

STANOVISKO č. 01/2007

EURÓPSKEJ AGENTÚRY PRE BEZPEČNOSŤ LETECTVA

k nariadeniu Komisie, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Komisie (ES) č. 1702/2003 stanovujúce vykonávacie pravidlá osvedčovania letovej spôsobilosti a environmentálneho osvedčovania lietadiel a prislúchajúcich výrobkov, častí a zariadení, ako aj osvedčovania projekčných a výrobných organizácií na zabezpečenie nepretržitého prevádzkovania niektorých lietadiel registrovaných v členských štátoch

I. Všeobecne

1. Účelom tohto stanoviska je navrhnuť Komisii, aby zmenila a doplnila článok 2 nariadenia Komisie (ES) č. 1702/2003¹, s cieľom zabezpečiť zachovanie prevádzky niektorých lietadiel skonštruovaných v bývalom Sovietskom zväze a v súčasnosti zaregistrovaných v členských štátoch. Pre mnohé z týchto lietadiel, ako je vysvetlené ďalej, nebola agentúra doteraz schopná určiť schválenú konštrukciu (typové osvedčenie alebo osobitné technické požiadavky letovej spôsobilosti – (*Specific Airworthiness Specification; SAS*)), čo je nevyhnutné na vydanie osvedčenia o letovej spôsobilosti podľa podmienok uvedených v tomto nariadení. Aby sa zabránilo odstaveniu týchto lietadiel po uplynutí prechodného obdobia, ktoré zákonodarca stanovil na toto určenie (28. marca 2007), je potrebné prijať naliehavé opatrenia ako dočasné riešenie.
2. Toto stanovisko bolo prijaté postupom, ktorý stanovila správna rada agentúry² v súlade s ustanoveniami článku 14 nariadenia (ES) č. 1592/2002³.

II. Konzultácia

3. Návrh stanoviska k nariadeniu Komisie, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Komisie (ES) č. 1702/2003 bol uverejnený na webovom serveri agentúry (Oznámenie o navrhovanej zmene a doplnení – NPA 17-2006) 14. novembra 2006 so skráteným pripomienkovým konaním vzhľadom na naliehavosť veci.
4. Do konečného termínu 25. decembra 2006 dostala agentúra 107 pripomienok od vnútroštátnych orgánov, profesijných organizácií a súkromných spoločností.
5. Prijatie všetkých pripomienok bolo potvrdené a pripomienky boli začlenené do dokumentu pripomienok a odpovedí (*Comment Response Document; CRD*), ktorý bol uverejnený na webovom serveri agentúry 18. januára 2007. Tento dokument obsahuje zoznam všetkých osôb a organizácií, ktoré poskytli svoje pripomienky, a odpovede agentúry.
6. Väčšina prijatých pripomienok, ako je opísané ďalej, podporuje navrhované opatrenie. V niektorých pripomienkach sa pripúšťa potreba riešiť prípad lietadiel, ktoré sú v súčasnosti zaregistrované, ale súčasne pretrváva názor, že by sa opatrenie nemalo použiť na ďalšie rozšírenie parku lietadiel, ktoré v plnom rozsahu nespĺňajú súčasné podmienky letovej spôsobilosti,

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 projekčných a výrobných organizácií (Ú. v. EÚ L 243, 27.9.2003, s. 6). Nariadenie bolo naposledy zmenené a doplnené nariadením Komisie (ES) č. 706/2006 z 8. mája 2006 (Ú. v. EÚ L 122, 9.5.2006, s. 16).

² Rozhodnutie správnej rady týkajúce sa postupu, ktorý uplatňuje agentúra pri vydávaní stanovísk, technických podmienok certifikácie a poradenských materiálov. EASA MB/7/03 z 27.06.2003 („Normotvorný postup“).

³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 z 15. júla 2002 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (Ú. v. ES L 240, 7.9.2002, s. 1). Nariadenie bolo naposledy zmenené a doplnené nariadením Komisie (ES) č. 1701/2003 z 24. septembra 2003 (Ú. v. EÚ L 243, 27.9.2003, s. 5).

ustanovené právnymi predpismi EÚ. V niekoľkých pripomienkach sa dokonca požaduje, aby lietadlá, ktoré sú týmto opatrením zvýhodnené, už nemohli rozširovať svoju činnosť nad terajší rámec, najmä na územie ďalších členských štátov. V niektorých ďalších pripomienkach sa naopak trvá na tom, že ostatné členské štáty by nemali diskriminovať lietadlá podliehajúce tomuto opatreniu a mali by im umožniť rozšíriť svoje možnosti na trhu. Tí istí účastníci konzultácie by uvítali zavedenie väčšej pružnosti do tohto opatrenia, aby z neho mohli čerpať aj lietadlá, ktoré sú už v prevádzke v Spoločenstve, alebo ktoré kúpili občania Spoločenstva. V ostatných pripomienkach sa uprednostňuje variant, že by sa opatrenie mohlo uplatňovať aj na všetky lietadlá, ktorých typ už bol v členskom štáte akceptovaný.

III. Obsah stanoviska agentúry

7. Zámerom tohto stanoviska je zmena a doplnenie článku 2 nariadenia Komisie (ES) č. 1702/2003⁴ (ďalej len nariadenie Komisie) s cieľom zabezpečiť zachovanie prevádzky niektorých lietadiel skonštruovaných v bývalom Sovietskom zväze a v súčasnosti zaregistrovaných v členských štátoch. Ako sa uvádza oznámení o navrhovanej zmene a doplnení, agentúra je povinná určiť schválenú konštrukciu (typové osvedčenie alebo SAS), čo sa vyžaduje na vydanie osvedčenia o letovej spôsobilosti pre viacero lietadiel zaregistrovaných v členských štátoch v čase nadobudnutia účinnosti nariadenia Komisie, ktoré neboli certifikované na základe predpisov v tom čase známych v Spoločenstve⁵. Mala to urobiť do 28. marca 2007. Toto určenie s však nedalo vykonať, pretože chýbala súčinnosť konštruktérov týchto výrobkov⁶. Vzhľadom na blížiaci sa konečný termín na integráciu týchto lietadiel má len veľmi málo z nich možnosť včas získať doklad EASA o schválenej konštrukcii z uvedených dôvodov a mnohé budú musieť byť vyradené z prevádzky, ak sa vo veľmi blízkej budúcnosti neprijme opatrenie, ktoré bude bezprostredným riešením umožňujúcim zachovanie ich prevádzky. Komisia preto zvolala osobitné zasadnutie výboru EASA na 19. júla, na ktorom bolo dohodnuté preskúmať závažnosť problému a zohľadniť všetky možnosti, ako sa vyhnúť vyradeniu lietadiel z prevádzky výlučne z dôvodu zmeny regulačného rámca.
8. Preskúmanie, ktoré vykonala agentúra, ukázalo, že viaceré lietadlá sovietskej konštrukcie, registrované v členských štátoch, boli vylúčené z rámca pôsobnosti Spoločenstva, pokiaľ splňajú podmienky prílohy II základného nariadenia. Tieto lietadlá preto v plnom rozsahu podliehajú zodpovednosti štátov registrácie, ktoré v spolupráci s oprávnenými zástupcami štátov, v ktorých boli výrobky vyvinuté, konajú dôsledne podľa ustanovení prílohy 8 ICAO. Ak im ich štát registrácie ďalej bude vydávať štandardné osvedčenie o letovej spôsobilosti ICAO, budú ďalej využívať slobodu pohybu na základe

⁴ Nariadenie Komisie (ES) č. 1702/2003 z 24. septembra 2003 stanovujúce vykonávacie pravidlá osvedčovania letovej spôsobilosti a environmentálneho osvedčovania lietadiel a príslúchajúcich výrobkov, častí a zariadení, ako aj osvedčovania projekčných a výrobných organizácií (Ú. v. EÚ L 243, 27.9.2003, s. 6). Nariadenie bolo naposledy zmenené a doplnené nariadením Komisie (ES) č. 706/2006 z 8. mája 2006 (Ú. v. EÚ L 122, 9.5.2006, s. 16).

⁵ Tieto predpisy možno zjednodušene opísať ako predpisy, ktoré odkazovali na nariadenie Rady (EHS) 3922/91 zo 16. decembra 1991 o harmonizácii technických požiadaviek a správnych postupov v oblasti civilného letectva.

⁶ Podľa terajšieho právneho rámca Spoločenstva môže agentúra osvedčiť typ lietadla, len ak o to požiada konštruktér.

Chicagského dohovoru. Keď sa tieto lietadlá podieľajú na obchodnej leteckej doprave, od 16. júla 2008 budú podliehať ustanoveniam zmeneného a doplneného nariadenia Rady (EHS) 3922/91⁷. Keďže nebudú držiteľmi osvedčenia EASA o letovej spôsobilosti, môžu tieto ustanovenia ovplyvniť zachovanie ich prevádzky, ak sa dovedy nezmenia.

9. Okolo 300 lietadiel⁸ sovietskej konštrukcie (pozri zoznam pripojený pre informáciu) podlieha v plnom rozsahu nariadeniu Komisie a tieto lietadlá by mali mať osvedčenie o letovej spôsobilosti, vydané v súlade s prílohou k nemu – tzv. časťou 21 – aby mohli v Spoločenstve využívať slobodu pohybu. Zákaz prevádzkovania týchto lietadiel, najmä lietadiel zapojených do obchodných činností, by mal významné hospodárske následky pre ich vlastníkov a prevádzkovateľov ako aj pre významné oblasti hospodárstva členských štátov, v ktorých sú zaregistrované. Väčšina zainteresovaných to považuje za nespravodlivé, pretože dotknuté osoby nenesú priamu zodpovednosť za túto situáciu a dôvodom takéhoto radikálneho opatrenia nie je bezprostredné ohrozenie bezpečnosti. Zámerom tohto stanoviska preto je navrhnúť prijateľný spôsob zachovania ich prevádzky do času, keď bude môcť agentúra pre väčšinu z nich riadne určiť schválenú konštrukciu EASA. Toto si, samozrejme, bude vyžadovať podporu konštruktérov a oprávnených predstaviteľov štátu, v ktorom boli výrobky vyvinuté; ak by takúto podporu nebolo možné získať, niektoré z týchto lietadiel by prestali mať oprávnenie na prevádzku v Spoločenstve, ale ich vlastníci a prevádzkovatelia by mali čas na prispôbenie sa a vykonanie nevyhnutných opatrení.

10. Teraz je už príliš neskoro a príliš neisté uvažovať o neskrátenom legislatívnom procese na prijatie zmeny prechodných ustanovení základného nariadenia⁹ alebo na zmenu prílohy II, ktorou by sa všetky tieto lietadlá vyňali z pôsobnosti Spoločenstva. Jediným riešením potom je umožniť predĺženie ich prevádzky obmedzenými osvedčeniami o letovej spôsobilosti pod podmienkou, že dodržia aj všetky ostatné uplatniteľné požiadavky súvisiace so zachovaním letovej spôsobilosti a ochranou životného prostredia. Fyzicky však nie je možné, aby agentúra bola schopná do 28. marca 2007 (pozri aj odsek 7), prípad za prípadom, určiť SAS potrebné podľa článku 5 ods. 3 a 4 základného nariadenia a časti 21A.184. Navrhovaným opatrením sa preto má zmeniť a doplniť nariadenie Komisie tak, aby sa tieto SAS určili odkazom na schválenú konštrukciu v štátoch, v ktorých boli výrobky vyvinuté, vrátane informácií o zachovaní jej letovej spôsobilosti (smernice o letovej spôsobilosti). Takéto opatrenie je v skutočnosti podobné opatreniu, ktoré obsahuje článok 2 ods. 3 písm. a), podľa ktorého sa zachováva platnosť typových osvedčení vydaných alebo potvrdených členskými štátmi pri dobre známych výrobkoch. Keďže však takéto opatrenie neumožňuje agentúre nadobudnúť dôkladné poznatky o

⁷ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1900/2006 z 20. decembra 2006, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 o harmonizácii technických požiadaviek a správnych postupov v oblasti civilného letectva (Ú. v. EÚ z 27.12.2006).

⁸ 45 veľkých letúnov zapojených do obchodných činností (najmä typov Antonov 24, 26, 28, 72 a 74), 190 ťažkých vrtuľníkov (Kamov) a 80 letúnov všeobecného letectva (najmä Suchoj 26/31 a Jak 18/55).

⁹ Maximálna dĺžka lehoty – 42 mesiacov – na ktorú možno pre lietadlá podliehajúce právnym predpisom Spoločenstva vydávať vnútroštátne osvedčenia je stanovená v článku 56 základného nariadenia. Toto ustanovenie možno zmeniť len aktom zákonodarcu – Európskeho parlamentu a Rady.

konštrukcii dotknutých výrobkov, o opatrení možno uvažovať, len ak také poznatky poskytuje oprávnený zástupca štátu, v ktorom boli výrobky vyvinuté, na základe primeraných dohodnutých podmienok, ktorými sa zaistí aj dostupnosť informácií o zachovaní letovej spôsobilosti, potrebných na aktualizáciu SAS.

11. Navrhované opatrenie sa obmedzuje na lietadlá, ktoré už sú zaregistrované v členských štátoch. Členské štáty nemôžu zaregistrovať ďalšie lietadlá rovnakých typov, pokiaľ pre ne nebol vydaný doklad EASA o schválenej konštrukcii (typové osvedčenie alebo SAS), zabezpečujúci v plnom rozsahu ich integráciu do bezpečnostného systému EASA. Aby sa predišlo uvedeniu ďalších lietadiel do Spoločenstva počas prác na tomto predpise (od dátumu uverejnenia zámeru, potom ako osobitný výbor na svojom zasadnutí poukázal na okolnosti uvedené v odseku 7, do 28. marca 2007) na základe výnimky vzhľadom na právo nadobudnuté v minulosti, opatrenie sa vzťahuje len na tie lietadlá, ktoré boli v členskom štáte zaregistrované do 1. júla 2006. Toto spochybnili niektoré pripomienky, pretože sa zdá, že niektoré lietadlá, ktoré boli zakúpené do uvedeného dátumu, čakajú na registráciu. Agentúra však v tejto otázke nezmenila svoj návrh z obavy, že zavedenie požadovanej flexibility by umožnilo jej zneužívanie. Skutočne môže byť ťažké overiť, či lietadlo bolo zakúpené už s úmyslom zaregistrovať ho v členskom štáte. Ďalšou ťažkosťou by bolo určiť, kto by musel takéto lietadlo kúpiť, aby bolo oprávnené; uplatnenie podmienok občianstva by sa mohlo považovať za diskriminačné alebo odporujúce slobode podnikania.
12. Navrhované opatrenie sa vzťahuje len na lietadlá, pre ktoré vydal členský štát osvedčenie o letovej spôsobilosti do uvedeného dátumu. Cieľom tohto obmedzenia je zaistiť, aby sa opatrenie vzťahovalo len na lietadlá, ktorých bezpečnostný stav je medzinárodne uznávaný a ktorých zachovanie letovej spôsobilosti oficiálne potvrdil štát, v ktorom boli vyvinuté. Zámerom je minimalizácia rizík súvisiacich s obmedzenými poznatkami agentúry o konštrukcii. Toto však samozrejme môže niektoré lietadlá, ktoré v súčasnosti lietajú na základe vnútroštátnych obmedzených osvedčení o letovej spôsobilosti alebo letových povolení, znevýhodniť, keďže nebudú patriť do pôsobnosti pripravovaného opatrenia. Agentúra spolu s týmto stanoviskom vydáva stanovisko k letovým povoleniam, ktoré by malo poskytnúť riešenie pre tieto lietadlá za predpokladu, že ho Komisia schváli. Uvedené stanovisko skutočne navrhuje, aby podmienky určené členskými štátmi na vydávanie takýchto osvedčení pripúšťali výnimku vzhľadom na právo nadobudnuté v minulosti a aby sa do 28. marca 2008 s tým súvisiace osvedčenia o letovej spôsobilosti považovali za letové povolenia vydané v súlade s časťou 21. Pokiaľ by bolo potrebné platnosť takéhoto povolenia predĺžiť, po tomto dátume sa vydá znovu, ak jeho konštrukciu výslovne schválila agentúra.
13. Navrhované opatrenie je časovo obmedzené; SAS podľa neho určené platia len 5 rokov. Obmedzenie je opodstatnené z bezpečnostných dôvodov vzhľadom na skutočnosť, že ako už bolo uvedené, opatrenie neumožňuje agentúre nadobudnúť nevyhnutné technické poznatky o konštrukcii. Obmedzenie bude potom pre konštruktérov stimulom, aby pomohli agentúre tak, že sa budú podieľať na určovaní schválenej konštrukcie, ktoré je nevyhnutné na úplnú

integráciu ich lietadla do systému EASA. Ak by agentúra do uplynutia tejto lehoty nemohla na základe podrobného technického vyhodnotenia určiť schválenú konštrukciu, môže sa stať, že niektoré lietadlá nedostanú žiadne osvedčenie o letovej spôsobilosti a stratia oprávnenie lietať na území členských štátov. Niekoľko pripomienok spochybňuje toto obmedzenie. Podľa niektorých iných pripomienok by sa uvítalo predĺženie prechodného obdobia do konca letnej sezóny 2012 z dôvodu už uzavretých zmlúv¹⁰. V niektorých ďalších sa navrhuje flexibilita, ktorá by umožnila jeho predĺženie v prospech lietadla, keď treba viac času na dokončenie povoloňacieho konania. V ďalšej pripomienke sa navrhuje vykonať kontrolu v polovici tohto obdobia, pri ktorej sa včas vyhodnotia dôsledky tohto obmedzenia. Agentúra ani v tomto nezmenila svoj návrh, aby bolo možné podľa potreby zmeniť a doplniť nariadenie Komisie vzhľadom na vývoj, ak to Komisia bude považovať za vhodné. Z tohto hľadiska je navrhovaná kontrola v polovici lehoty racionálnym návrhom, ale agentúra ju môže vykonať aj bez toho, aby musela zaviesť do nariadenia zákonnú požiadavku. Navyše sa zdá neprimerané považovať možnosť predĺženia lehoty za nevyhnutnosť.

14. Hoci toto stanovisko bolo pripravované, aby riešilo prípad lietadiel konštruovaných v sovietskom systéme, v navrhovanom opatrení sa to výslovne neuvádza. V dôsledku toho ho bude možné uplatniť aj na lietadlá, ktoré nedostali výnimku vzhľadom na právo nadobudnuté v minulosti, alebo pre ktoré doteraz nebolo vydané typové osvedčenie EASA, pokiaľ spĺňajú príslušné podmienky. Treba však zdôrazniť, že je veľmi málo lietadiel, ktoré ešte neboli zaradené do systému EASA. Výnimky súvisia s lietadlami, pri ktorých sa nepodarilo určiť totožnosť žiadnej projekčnej organizácie, ktorá by bola ochotná spolupracovať s agentúrou. V takých prípadoch agentúra považuje za obvyklý postup individuálne určenie osobitných technických podmienok letovej spôsobilosti, práve tak, ako sa to predpokladá pri lietadlách, ktoré nemajú držiteľov osvedčenia konštrukcie – ojedinelých lietadlách – ktoré podľa časti 21 nie sú oprávnené na typové osvedčenie, ale preukázali dostatočne bezpečné záznamy, aby boli oprávnené ďalej lietať.
15. Pokiaľ ide o lietadlá skonštruované v štátoch, ktoré pristúpili k Spoločenstvu po nadobudnutí účinnosti základného nariadenia, nie je zámerom uplatniť na ne navrhované opatrenie. Súbežný proces, ktorého cieľom je ich plné zaradenie do systému EASA, sa začal s podporou príslušných vnútroštátnych leteckých úradov. Ak nemožno určiť v stanovenej lehote typové osvedčenie, alebo ak sa stali ojedinelými pre nedostatočnú podporu držiteľov ich konštrukcie, je možné pre takéto lietadlá individuálne vydať obmedzené osvedčenie o letovej spôsobilosti. Agentúra zvažuje vydávanie nevyhnutných SAS s pomocou dotknutých vnútroštátnych leteckých úradov.
16. Navrhované opatrenie, spočívajúce v určení nevyhnutných SAS, poskytuje pre vnútroštátne letecké orgány právny základ na vydávanie obmedzených osvedčení o letovej spôsobilosti. Takéto SAS sú schválením konštrukcie vrátane všetkých nevyhnutných podmienok a obmedzení, ktoré sú potrebné na zabezpečenie úrovne bezpečnosti a environmentálnej ochrany, zhodnej

¹⁰ Prevádzkovatelia lietadiel podieľajúci sa na leteckých službách pre poľnohospodárstvo.

s úrovňou zabezpečenou overovaním zhody so základňou certifikácie, určenou podľa časti 21. Agentúra nevidí žiadny dôvod zaviesť do týchto SAS obmedzenia, ktoré by bránili používaniu dotknutých lietadiel na činnosti, do ktorých sú zapojené v súčasnosti. Zavedenie týchto obmedzení by okrem toho odporovalo cieľu tohto opatrenia. Dodatočné obmedzenia by bolo ťažké odôvodniť, pretože na tie isté lietadlá by sa tieto obmedzenia nevzťahovali, ak by boli zaregistrované v tretej krajine. V dôsledku toho lietadlá, na ktoré sa vzťahuje navrhované opatrenie, budú oprávnené prepravovať osoby alebo náklad, ak sú na to oprávnené v súčasnosti. Príslušné obmedzené osvedčenia o letovej spôsobilosti sú osvedčenia vydané v súlade so základným nariadením a vzťahujú sa na ne ustanovenia jeho článku 8. Všetky členské štáty ich musia akceptovať a nesmú stanoviť pre prevádzku týchto lietadiel podmienky, ktoré rozširujú podmienky obsiahnuté v SAS.

17. Na obchodné operácie sa v súčasnej praxi nepoužívajú žiadne lietadlá s obmedzeným osvedčením o letovej spôsobilosti. Nedávno schválené rozšírenie nariadenia 3922/91 na letúny obchodnej leteckej dopravy vyžaduje, aby takéto lietadlá mali „štandardné“ osvedčenie letovej spôsobilosti v súlade s uvedeným nariadením. Hoci slovo „štandardný“ nie je v nariadení špecifikované, možno ho chápať ako normálne osvedčenie o letovej spôsobilosti, čím sa vylúči obmedzené osvedčenie o letovej spôsobilosti. Toto by sa malo napraviť skôr, ako sa uvedené rozšírenie začne uplatňovať (pravdepodobne v júni 2008). Agentúra mieni riešiť túto otázku pri vypracúvaní vykonávacích pravidiel pre rozšírenie základného nariadenia na leteckú prevádzku a včas predloží návrhy Komisii.
18. V pripomienkach sa uvádzalo, že v medzinárodnej praxi lietadlá, ktoré majú obmedzené osvedčenie o letovej spôsobilosti, nie sú oprávnené na voľný pohyb podľa Chicagského dohovoru. V dôsledku toho by európske registrované lietadlá, ktoré majú obmedzené osvedčenie o letovej spôsobilosti, mohli podliehať obmedzeniam ostatných zmluvných štátov ICAO. V tejto súvislosti chce agentúra vysvetliť, že aj keď tieto lietadlá v plnom rozsahu spĺňajú minimálne štandardy ICAO uvedené v prílohe 8, Spoločenstvo sa rozhodlo zaviesť prísnejšie požiadavky, pretože považovalo súčasné štandardy letovej spôsobilosti ICAO za nedostatočné na zaistenie postačujúcej úrovne ochrany svojich občanov. Pritom základné požiadavky obsiahnuté v prílohe I k nariadeniu 1592/2002 zabezpečujú súlad so štandardmi ICAO, hoci reciprocita pravdepodobne nie je skutočná. Toto môže znamenať, že lietadlá, ktoré nespĺňajú základné požiadavky Spoločenstva, ale aj tak spĺňajú štandardy ICAO, nesmú byť obmedzené v slobode pohybu, ktorú majú podľa Chicagského dohovoru, a prípadne dvojstranných dohôd o leteckých službách. To je prípad lietadiel, na ktoré sa vzťahuje navrhované opatrenie, lebo dostali štandardné osvedčenie o letovej spôsobilosti od viacerých zmluvných štátov ICAO a nikto nespochybnil ich súlad s príslušnými štandardmi ICAO. Aby sa zamedzilo akémukoľvek nedorozumeniu, v obmedzených osvedčeniach sa uvedie, že sú v súlade s štandardmi ICAO. Toto by mali akceptovať všetky zmluvné štáty ICAO, pretože rozdielne zaobchádzanie s lietadlami toho istého typu podľa toho, či sú registrované v členských štátoch EÚ, alebo v iných zmluvných štátoch ICAO, by bolo diskriminačné.

19. Pokiaľ ide o zachovanie letovej spôsobilosti, lietadlá s obmedzeným osvedčením o letovej spôsobilosti podliehajú ustanoveniam nariadenia Komisie 2042/2003 (časti M), ktoré sa vzťahujú na údržbu lietadiel. Musia mať preto vydané osvedčenie o overení letovej spôsobilosti, ktorého platnosť musí zodpovedať príslušným ustanoveniam tohto nariadenia. Treba však pripomenúť, že medzi lietadlami, ktoré sú predmetom tohto opatrenia, by veľké typy a typy zapojené do obchodnej leteckej dopravy už mali spĺňať tieto ustanovenia a že, nedostupnosť údajov o ich konštrukcii však zatiaľ prakticky znemožnila vydať pre tieto lietadlá povolenia podľa časti 145 a preukazy spôsobilosti podľa časti 66. V dôsledku toho lietajú tieto lietadlá protizákonne. To isté sa stane so všetkými ostatnými lietadlami, keď od 28. septembra 2008 nadobudne v plnom rozsahu účinnosť časť M. Preto agentúra a niektoré najviac postihnuté členské štáty súbežne pracujú na riešení, ktoré je založené ustanoveniach článku 10 odsekov 5 a 6 základného nariadenia. Napriek tomu, že takáto výnimka bude riešiť len údržbu lietadiel An-26, bude ju možné prispôbiť aj ďalším typom lietadiel za podobných podmienok. Toto by malo umožniť riadnu údržbu lietadiel s obmedzeným osvedčením o letovej spôsobilosti, vydaným v súlade s navrhovaným opatrením v dostatočne kontrolovanom prostredí.
20. Pri príprave zmien a doplnení nariadenia Komisie 1702/2003, potrebných na zapracovanie opísaného opatrenia si agentúra uvedomila, že text upravovaného článku, ktorý už teraz je dosť nezrozumiteľný, by bol príliš zložitý, ak by sa nevyužila možnosť upraviť jeho štruktúru. Považovala tiež za vhodné vyjasniť výklad znenia prvej vety článku 2 ods. 3, pretože niektoré lietadlá boli konštruované v čase, keď pojem typového osvedčenia neexistoval. Toto nie je dôvodom pre neudelenie výnimočného schválenia konštrukcie vzhľadom na právo nadobudnuté v minulosti, pretože osvedčenia o letovej spôsobilosti, ktoré im boli vydané v tom čase, mali rovnakú hodnotu ako typové osvedčenie. Účelom pripojenej zmeny a doplnenia nariadenia je naplnenie týchto cieľov bez toho, aby to viac, než je potrebné, ovplyvnilo pôvodný zámer zákonodarcu umožniť zachovanie prevádzky lietadiel, ktoré by inak nebolo možné previesť do systému EASA. Treba však poznamenať, že ustanovenia odsekov 10 a 11 článku 2 zaniknú, lebo sa uplatňujú len do 27. marca 2007.
21. Z prijatých pripomienok k pojmu „osobitné technické podmienky letovej spôsobilosti“ si agentúra uvedomila určitý zmätok spôsobený skutočnosťou, že časť 21A.173 písm. b) bod 2 a časť 21A.184 nezodpovedajú náležité ustanoveniam článku 5 ods. 3 písm. b) a článku 15 ods. 1 písm. b) základného nariadenia, v ktorých sa uvádza, že základom pre obmedzené osvedčenia o letovej spôsobilosti sú „príslušné technické podmienky osvedčovania“. Toto je zjavne redakčná chyba, ktorú treba opraviť zmenou a doplnením týchto ustanovení časti 21.

IV. Posúdenie vplyvu na právnu úpravu

22. V posúdení vplyvu na právnu úpravu, obsiahnutom v oznámení o navrhovanej zmene a doplnení č. 17, bolo určených 5 možných riešení daného problému. Prerokovanie ich realizovateľnosti z hľadiska časových obmedzení však viedlo

k záveru, že do úvahy prichádzajú iba dve: jedno, už opísané, a „nulový variant“. Na základe podrobného hodnotenia obsiahnutého v spomínanom oznámení, ktoré nespochybnila žiadna z doručených pripomienok, dospela agentúra k záveru, že „nulový variant“ je nepoužiteľný. Jeho negatívne hospodárske, sociálne a medzinárodné dôsledky výrazne prevažujú nad niekoľkými možnými bezpečnostnými a environmentálnymi zlepšeniami. Zastáva preto názor, že opatrenie, ktorým sa udelí výnimka vzhľadom na právo nadobudnuté v minulosti, najlepším spôsobom umožní zachovanie prevádzky dotknutých lietadiel s obmedzenými osvedčeniami o letovej spôsobilosti a podporí začlenenie týchto typov lietadiel do regulačného systému EASA pod podmienkou, že sa v tomto opatrení vytvoria vhodné ochrany, ktoré zabránia rozširovaniu počtu lietadiel pôvodne sovietskej konštrukcie v leteckom parku členských štátov. Toto je cieľ zmien a doplnkov nariadenia Komisie, pripojených k tomuto stanovisku.

V Kolíne 30. januára 2007

P. GOUDOU
výkonný riaditeľ

Lietadlá sovietskej konštrukcie podliehajúce časti 21

V tomto zozname sú typy lietadiel, pre ktoré členské štáty vydali osvedčenia o letovej spôsobilosti alebo letové povolenia. Tento zoznam bol vypracovaný na základe informácií, ktoré mala agentúra k dispozícii; nie je formálnym dokumentom záväzným pre agentúru.

Treba pripomenúť, že len lietadlá, pre ktoré bolo vydané osvedčenie o letovej spôsobilosti, definované v časti 21 (táto definícia vylučuje obmedzené osvedčenia o letovej spôsobilosti), môžu byť oprávnené na účinky opatrenia opísaného v tomto stanovisku.

Veľké dopravné lietadlá

- Antonov
 - An-24
 - An-24B
 - An-26
 - An-26B
 - An-28
 - An-72-100
 - An-72-100D
 - An-74
 - An-74-200
 - An-74-TK-100
- Tupolev
 - Tu-154M
- Jakovlev
 - Jak-40

Rotorové lietadlá

- Kamov
 - Ka-26
 - Ka-32
 - Ka-32A11BC
 - Ka-32AO
 - Ka-32C
 - Ka-32T

Všeobecné letectvo

- Interavia Servis
 - 62TA
 - 70TA
 - 80TA
 - 82TA
- Suchoj
 - Su-26*
 - Su-26M*
 - Su-26M2*
 - Su-29

- Su-31
- Su-31M
- Jakovlev
 - Jak-18T
 - Jak-54
 - Jak-55
 - Jak-55M

* Podľa materiálov EASA, pre tieto lietadlá môžu členské štáty vydať len obmedzené osvedčenia o letovej spôsobilosti alebo letové povolenia.