

## SELECTED ASPECTS OF EUROPEAN AVIATION REGULATION AMENDED THE INITIAL AIRWORTHINESS

### VYBRANÉ ASPEKTY NOVELIZÁCIE EURÓPSKEJ LETECKEJ LEGISLATÍVY V OBLASTI POČIATOČNEJ LETOVEJ SPÔSOBILOSTI

**Ivan Koblen**

Transport Authority  
Civil Aviation Division  
Airworthiness Department  
M. R. Štefánik Airport  
823 05, Bratislava  
ivan.koblen@nsat.sk

**Igor Jančovič**

Transport Authority  
Civil Aviation Division  
Airworthiness Department  
M. R. Štefánik Airport  
823 05, Bratislava  
igor.jancovic@nsat.sk

**Abstract**

*The introduction deals with importance of ensuring of high level of safety in civil aviation, initial and continuing airworthiness as well as mission of European Aviation Safety Agency (EASA). The authors inform about regulation and implementation framework of initial airworthiness focusing on selected information related to the so called New Basic Regulation (EU) 2018/1139 (exemption from this common rules for Member State in the design, production, maintenance and operation activities in respect of one or more selected categories of aircraft and regulation of rules for sport and recreational aviation) and application of adopted Acceptable Means of Compliance (AMC) and Guidance Material (GM) for the Part 21 of Regulation (EU) 748/2012. Following further parts of this paper, the authors introduce the European plan for aviation safety, which consists of the complete set of EASA assignments regarding to rulemaking tasks (RMT). The important part of paper is focused on information concerning the change of Regulation (EU) 748/2012 and explaining the reasons and substance of these changes as well as presentation of several new tools, for establishing of several new instruments to support the implementation of simple and proportionate rules for aviation sport and recreational flying in the context of the revision of Regulation (EU) No 748/2012 and its Part 21 in the following areas: implementation of the relevant provisions of the New Basic Regulation, release of aeronautical parts without an EASA Form 1, the second phases of the integration of the safety management system and instructions for continued airworthiness.*

**Keywords**

*European Union, aviation regulations (EU), initial airworthiness, safety, aircraft, rulemaking tasks*

**1. Úvod**

Kľúčový význam pre letectvo má zabezpečenie vysokej úrovne bezpečnosti letov. Podľa dokumentu ICAO Doc.9859 (AN/474) Safety Management Manual (SMM) je v kontexte letectva bezpečnosť definovaná ako stav, v ktorom pravdepodobnosť zranenia osôb (ublíženia osobám) alebo poškodenia majetku je znížená a udržiavaná na prijateľnej/akceptovateľnej úrovni prostredníctvom trvalého procesu identifikácie rizík a riadenia bezpečnostných rizík [1]. Základný význam pre zabezpečenie bezpečnosti v letectve má letová spôsobilosť, ktorá je definovaná ako stav lietadla, motora, vrtule alebo súčasti, keď je v súlade so schválenou typovou konštrukciou a je spôsobilé pre bezpečnú prevádzku [2].

V súvislosti s letovou spôsobilosťou sú v leteckej legislatíve definované procesy a postupy v oblasti počiatkovej letovej spôsobilosti (Initial Airworthiness) a v oblasti zachovania letovej spôsobilosti (Continuing Airworthiness). Počiatková letová spôsobilosť obsahuje predovšetkým problematiku, akým spôsobom je vykonávané hodnotenie konštrukcie, splnenie certifikačných požiadaviek, vydávanie typových osvedčení, osvedčovanie projekčných a výrobných organizácií, problematiku procesov, ktorými je overovaná bezpečnosť, spôsobilosť a použitie výrobkov leteckej techniky/systémov na základe leteckej legislatívy [3], [4]. Zachovanie letovej spôsobilosti obsahuje všetky procesy, ktoré zabezpečujú, aby lietadlo kedykoľvek počas svojho prevádzkového života spĺňalo

platné požiadavky letovej spôsobilosti a bolo v stave vhodnom na bezpečnú prevádzku. [5]

Kľúčové poslanie v oblasti bezpečnosti letectva v Európe má Európska agentúra pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“), zriadená na základe Nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č.1592/2002 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva.

Hlavným poslaním agentúry je [6]:

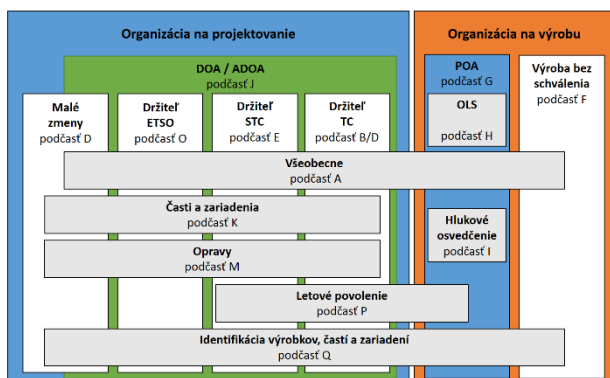
- zabezpečovať najvyššiu spoločnú úroveň bezpečnosti pre občanov EÚ,
- zabezpečovať najvyššiu spoločnú úroveň ochrany životného prostredia,
- zabezpečovať nezávislý regulačný a certifikačný proces medzi členskými štátmi,
- napomáhať vnútornému slobodnému trhu v oblasti letectva a vytvárať rovnaké podmienky pre všetkých,
- spolupracovať s ďalšími medzinárodnými leteckými organizáciami a regulátormi.

Základný rámec pre zaručenie vysokej a jednotnej úrovne bezpečnosti v civilnom letectve v Európskej únii má prijímanie spoločných bezpečnostných pravidiel a opatrení formou európskej leteckej legislatívy – priamo vykonateľných právne

záväzných aktov Európskej únie, pomocou ktorých sa zabezpečí, aby všetky výrobky, osoby a organizácie podieľajúce sa na činnosti civilného letectva v EÚ spĺňali takéto pravidlá.

## 2. Legislatívny a implementačný rámec počítačnej letovej spôsobilosti

V súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 článkom 5 ods. 5 a článkom 6 ods. 3 Európska komisia nariadením (EÚ) č. 748/2012 z 3. augusta 2012 stanovila vykonávacie pravidlá osvedčovania letovej spôsobilosti a environmentálneho osvedčovania lietadiel a príslúchajúcich výrobkov, častí a zariadení, ako aj osvedčovania projektčných a výrobných organizácií. Ide o základný dokument, ktorý stanovuje spoločné technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa predovšetkým počítačnej letovej spôsobilosti. V prílohe I (časť 21) sú stanovené technické požiadavky (oddiel A) a postupy príslušných orgánov (oddiel B). Oddiely sú obsahovo usporiadané do podčastí (obrázok 1) vrátane povolenia organizácie na výrobu (POA) a povolenia organizácie na projektovanie (DOA).



Obrázok 1: Schéma previazania jednotlivých podčastí časti 21. Zdroj: Autori.

DOA – organizácia s povolením na projektovanie, ADOA – organizácia s alternatívnym povolením na projektovanie, ETSO – európske technické štandardné schválenie, POA – organizácia s povolením na výrobu, TC – typové osvedčenie, STC – doplnkové typové osvedčenie, OLS – osvedčenie letovej spôsobilosti

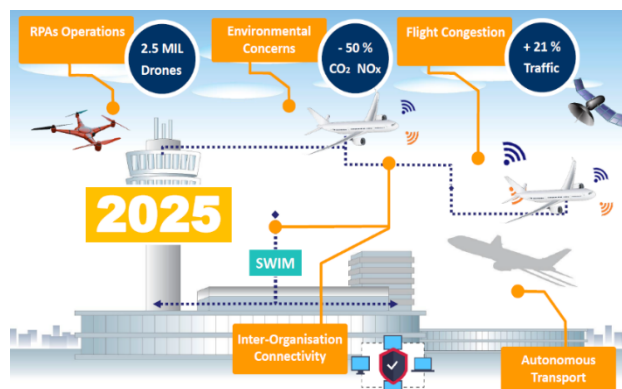
Vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 748/2012 bolo následne zmenené a doplnené:

- nariadením Komisie (ES) č. 690/2009 z 30. júla 2009,
- nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009 z 21. októbra 2009,
- nariadením Komisie (EÚ) č. 6/2013 z 8. januára 2013,
- nariadením Komisie (EÚ) č. 2016/4 z 5. januára 2016.

### 2.1. Nové základné nariadenie

Európsky parlament a Rada Európskej únie, s cieľom stanoviť a udržať vysokú a jednotnú úroveň bezpečnosti civilného letectva v Európe, prijali Nariadenie (EÚ) č. 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“), tzv. „nové základné nariadenie“, ktorým bolo zrušené aj nariadenie (ES) č. 216/2008 [7]. Európska únia tak

reagovala na výzvy, ktorým bude čeliť v horizonte najbližších rokov (obrázok 2).



Obrázok 2: Hlavné výzvy zohľadnené v novom základnom nariadení [8].

#### 2.1.1. Výnimka zo spoločných pravidiel

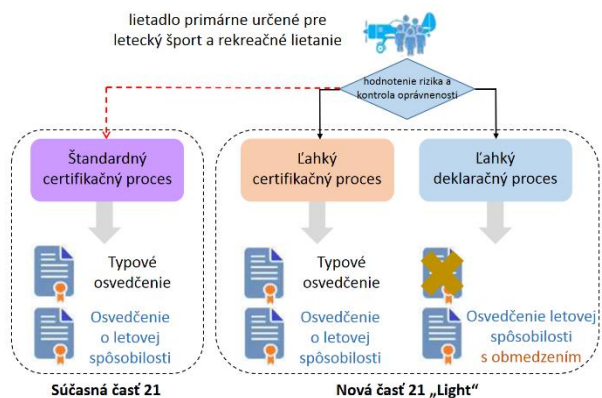
V novom základnom nariadení sa okrem iného uvádza, že by nebolo vhodné, aby všetky lietadlá podliehali spoločným pravidlám. Predovšetkým lietadlá s jednoduchým projektom alebo lietadlá, ktoré sú prevádzkované najmä na miestnej úrovni, ako aj lietadlá, ktoré boli vyrobené amatérsky, sú veľmi zriedkavé alebo existujú len v malom počte, by vzhľadom na obmedzené riziko, ktoré predstavujú pre bezpečnosť civilného letectva, mali zostať pod regulačnou kontrolou členských štátov bez toho, aby iné členské štáty museli uznať takúto vnútroštátnu úpravu podľa tohto nariadenia. S cieľom zohľadniť záujmy svojho leteckého priemyslu a leteckých prevádzkovateľov sa členské štáty v súlade s článkom 2 ods. 8 nariadenie (ES) č. 2018/1139 môžu rozhodnúť vyňať činnosti týkajúce sa projektovania, výroby, údržby a prevádzky, tzv. „OPT-OUT“. Túto výnimku môžu uplatniť na činnosti súvisiace s jednou alebo viacerými z nasledujúcich kategórií lietadiel:

- a) jednomiestne alebo dvojmiestne letúny, okrem bezpilotných lietadiel, ktorých merateľná kritická rýchlosť alebo najmenšia rýchlosť ustáleného letu pri pristávacej konfigurácii nepresahuje 45 uzlov kalibrovannej rýchlosti letu a maximálna vzletová hmotnosť (MTOM) podľa záznamov členského štátu nepresahuje 600 kg pri letúnoch, ktoré nie sú spôsobilé pristáť na vode, alebo 650 kg pri letúnoch spôsobilých pristáť na vode,
- b) jednomiestne alebo dvojmiestne vrtuľníky, okrem bezpilotných vrtuľníkov, ktorých maximálna vzletová hmotnosť (MTOM) podľa záznamov členského štátu nepresahuje 600 kg pri vrtuľníkoch, ktoré nie sú spôsobilé pristáť na vode alebo 650 kg pri vrtuľníkoch spôsobilých pristáť na vode,
- c) jednomiestne alebo dvojmiestne vetrone (okrem bezpilotných vetroňov) a motorové vetrone (okrem bezpilotných motorových vetroňov), ktorých maximálna vzletová hmotnosť (MTOM) podľa záznamov členského štátu nepresahuje 600 kg.

V nadväznosti na vyššie uvedené je vhodné upozorniť, že členské štáty nesmú takéto rozhodnutie prijať pre lietadlo, v súvislosti s ktorým bolo v súlade s nariadením (ES) č. 216/2008 alebo s novým základným nariadením vydané osvedčenie, alebo sa osvedčenie považuje za vydané, alebo bolo v súlade s novým základným nariadením podané vyhlásenie.

### 2.1.2. Regulácia pravidiel pre letecký šport a rekreačné lietanie

Nové základné nariadenie vo vzťahu k počiatočnej spôsobilosti tiež uvádza požiadavku ustanoviť niekoľko nových nástrojov, ktoré by podporili vykonávanie jednoduchých a primeraných pravidiel pre letecký šport a rekreačné lietanie (obrázok 3). Opatrenia prijaté na účely regulácie tohto segmentu leteckého odvetvia by mali byť primerané, nákladovo efektívne, flexibilné a mali by sa zakladať na osvedčených postupoch existujúcich v členských štátoch. Uvedené opatrenia sa majú vypracovať včas a v úzkej spolupráci s členskými štátmi a nemajú viesť k zbytočnému administratívne a finančnému zaťaženiu projektov, výrobcov a prevádzkovateľov [7].



Obrázok 3: Navrhnutý proporčný regulačný systém pre všeobecné letectvo (GA) [9].

### 2.2. Doplnenie prijateľných spôsobov dosiahnutia súladu a poradenských materiálov pre časť 21

Agentúra v súvislosti s informáciami uvedenými v kapitole 2.1.2 a v súlade s článkom 76 ods. 3 nariadenia (ES) č. 2018/1139 pozmenila prijateľné spôsoby dosiahnutia súladu a poradenské materiály (AMC/GM-ELA) pre časť 21 nariadenia (EÚ) č. 748/2012. Príloha rozhodnutia výkonného riaditeľa agentúry č. 2012/020/R z 30. októbra 2012 bola doplnená o prílohu rozhodnutia č. 2019/003/R z 12. februára 2019 [10]. Pôvodné prijateľné spôsoby dosiahnutia súladu (AMC) a poradenské materiály (GM) k časti 21 podčasti G (Povolenie organizácie na výrobu) a podčasti J (Povolenie organizácie na projektovanie) boli totiž spracované so zameraním na organizácie s komplexnými komerčnými štruktúrami, vyrábajúce zložité lietadlá, ktorých projektovanie a výroba si vyžadujú zavedenie prísnych procesných postupov. AMC/GM-ELA poskytujú primeranejší prístup pre malé organizácie, ktoré vyrábajú výrobky a súčasti leteckej techniky s nižšou úrovňou rizika bezpečnosti. Ich implementácia presúva zameranie tak organizácie, ako aj príslušného orgánu (v Slovenskej republike je ním Dopravný úrad) na efekt výstupu procesu, tzn. „na výrobok“ namiesto sústredenia pozornosti na podrobnú dokumentáciu procesov. Malo by sa tak zabrániť zaťažujúcemu a nepatričnému administratívne uplatňovaniu delegovaných a vykonávacích aktov na organizácie vyrábajúce [10]:

- lietadlá, ktoré sú predmetom CS-LSA, CS-VLA a CS-23 úrovne 1, alebo
- vetrone alebo motorové vetrone, ktoré sú predmetom CS-22, alebo

- balóny, teplovzdušné vzducholode a plynové vzducholode, ktoré sú lietadlami ELA2,
- ktoré nie sú klasifikované ako zložité motorové lietadlo, ako aj súčasti používané na týchto výrobkoch.

### 3. Európsky plán pre bezpečnosť letectva

Jedným z kľúčových prvkov riadenia bezpečnosti je riadenie bezpečnostných rizík, čo znamená identifikovať nebezpečenstvá, hodnotiť riziká a rozhodovať o najlepšom postupe na ich zmiernenie. Na európskej úrovni sa tento proces vykonáva v koordinácii s členskými štátmi a priemyslom, pretože sú súčasťou jedného uceleného leteckého systému. Uvedené skutočnosti sú zdokumentované v Európskom pláne pre bezpečnosť letectva (EPAS). EPAS pokrýva päťročné obdobie a agentúra, v gescii odboru stratégie a programov, ho každoročne prehodnocuje a aktualizuje.

EPAS obsahuje kompletný súbor úloh agentúry pre tvorbu pravidiel (RMT) a je usporiadaný do štyroch oblastí [11]:

- bezpečnosť letectva (s cieľom zlepšiť súčasnú úroveň),
- životné prostredie (s cieľom zlepšiť súčasnú ochranu životného prostredia v letectve a zároveň sa snažiť zabezpečiť rovnaké podmienky na celom svete),
- efektívnosť / proporcionalita (zabezpečiť, aby boli pravidlá nákladovo efektívne k dosahovaným cieľom, ako aj primerané k zisteným rizikám),
- rovnaké podmienky pre všetkých (využívať rovnaké pravidlá, a tým podporovať inováciu, spravodlivú hospodársku súťaž a zabezpečenie voľného pohybu osôb a služieb; rovnaké podmienky hospodárskej súťaže priamo prispievajú k zachovaniu alebo dokonca k zvýšeniu súčasnej úrovne bezpečnosti).

Bezpečnostné priority a konkrétne opatrenia sú založené na bezpečnostných údajoch a informáciách, ktoré sa na európskej úrovni neustále zhromažďujú a spracúvajú. Medzi hlavné informačné zdroje patria výročná správa agentúry o bezpečnosti, výročná správa agentúry o štandardizácii a hlavný plán riadenia letovej prevádzky. Náležitá pozornosť sa venuje bezpečnej integrácii nových technológií a koncepcií. Strategické problémové oblasti sa ďalej rozvíjajú tak, aby obsahovali podporu bezpečnosti a digitalizácie. Zainteresované strany môžu zvýšiť aj efektívnosť alebo rovnaké podmienky pre všetkých, ktoré nemusia nevyhnutne súvisieť s bezpečnosťou. Ďalej sa hodnotia očakávané činnosti vyplývajúce z otázok bezpečnosti, efektívnosti a rovnakých podmienok pre všetkých. Na riešenie definovaných problémových okruhov sa potom definujú intervenčné stratégie a výstupy sú schvaľované na základe správ o najlepšej intervenčnej stratégii (BIS) na podporu potenciálneho začlenenia opatrení do EPAS [11]. Realizácia konkrétnych opatrení podlieha dostupnosti zdrojov a strategickým prioritám. BIS nahrádza predchádzajúce predbežné hodnotenie vplyvu (PIA).

Vstupmi pre tvorbu Európskeho plánu pre bezpečnosť letectva sú priority z Leteckej stratégie pre Európu (Strategy) schválenej v decembri 2015 [12], kľúčové zásady a procesy z riadenia bezpečnostných rizík, ako aj pokyny z vydávaného jednotného dokumentu EASA pre programovanie (SPD). Výstupmi tohto plánu sú plánované činnosti v oblasti tvorby pravidiel, podpory

bezpečnosti, cieleného dohľadu, výskumu a hodnotenia (Obrázok 4).



Obrázok 4: Vstupy a výstupy z Európskeho plánu pre bezpečnosť letectva [11].

#### 4. Zmena nariadenia (EÚ) č. 748/2012

Európska komisia delegovaným nariadením (EÚ) č. 2019/897 z 12. marca 2019 [13] zmenila nariadenie (EÚ) č. 748/2012, pokiaľ ide o zahrnutie overovania zhody založeného na riziku do prílohy I (časť 21) a vykonávanie požiadaviek na ochranu životného prostredia. Išlo o zapracovanie schválených stanovísk agentúry:

1. zapracovanie požiadaviek úrovne zapojenia (LoI) do časti 21 (07/2016),
2. letové skúšky po údržbe (01/2017),
3. implementácia zmien z 10. rokovania Výboru pre ochranu životného prostredia v letectve (CAEP/10) o klimatických zmenách, emisiách a hluku (09/2017).

##### 4.1. Zapracovanie požiadaviek úrovne zapojenia do časti 21

Stanovisko 07/2016 sa týka problematiky systémového zavedenia zásad riadenia bezpečnosti do procesu letovej spôsobilosti a environmentálnej certifikácie výrobkov a súčastí leteckej techniky. Spracovanie stanoviska vychádzalo z Európskeho plánu pre bezpečnosť letectva (EPAS) na roky 2016 - 2020 pod č. RMT.0262. Hlavným špecifickým cieľom bolo ďalej posilňovať výkonnosť certifikačných procesov podľa časti 21, aby sa zabezpečila bezpečnosť a ochrana životného prostredia. Novozavedené pravidlá do časti 21 upravujú prístup k overovaniu zhody, ktorý je založený na riziku, prostredníctvom zavedenia koncepcie úrovne zapojenia (LoI) agentúry do certifikačného procesu. Koncept je v súlade so štandardom pre riadenie bezpečnostných rizík Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO), príloha 19 a má umožniť agentúre lepšie identifikovať oblasti certifikácie výrobkov v kontexte náchylnosti k riziku v súvislosti s bezpečnosťou a ochranou životného prostredia. Agentúra tak môže zamerať certifikačné zdroje predovšetkým na tie oblasti, ktoré potrebujú veľkú LoI, aby dôkladne overila, či žiadatelia preukázali zhodu. V ostatných oblastiach certifikácie, kde sa riziko pre bezpečnosť výrobkov alebo ochranu životného prostredia hodnotí nižšie, sa agentúra môže v odôvodnených prípadoch primerane spoľahnúť na schválené organizácie pre projektovanie. Tento návrh by mal ešte viac zlepšiť systém dohľadu agentúry nad projekčnými organizáciami, aby sa stal „výkonným“. Niektoré organizácie na projektovanie môžu tak získať oprávnenie na osvedčenie

určitých významných zmien typových osvedčení (TC), doplnkových typových osvedčení (STC) a/alebo návrhov veľkých opráv bez zapojenia agentúry v technických oblastiach.

##### 4.2. Letové skúšky po údržbe

Cieľom stanoviska 01/2017 je zmierniť riziká spojené s letovými skúškami po vykonaní údržby lietadla. Piloti počas týchto skúšok kontrolujú primerané fungovanie leteckých systémov, ktoré sa nedajú úplne overiť na zemi. Stanovisko navrhlo definovať bezpečnostné požiadavky na primeraný výber pilotov a uplatňovať postupy pre uvedenie letové skúšky a rozlišovať medzi zložitými a nezložitými lietadlami. Očakáva sa, že navrhované zmeny zvýšia bezpečnosť letových skúšok po vykonaní údržby lietadla. Prevádzkovatelia vykonávajúci letové skúšky zložitých lietadiel s vyššou kategóriou rizika musia vyhotoviť vlastné postupy a zabezpečiť koordináciu medzi prevádzkovým zabezpečením, organizáciou pre riadenie zachovania letovej spôsobilosti (CAMO) a príslušnou organizáciou údržby.

##### 4.3. Implementácia zmien z 10. rokovania Výboru pre ochranu životného prostredia v letectve (CAEP/10) o klimatických zmenách, emisiách a hluku

Hlavným cieľom stanoviska 09/2017 je znížiť vplyv leteckej dopravy na klimatické zmeny a kvalitu ovzdušia zavedením nového štandardu CO<sub>2</sub> pre lietadlá a emisných noriem neprechavé látky z leteckých motorov do právnych predpisov Európskej únie. Zámerom ďalších zmien a doplnení je posilniť vykonávanie existujúcich noriem pre emisie a hluk motorov zavedením príslušných aktualizácií požiadaviek prílohy 16 ICAO. Nové a zmenené štandardy ICAO (príloha 16, zväzok I, II a III) boli prijaté 3. marca 2017 na základe schválenia výborom ICAO pre ochranu životného prostredia v letectve na 10. zasadnutí (CAEP/10). Zmeny sa týkajú problematik technickej implementácie noriem pre hlukovú certifikáciu, zavádzania nového energeticky nezávislého emisného štandardu a implementácie nového štandardu pre emisie CO<sub>2</sub> z lietadla.

##### 5. Novelizácia nariadenia (EÚ) č.748/2012 – PART 21 „LIGHT“

Agentúra v rámci požiadavky vyplývajúcej z nariadenia (EÚ) č. 2018/1139 ustanoviť niekoľko nových nástrojov, ktoré by podporili vykonávanie jednoduchých a primeraných pravidiel pre letecký šport a rekreačné lietanie v kontexte revízie nariadenia (EÚ) č.748/2012 a prílohy I (časť 21) nad rámec stanovisk zapracovaných do delegovaného nariadenia (EÚ) č. 2019/897 rozpracováva nasledujúce oblasti [14]:

1. uvoľnenie súčastí leteckej techniky bez formulára 1 EASA (RMT.0018),
2. druhá etapa včlenenia systému riadenia bezpečnosti (RMT.0251),
3. pokyny pre zachovanie letovej spôsobilosti (RTM.0252),
4. implementácia príslušných ustanovení nového základného nariadenia (RMT.0727).

##### 5.1. Uvoľnenie súčastí leteckej techniky bez formulára 1 EASA

Zámerom tejto úlohy pre tvorbu pravidiel je zaviesť primeranejšie a účinnejšie požiadavky v oblasti letovej spôsobilosti pri výrobe nových náhradných dielov. Podľa platnej

leteckej legislatívy majú byť súčasťou leteckej techniky, ktoré sa majú nainštalovať na výrobok počas údržby, dodávané s formulárom 1 EASA, aby sa osvedčila výroba v súlade s prílohou I (časť 21) k nariadeniu (EÚ) č. 748/2012. Príkladom sú tzv. komerčné súčasti, ktoré nie sú často navrhnuté výhradne na použitie v letectve a výrobcovia nemusia mať nevyhnutne záujem o osvedčenie ich výroby. Aby sa zjednodušili výrobné požiadavky, navrhuje sa používať pre každú súčasť tzv. úroveň kritickosti (CL) definovanú na základe bezpečnostných dôsledkov. Odporúča sa, aby držiteľ konštrukčného návrhu, poprípade agentúra, mohli prideliť CL pre každú súčasť leteckej techniky. Pripravujú sa aj minimálne požiadavky na osvedčenia výroby založené na priemyselných normách v závislosti od pridelenej CL. Rôzne požiadavky na označovanie by sa mali vzťahovať na každú súčasť v závislosti od pridelenej CL. Ide o zmiernenie aplikovateľných požiadaviek na výrobu súčastí, aby sa znížili výrobné náklady bez toho, aby to ovplyvnilo bezpečnosť leteckej prevádzky. Navrhované riešenie môže mať veľmi pozitívny vplyv na všeobecné letectvo (GA), pretože niektoré používané súčasti leteckej techniky nie sú projektované so zámerom použitia v letectve a nevyrábajú ich organizácie s povolením na výrobu podľa časti 21. Je vhodné upozorniť na skutočnosť, že uvedený prístup sa nebude môcť používať na kritické súčasti leteckej techniky. K danej úlohe bolo distribuované stanovisko 07/2019 [15].

### 5.2. Druhá etapa včlenenia systému riadenia bezpečnosti

S ohľadom na prílohu 19 ICAO je cieľom vytvoriť rámec pre systém riadenie bezpečnosti (SMS) v jednotlivých oblastiach letovej spôsobilosti. V 1. etape tejto úlohy bolo vydané stanovisko EASA č. 06/2016 týkajúce sa organizácií pre riadenie zachovania letovej spôsobilosti (CAMO) podľa prílohy I k nariadeniu (EÚ) č. 1321/2014. V 2. etape sa plánuje zavedenie požiadaviek na SMS a dohľad a riadenie príslušných orgánov pre organizácie s povolením na vývoj (DOA) a výrobu (POA) podľa časti 21 a organizácie s povolením na údržbu podľa časti 145.

### 5.3. Pokyny pre zachovanie letovej spôsobilosti

Cieľom tejto úlohy je stanoviť požiadavky a zodpovednosť zúčastnených strán zapojených do spracovania pokynov pre zachovanie letovej spôsobilosti, ich schvaľovania a vykonávania. Prvá etapa tejto úlohy, týkajúca sa regulačnej koordinácie súvisiacej s harmonizáciou certifikácie údržby podľa CS-25 a AMC 25-19 s požiadavkami FAA AC 25-19A bola dokončená. Zámerom 2. etapy je zmiernenie rizík spojených s nejasnosťou pokynov pre zachovanie letovej spôsobilosti a elimináciu neprímeraného priestoru pre rozdielnu interpretáciu, ktoré by mohli spôsobiť prípadné bezpečnostné riziká. Navrhuje sa zmeniť a doplniť prílohu I (časť 21) k nariadeniu (EÚ) č. 748/2012 s cieľom stanoviť, aby pokyny boli súčasťou TC a spracovať príslušné AMC&GM. Mali by sa tiež definovať požiadavky týkajúce sa vedenia záznamov, príručiek a pokynov, pričom by parciálne informácie z jednotlivých podčastí časti 21 mali byť zlúčené do jednej požiadavky v podčasti A. Očakáva sa, že navrhované zmeny zlepšia harmonizáciu identifikácie a schválenia pokynov pre zachovanie letovej spôsobilosti držiteľmi TC a zároveň dostupnosť pre koncových užívateľov [16].

### 5.4. Implementácia príslušných ustanovení nového základného nariadenia

Daná úloha je rozpracovaná so zámerom zjednodušenie požiadaviek a postupov, ktoré musí žiadateľ dodržiavať. V uvedenej súvislosti je zámer spracovania stanoviska EASA k nasledovným problematikám [17]:

- prehodnotiť, či existujúce pravidlá zodpovedajú povahe a úrovni rizika činností, a ak nie, a kde to prichádza do úvahy, umožniť uplatňovanie primeraného prístupu pri schvaľovaní výrobkov a súčastí v rámci letovej spôsobilosti. Tento aspekt by mal zohľadniť najmä rôzne úrovne rizika bezpečnosti, ktoré existujú v GA v procese počiatočnej letovej spôsobilosti so zámerom znížiť administratívne zaťaženie a súvisiace náklady a zároveň podporiť inovácie,
- vymedziť rozsah, podmienky a postup certifikácie „neinštalovaného vybavenia“ (NIE), pričom sa zabezpečí primeraný prístup k certifikácii tohto typu vybavenia a zohľadní bezpečnostné riziko,
- implementovať všetky nevyhnutné zmeny v environmentálnej certifikácii lietadiel a ich motorov, vrtúľ, súčastí a neinštalovaného vybavenia,
- zvážiť revízie ďalších koncepčných, regulačných alebo formulačných zmien, ktoré vyplývajú z nariadenia (EÚ) č. 2018/1139.

### 6. Zaver

Z hľadiska zvyšovania bezpečnosti a kvality v civilnom letectve je nevyhnutné za každých okolností zaručiť vysokú a jednotnú úroveň bezpečnosti, a to prijatím spoločných bezpečnostných pravidiel a opatrení, pomocou ktorých sa zabezpečí, že všetky výrobky, osoby a organizácie podieľajúce sa na činnosti civilného letectva v Európskej únii budú spĺňať takéto pravidlá. Kľúčový význam z tohto hľadiska má znalosť a dôsledné uplatňovanie ustanovení a požiadaviek vyplývajúcich z európskej leteckej legislatívy a to predovšetkým záväzných právnych aktov, ktoré sú priamo aplikovateľné vo všetkých členských štátoch a sú integrálnou súčasťou aj právneho systému Slovenskej republiky. Letecká legislatíva sa týka všetkých oblastí a aspektov civilného letectva, akými sú oblasti certifikácie výrobkov a súčastí leteckej techniky, zachovania letovej spôsobilosti, údržby lietadiel a leteckej prevádzky, personálu a iných.

Snahou autorov tohto príspevku bolo informovať odbornú a laickú verejnosť o vybraných aspektoch novelizácie európskej leteckej legislatívy a implementačnom rámci v oblasti počiatočnej letovej spôsobilosti a to predovšetkým vo väzbe na vybrané požiadavky a výzvy, ktoré prinieslo nariadenie (EÚ) č. 2018/1139 a delegované nariadenie (EÚ) č. 2019/897, ktorým bolo zmenené nariadenie (EÚ) č. 748/2012 stanovujúce vykonávacie pravidlá osvedčovania letovej spôsobilosti a environmentálneho osvedčovania lietadiel a prislúchajúcich výrobkov, častí a zariadení, ako aj osvedčovania projekčných a výrobných organizácií. V prílohe I (časť 21) boli v súvislosti s jej revíziou doplnené overovanie zhody založené na riziku a požiadavky na ochranu životného prostredia. Súčasne boli zmenené a doplnené príslušné prijateľné spôsoby dosiahnutia súladu (AMC) a poradenské materiály (GM).

Proces novelizácie vykonávacích európskych právnych aktov na základe nového základného nariadenia týmto nekončí a v súvislosti s úlohami agentúry pre tvorbu pravidiel sa pripravuje komplexná revízia nariadenia (EÚ) č.748/2012, tzv. Part 21-Light.

Znalosť novelizácií európskej leteckej legislatívy sa netýka len Dopravného úradu, ale všetkých organizácií v leteckom priemysle, leteckých prevádzkovateľov, vzdelávacích inštitúcií a výcvikových organizácií, ktoré by mali venovať náležitú pozornosť týmto novelizáciám a ich postupnej implementácii z hľadiska svojej pôsobnosti, procesov a činností.

## Referencie

- [1] ICAO Doc. 9859 Safety Management Manual, Fourth Edition, 2018
- [2] ICAO Annex 8, Airworthiness of Aircraft
- [3] Gratton, G. Initial Airworthiness, 2015. Springer International Publishing, ISBN 978-3-319-11408-8
- [4] 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. Dostupné na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/PDF/?uri=CELEX:32012R0748&qid=1578585825483&from=EN>
- [5] Nariadenie komisie (EÚ) č. 1321/2014 z 26. novembra 2014 o zachovaní letovej spôsobilosti lietadiel a výrobkov, súčastí a zariadení leteckej techniky a o schvaľovaní organizácií a personálu zapojených do týchto činností. Dostupné na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R1321&qid=1578586051507&from=EN>
- [6] EASA Mission. Dostupné na: <https://www.easa.europa.eu/the-agency/the-agency>
- [7] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91. Dostupné na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/PDF/?uri=CELEX:32018R1139&qid=1578586377398&from=EN>
- [8] Verissimo, M., 2018. New Basic Regulation.Presentation on Product Certification & Design Organisation Approval Workshop Cologne, 30-31 October2018. Dostupné na: <https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/events/product-certification-design-organisation-approval-workshop-2018>
- [9] Gerhard, M., Deuss, B., Garvie, C., 2019. New basic Regulation – Implementation into Part 21.Presentation on EASA Product Certification and Design Organisation Approval Workshop 2019, 19 Nov 2019. Dostupné na: <https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/events/product-certification-design-organisation-approval-workshop-2019>
- [10] EASA, Executive Director Decision 2019/003/R of 12 February 2019 amending Acceptable Means of Compliance and Guidance Material to Part-21 of Regulation (EU) No 748/2012. Dostupné na: <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/ED%20Decision%202019-003-R.pdf>
- [11] EASA, European Plan for Aviation Safety. Dostupné na: <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/european-plan-aviation-safety>
- [12] European Commission, Transport. Dostupné na: <https://ec.europa.eu/transport/modes/air>
- [13] Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2019/897 z 12. marca 2019, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 748/2012, pokiaľ ide o zahrnutie overovania zhody založeného na riziku do prílohy I a vykonávanie požiadaviek na ochranu životného prostredia. Dostupné na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/PDF/?uri=CELEX:32019R0897&qid=1578587175781&from=EN>
- [14] Gerhard, M.: Rulemaking Activities Affecting Part 21, EASA Product Certification and Design Organisation Approval Workshop 2019 , 19 Nov 2019. Dostupné na: <https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/events/product-certification-design-organisation-approval-workshop-2019>
- [15] EASA, RMT.0018. Installation of parts and appliances that are released without an EASA Form 1 or equivalent. Dostupné na: <https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Opinion%20No%2007-2019.pdf>
- [16] EASA, NPA 2018-01. Instructions for continued airworthiness. Dostupné na: <https://www.easa.europa.eu/document-library/notices-of-proposed-amendment/npa-2018-01>
- [17] EASA, ToR RMT.0727. Dostupné na: <https://www.easa.europa.eu/document-library/terms-of-reference-and-group-compositions/tor-rmt0727>
- [18] Koblen, I., Szabo, S., 2017. Manažment životného cyklu leteckej techniky, 2. časť. Vedecká monografia. Technická univerzita v Košiciach, 2017. ISBN 978-80-553-2829-4, 358 strán