

CS

CS

CS



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne XXX  
C

Návrh

**NAŘÍZENÍ KOMISE (ES) č. .../2011**

ze dne [...]

**kterým se mění nařízení Komise (ES) č. 1702/2003, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací**

**(Text s významem pro EHP)**

Návrh

**NAŘÍZENÍ KOMISE (ES) č. .../...**

ze dne ...

**kterým se mění nařízení Komise (ES) č. 1702/2003, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací**

**(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES <sup>(1)</sup>,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) V zájmu podřízení nesložitých motorových letadel, rekreačních letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení opatřením úměrným jejich jednoduché konstrukci a typu provozu a zároveň zachování vysoké jednotné úrovně bezpečnosti letectví v Evropě, je nezbytné zavést změny požadavků a postupů při certifikaci rekreačních letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a projekčních a výrobních organizací.
- (2) Nařízení Komise (ES) č. 1702/2003 <sup>(2)</sup> by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.
- (3) Opatření stanovená tímto nařízením vycházejí ze stanoviska <sup>(3)</sup> vydaného Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“) v souladu s čl. 17 odst. 2 písm. b) a čl. 19 odst. 1 nařízení (ES) č. 216/2008.
- (4) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem výboru zřízeného článkem 65 nařízení (ES) č. 216/2008.

---

<sup>1</sup> Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1. Nařízení naposledy pozměněné nařízením (ES) č. 1108/2009 ze dne 21. října 2009 (Úř. věst. L 309, 24.11.2009, s. 51).

<sup>2</sup> Úř. věst. L 243, 27.9.2003, s. 6. Nařízení naposledy pozměněné nařízením (ES) č. 1194/2009 ze dne 30. listopadu 2009 (Úř. věst. L 321, 8.12.2009, s. 5).

<sup>3</sup> Stanovisko č. 1/2011 k „procesu ELA“ a ke „standardním změnám a opravám“.

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

### *Článek 1*

Nařízení Komise (ES) č. 1702/2003 se mění takto:

1. V článku 1 se vkládají tyto nové definice pro letadla ELA1 a ELA2:
  - j) „letadlem ELA1“ se rozumí tato evropská lehká letadla s posádkou:
    - i) letadlo o maximální vzletové hmotnosti (MTOM) 1 200 kg nebo menší, které není klasifikováno jako složité motorové letadlo;
    - ii) kluzák nebo motorový kluzák o maximální vzletové hmotnosti (MTOW) 1 200 kg nebo menší;
    - iii) balón s maximálním konstrukčním objemem nosného plynu nebo horkého vzduchu 3 400 m<sup>3</sup> pro horkovzdušné balóny, 1 050 m<sup>3</sup> pro plynové balóny, 300 m<sup>3</sup> pro upoutané plynové balóny;
    - iv) vzducholod' projektovaná pro nejvýše čtyři osoby na palubě a s maximálním konstrukčním objemem nosného plynu nebo horkého vzduchu 3 400 m<sup>3</sup> pro horkovzdušné vzducholodi a 1 000 m<sup>3</sup> pro plynové vzducholodi;
  - k) „letadlem ELA2“ se rozumí tato evropská lehká letadla s posádkou:
    - i) letadlo o maximální vzletové hmotnosti (MTOM) 2 000 kg nebo menší, které není klasifikováno jako složité motorové letadlo;
    - ii) kluzák nebo motorový kluzák o maximální vzletové hmotnosti (MTOW) 2 000 kg nebo menší;
    - iii) balón;
    - iv) horkovzdušná vzducholod';
    - v) plynová vzducholod' splňující všechna následující kritéria:
      - 3% maximální statická hmotnost,
      - nevektorový tah (kromě reverzního tahu),
      - konvenční a jednoduchý návrh:
        - konstrukce,
        - řídicího systému,
        - balonetového systému,
      - řízení bez posilovače;
    - vi) velmi lehké rotorové letadlo.

### *Článek 2*

Příloha (část 21) nařízení (ES) č. 1702/2003 se mění v souladu s přílohou tohoto nařízení.

### *Článek 3*

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne

*Za Komisi*  
*[...]*  
*člen Komise*

## **PŘÍLOHA**

Příloha (část 21) nařízení (ES) č. 1702/2003 se mění takto:

1) Bod 21A.14 písm. b) se nahrazuje tímto:

### **21A.14 Prokazování způsobilosti**

„b) Odchylně od písmene a), jakožto alternativním postupem prokázání své způsobilosti, smí žadatel žádat souhlas agentury s použitím postupů vymezujících konkrétní postupy projektování, zdroje a posloupnost činností nezbytných k vyhovění této části, pokud je výrobek jedním z následujících:

1. letadlo ELA2;
2. motor nebo vrtule zastavěná do letadla ELA2;
3. pístový motor;
4. vrtule s pevnými listy nebo stavitelná vrtule.“

2) Vkládá se nový bod 21A.14 písm. c) v následujícím znění:

„c) Odchylně od písmene a) se žadatel může rozhodnout prokázat způsobilost tím, že agentuře poskytne certifikační program požadovaný v bodě 21A.20 písm. b)<sup>4</sup>, pokud je výrobek jedním z následujících:

1. letadlo ELA1;
2. motor nebo vrtule, které jsou zastavěny v letadle ELA1;

3) Bod 21A.35 písm. b) se nahrazuje tímto:

### **21A.35 Letové zkoušky**

„b) Žadatel je povinen provést všechny letové zkoušky, které agentura shledá nezbytnými:

1. k rozhodnutí, zda bylo vyhověno použitelným požadavkům certifikační předpisové základny a požadavkům na ochranu životního prostředí, a
2. pro letadla, která mají být certifikována podle této části, s výjimkou:
  - i) kluzáků a motorových kluzáků a
  - ii) balónů a vzducholodí definovaných v předpisech pro letadla ELA1 nebo ELA2 a
  - iii) letadel o maximální vzletové hmotnosti (MTOM) 2 722 kg nebo menší,

k rozhodnutí, zda je dostatečně zaručeno, že letadlo, jeho části a zařízení jsou spolehlivé a fungují správně.“

4) Bod 21A.90 se nahrazuje tímto:

### **„21A.90A Oblast působnosti**

Tato hlava stanovuje postup pro schvalování změn typových návrhů a typových osvědčení a stanovuje práva a povinnosti žadatelů a držitelů těchto schválení. Tato hlava rovněž definuje standardní změny, které nepodléhají schvalovacímu postupu podle této hlavy. Odkazy na

---

<sup>4</sup> Bod 21A.20 písm. b) navrhovaný ve stanovisku č. 1/2010.

typová osvědčení v této hlavě zahrnují jak typová osvědčení, tak typová osvědčení pro zvláštní účely.“

5) Vkládá se nový bod 21A.90B v následujícím znění:

#### **„21A.90B Standardní změny**

a) Standardními změnami jsou změny typového návrhu:

1. ve vztahu k:

- i) letadlům o maximální vzletové hmotnosti (MTOM) 5 700 kg nebo menší;
- ii) rotorovým letadlům o maximální vzletové hmotnosti (MTOM) 3 175 kg nebo menší;
- iii) kluzákům, motorovým kluzákům, balónům a vzducholodím definovaným v předpisech pro letadla ELA1 nebo ELA2,

2. jež se řídí konstrukčními údaji, které jsou součástí certifikačních specifikací vydaných agenturou, obsahujících přijatelné metody, techniky a postupy provádění a označování standardních změn, včetně souvisejících instrukcí pro zachování letové způsobilosti, a

3. jež nejsou v rozporu s údaji držitelů typového osvědčení.

b) Body 21A.91 až 21A.109 se nevztahují na standardní změny.“

6) V bodě 21A.112B se vkládá písmeno c) v následujícím znění:

„c) Odchylně od písmene a) a b) se žadatel může rozhodnout pro prokázání způsobilosti prostřednictvím souhlasu agentury s certifikačním programem vymezujícím prostředky prokazování shody s požadavky na standardní typové osvědčení letadel, motorů a vrtulí definovaných v bodě 21A.14 písm. c).“

7) Bod 21A.116 se nahrazuje tímto:

#### **„21A.116 Přenosnost**

Doplňkové typové osvědčení smí být převedeno pouze na fyzickou nebo právnickou osobu, která je schopna převzít povinnosti podle bodu 21A.118A a která k tomuto účelu prokázala svou způsobilost podle kritérií uvedených v bodě 21A.112B, kromě letadel ELA1, pro která fyzická nebo právnická osoba žádala o souhlas agentury s použitím postupů vymezujících její činnosti týkající se převzetí těchto povinností.“

8) Bod 21A.307 se nahrazuje tímto:

#### **„21A.307 Uvolňování letadlových částí a zařízení k zástavbě**

Letadlová část nebo zařízení je způsobilá k zástavbě do typově certifikovaného výrobku, pokud je ve stavu pro bezpečný provoz a pokud:

a) má osvědčení o uvolnění oprávněnou osobou (formulář 1 EASA), které potvrzuje, že daná položka byla vyrobena ve shodě se schválenými konstrukčními údaji a je označena v souladu s hlavou Q, nebo

b) je normalizovanou částí, nebo

c) je částí nebo zařízením letadla ELA1 nebo ELA2, která:

1. nepředstavuje letadlovou část s omezenými provozními lhůtami, letadlovou část základní konstrukce ani letadlovou část tvořící systémy řízení letu a

2. je považována za způsobilou k zástavbě do vlastního letadla vlastníkem letadla a
3. je označena v souladu s hlavou Q a
4. je určena k zástavbě v konkrétním letadle.“

9) Bod 21A.431 se nahrazuje tímto:

#### **„21A.431A Oblast působnosti**

- a) Tato hlava stanovuje postup schvalování návrhů oprav a stanovuje práva a povinnosti držitelů a žadatelů o tato schválení.
  - b) Tato hlava rovněž definuje standardní opravy, které nepodléhají schvalovacímu procesu podle této hlavy.
  - c) „Opravou“ se rozumí odstranění poškození nebo obnova stavu letové způsobilosti kteréhokoliv výrobku, letadlové části nebo zařízení následně po prvním uvolnění do provozu výrobcem.
  - d) Odstranění poškození výměnou letadlových částí nebo zařízení bez nutnosti projekční činnosti musí být považováno za úkon údržby, a proto nevyžaduje schválení podle této části.
  - e) Oprava letadlového celku, na nějž se vztahuje ETSO, musí být považována za změnu jeho konstrukce a v takovém případě musí být postupováno v souladu s bodem 21A.611.“
- 10) Vkládá se nový bod 21A.431B v následujícím znění:

#### **„21A.431B Standardní opravy**

a) Standardní opravy jsou opravy:

1) ve vztahu k:

- i) letadlům o maximální vzletové hmotnosti (MTOM) 5 700 kg nebo menší;
- ii) rotorovým letadlům o maximální vzletové hmotnosti (MTOM) 3 175 kg nebo menší;
- iii) kluzákům, motorovým kluzákům, balónům a vzducholodím definovaným v předpisech pro letadla ELA1 nebo ELA2.

(2) jež se řídí konstrukčními údaji, které jsou součástí certifikačních specifikací vydaných agenturou, obsahujících přijatelné metody, techniky a postupy provádění a označování standardních oprav, včetně souvisejících instrukcí pro zachování letové způsobilosti, a

(3) jež nejsou v rozporu s údaji držitelů typového osvědčení.

b) Body 21A.432 až 21A.451 se nevztahují na standardní opravy.“

11) Bod 21A.432B se nahrazuje tímto:

#### **„21A.432B Prokazování způsobilosti**

a) Žadatel o schválení návrhu významné opravy je povinen prokázat svou způsobilost držením oprávnění organizace k projektování vydaného agenturou v souladu s hlavou J.



- b) Odchylně od písmene a), jakožto alternativním postupem prokázání své způsobilosti, smí žadatel žádat souhlas agentury s použitím postupů vymezujících konkrétní postupy projektování, zdroje a posloupnost činností nezbytných k vyhovění této hlavě.
  - c) Odchylně od písmene a) a b) smí žadatel žádat souhlas agentury s certifikačním programem vymezujícím konkrétní postupy projektování, zdroje a posloupnost činností nezbytných k vyhovění této části pro opravy výrobku definovaného v bodě 21A.14 písm. c).“
- 12) Bod 21A.441 se nahrazuje tímto:

**„21A.441 Provedení opravy**

- a) Oprava musí být provedena v souladu s částí M nebo případně částí 145 nebo odpovídajícím způsobem oprávněnou výrobní organizací v souladu s hlavou G, podle práva uvedeného v bodě 21A.163 písm. d).
- b) Projekční organizace je povinna předat organizaci provádějící opravu všechny nezbytné instrukce pro zástavbu.“