Zloženie posádky patrí do pôsobnosti držiteľa DOA/POA/APDOA.

2.3.7 Ďalšie otázky

Na základe jednej reakcie sa aktualizovalo vymedzenie pojmu „letový test“ tak, aby ako správne znenie obsahovalo pojem „zhoda s typovou konštrukciou“.

2.4. Zhrnutie hodnotenia vplyvu právnej úpravy

V hodnotení vplyvu právnej úpravy v oznámení NPA 2008-20 sa určili tieto možnosti:

- a. možnosť 0: základná možnosť (bez zmeny),
- b. možnosť 1: tvorba predpisov v oblasti letových testov.

Dotknutými zúčastnenými stranami sú DOA/POA/APDOA, výrobcovia lietadiel podľa predpisov CS-23 nad 2 000 kg a výrobcovia všetkých lietadiel podľa predpisov CS-25, CS-27 a CS-29, výrobcovia motorov, držiteľia osvedčenia STC alebo žiadatelia o toto osvedčenie, ktorí môžu letové testy využívať ako prostriedok na zabezpečenie súladu s právnymi predpismi. Okrem toho sú priamo dotknuté posádky vykonávajúce civilné letové testy a následne aj organizácie výcviku letových skúšok.

Z hodnotenia vplyvu právnej úpravy vyplývajú dôsledky na tieto oblasti: bezpečnosť, ekonomika a sociálna oblasť.

Vplyv na bezpečnosť sa hodnotil na základe preskúmania údajov o nehodách (jeden súbor údajov sa týkal lietadiel s pevnými krídlami a ďalší rotorových lietadiel) zhromaždených z nehôd súvisiacich s vykonávaním letových testov, ktoré sa vyskytli v rokoch 1990 – 2005. Preskúmanie sa vykonalo pomocou publikácie World Airline Accident Summary (WAAS - Civil Air Publication 479). Problémy, na ktoré poukázali tieto nehody (chýbajúce formálne riadenie rizík, zloženie a odborná spôsobilosť letovej posádky, bezpečnostné vybavenie) by sa vyriešili zavedením príručky prevádzky letových testov, ktorá sa navrhuje v tomto stanovisku. Podobne ako v prípade lietadiel s pevnými krídlami aj z nehôd rotorových lietadiel vyplýva, že zavedenie príručky prevádzky letových testov je odôvodnené. Potrebu vhodných požiadaviek na odbornú spôsobilosť a prax posádky vykonávajúcej letové testy podporuje aj podrobná analýza.

Kvalitatívne sa vyhodnotil ekonomický vplyv a navrhli sa opatrenia na zmiernenie rizík. Prax a odborná spôsobilosť požadovaná od letovej posádky sa odvíja od zložitosti letového testu a lietadla. Na celý rozsah letových testov sa predpokladajú štyri rôzne kategórie.

Opatrenia na zmiernenie rizika tvorí obmedzenie uplatniteľnosti dodatku XII na lietadlá podľa predpisov CS-23 nad 2 000 kg a všetky lietadlá podľa predpisov CS-25, CS-27 a CS-29, zavedenie ustanovenia o zachovaní právnych účinkov, prijatie požiadaviek na odbornú spôsobilosť a prax letovej posádky podľa zložitosti testov a lietadla a zavedenie dlhého obdobia prechodných opatrení.

Záver pre stanovisko

Vzhľadom na to, že rozhodnutie o preukazoch spôsobilosti pre hlavných skúšobných inžinierov bude predstavovať samostatnú úlohu (pozri oznámenie A-NPA (RMT.0583 (MDM.003c)) o hlavných skúšobných inžinieroch), očakáva sa, že prijatie tohto návrhu bude mať pozitívny vplyv na bezpečnosť vo všetkých organizáciách a na všetky osoby, ktoré sú priamo zapojené do letových testov. Ekonomické vplyvy sa minimalizovali prostredníctvom primeraných požiadaviek a vhodných prechodných opatrení.

Podrobnejšie informácie o tomto hodnotení vplyvu právnej úpravy pozri v oznámení NPA 2008-20.

2.5. Prehľad pozmeňujúcich návrhov

Odsek 21.A.143 Opis **podčasti G** Povolenie výrobnej organizácie sa navrhuje zmeniť tak, aby obsahoval požiadavky na zavedenie príručky prevádzky letových skúšok. Výrobné orgány musia mať príručky prevádzky letových testov, ak k ich činnostiam patria aj letové testy. V tomto dokumente sa podrobne uvedú potrebné stratégie a postupy organizácie týkajúce sa letových testov. Požiadavka na príručky prevádzky letových testov súvisí s dodatkom XII. Príručka prevádzky letových testov sa predloží príslušnému orgánu.

Odsek 21.A.243 Údaje **podčasti J** Povolenie projektovej organizácie sa navrhuje zmeniť tak, aby obsahoval požiadavky na zavedenie príručky prevádzky letových skúšok. Projekčné organizácie musia mať príručky prevádzky letových testov, ak k ich činnostiam patria aj letové testy. Požiadavka na príručky prevádzky letových testov súvisí s dodatkom XII. Príručka prevádzky letových testov sa predloží agentúre.

Odsek 21.A.708 Letové podmienky **podčasti P** Letové povolenie sa navrhuje zmeniť tak, aby obsahoval požiadavky určené v novom dodatku XII. Tento dodatok je zameraný na riešenie týchto otázok:

Uplatniteľnosť: Dodatok XII sa uplatňuje na lietadlá podľa predpisov CS-23 s MTOM nad 2 000 kg a na všetky lietadlá podľa predpisov CS-25, CS-27 a CS-29.

Vymedzenia pojmov: Poskytujú sa vymedzenia pojmov „letový test“, „skúšobný inžinier“ a „hlavný skúšobný inžinier“.

Kategórie letových testov: V dodatku XII sa zavádza rozdelenie letových testov do štyroch rôznych kategórií v závislosti od úrovne zložitosti letového testu.

Kvalifikácie posádok vykonávajúcich letové testy: V dodatku XII sa uvádzajú požiadavky na kvalifikáciu pilotov vykonávajúcich letové testy v kategóriách 3 a 4 a na kvalifikáciu hlavných skúšobných inžinierov.

Požiadavky na odbornú spôsobilosť a prax pilotov vykonávajúcich letové testy a hlavných skúšobných inžinierov závisia od dvoch parametrov: zložitosti letového testu a zložitosti lietadla. Pre pilotov zapojených do letových testov kategórií 1 alebo 2 sú určené navrhované požiadavky v časti FCL. Pilotom zapojeným do letových testov kategórií 3 alebo 4 a hlavným skúšobným inžinierom určuje požadovaný výcvik organizácia, ktorá ich zamestnáva.

Hlavný skúšobný inžinier: Požiadavky na oprávnenie stanovuje organizácia, ktorá ho zamestnáva.

Odborná spôsobilosť a prax ostatných skúšobných inžinierov: Uvádzajú sa požiadavky v oblasti všeobecnej praxe, výcviku a vedenia záznamov.

V Kolíne 22. augusta 2013

P. GOUDOU
výkonný riaditeľ
(podpis)

3. Odkazy

3.1. *Dotknuté nariadenia*

Nariadenie Komisie (EÚ) č. 748/2012 z 3. augusta 2012 stanovujúce vykonávacie pravidlá osvedčovania letovej spôsobilosti a environmentálneho osvedčovania lietadiel a prislúchajúcich výrobkov, častí a zariadení, ako aj osvedčovania projekčných a výrobných organizácií

3.2. *Dotknuté rozhodnutia*

Rozhodnutie výkonného riaditeľa Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa mení rozhodnutie 2013/001/R výkonného riaditeľa agentúry z 23. januára 2013 o prijateľných spôsoboch dosiahnutia súladu a poradenskom materiáli (AMC a GM časti 21).

Poznámka: Agentúra uverejní rozhodnutie obsahujúce informácie o prijateľných spôsoboch dosiahnutia súladu a poradenskom materiáli, keď bude v *Úradnom vestníku Európskej únie* uverejnené znenie vykonávacích pravidiel.

3.3. *Referenčné dokumenty*

A-NPA 2013-XX o preukaze spôsobilosti hlavného skúšobného inžiniera

Príloha I organizácie ICAO o vydávaní preukazov spôsobilosti personálu

NPA 2008-20 a CRD 2008-20 o letových testoch