

OPINIA nr 02/2006

EUROPEJSKIEJ AGENCJI BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO

w sprawie możliwości zmiany art. 7 ust. 3 lit. c) rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 w sprawie nieprzerwanej zdolności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania

I. Ogólne

1. Niniejsza opinia ma na celu wyjaśnienie stanowiska Agencji w zakresie możliwości odroczenia ostatecznej daty wejścia w życie postanowień pkt. 145.A.30 lit. g) i pkt. 145.A.30 lit. h) pkt 1 odnoszących się do statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 5700 kg (28 września 2006 r.), określonej w art. 7 ust. 3 lit. c) rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003¹.
2. Niniejsza opinia została przyjęta na podstawie procedury określonej przez zarząd Agencji², zgodnie z postanowieniami art. 14 rozporządzenia (WE) nr 1592/2002³.

OKOLICZNOŚCI:

3. 20 listopada 2003 r. Komisja Europejska przyjęła rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003. Załącznik II do tego rozporządzenia (Część 145) stanowi, że personel certyfikujący musi mieć odpowiednie kwalifikacje, zgodnie z postanowieniami dodatku III (Część 66). Część 66 oparta jest na JAR-66. Wdrażanie JAR-66 rozpoczęło się w 1998 r., a państwa członkowskie JAA uzgodniły, że razem rozpoczną wdrażanie przed 2001 r., z zakończeniem okresu przejściowego dla konwersji krajowych kwalifikacji na licencje JAR-66, ustalonym na 2011 r.
4. Opracowując rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 uzgodniono, że taki długi okres przejściowy nie jest konieczny oraz że pełne korzyści z działań Wspólnoty w tej dziedzinie zostałyby lepiej osiągnięte poprzez natychmiastowe zastosowanie. Mimo że wdrażanie JAR-66 rozpoczęło się w 1998 r., niektóre państwa członkowskie JAA przyznały, że w ich krajach zostało ono odłożone na później. Dlatego zwróciły się one o możliwość odroczenia wdrożenia Części 66 do 28 września 2006 r. dla dużych statków powietrznych i do 28 września 2008 r. dla małych statków powietrznych, ponieważ sprawa tych ostatnich nie została uregulowana przez JAA. Wniosek ten został zaakceptowany i art. 7 ust. 3 lit. c) rozporządzenia Komisji (WE) 2042/2003 stanowi podstawę do zastosowania klauzuli „opt-out”.
5. Analiza sytuacji odnoszącej się do wykorzystywania ww. klauzuli opt-out wykazała, że:
 - wszystkie państwa członkowskie i stowarzyszone⁴ postanowiły stosować art. 7 ust. 3 lit. c) wiersz drugi rozporządzenia Komisji (WE) 2042/2003;
 - wszystkie państwa członkowskie i stowarzyszone z wyjątkiem jednego postanowiły stosować art. 7 ust. 3 lit. c) wiersz trzeci rozporządzenia Komisji (WE) 2042/2003.

W rezultacie, wydaje się oczywiste, że korzystając z klauzuli „opt-out” wszystkie państwa podlegające postanowieniom Części 145 wiedziały, że muszą zaplanować wydanie

¹ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 z 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatości do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania. (Dz.U. L 315, 28.11.2003, str. 1). Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 707/2006 z 8 maja 2006 r. (Dz.U. L 122, 9.5.2006, str. 17)

² Decyzja Zarządu dotycząca stosowania procedury przez Agencję przy wydawaniu opinii, warunków certyfikowania i wskazówek („Procedura tworzenia przepisów”). EASA MB/7/03 z 27 czerwca 2003 r.

³ Rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i ustanowienia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Dz.U. L 240, 7.09.2002, str. 1.). Rozporządzenie w treści zmienionej ostatnio rozporządzeniem Komisji (WE) 1701/2003 z 24 września 2003 r. (Dz.U. L 243, 27.9.2003, str. 5).

⁴ Państwami stowarzyszonymi są: Islandia, Lichtenstein, Norwegia i Szwajcaria.

licencji zgodnych z Częścią 66 lub dokonać konwersji krajowych licencji na zgodne z Częścią 66, aby do 28 września 2006 w pełni zrealizować postanowienia tej części odnoszące się do kwalifikacji personelu certyfikującego w zakresie obsługi liniowej i bazowej statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 5700 kg.

6. W zakresie bieżącego stanu gotowości do dotrzymania ww. daty wejścia w życie kontrola przeprowadzona przez Agencję ujawniła następującą sytuację:
- połowa państw członkowskich i stowarzyszonych rozpoczęła konwersję krajowych kwalifikacji oraz wydawanie licencji zgodnych z Częścią 66 i będzie w stanie w pełni dotrzymać tego terminu;
 - 9 państw członkowskich i stowarzyszonych rozpoczęło ten proces; jednak są one opóźnione i uważa się, że będą miały trudności z dotrzymaniem wyznaczonego terminu;
 - 4 z 28 państw członkowskich i stowarzyszonych podlegających tym wymaganiom znacząco odbiega od harmonogramu i nie będzie w stanie dotrzymać terminu. Trzy państwa członkowskie nie opracowały jeszcze nawet żadnych raportów dotyczących konwersji.

Dnia 31 stycznia 2006 r. Agencja przesłała do Komisji Europejskiej roczny raport standaryzacyjny, podkreślając krytyczny stan procesu konwersji zgodnie z Częścią 66 wobec terminu 28 września 2006 r.

7. Pytanie brzmi zatem: czy powinno się przedłużyć okres przejściowy, uwzględniając wszystkie implikacje takiego przedłużenia.

II. Konsultacja

8. Komunikat w sprawie proponowanych zmian – NPA 08/2006⁵ – został opublikowany na stronie internetowej Agencji (www.easa.europa.eu) 12 lipca 2006 r., zgodnie ze standardową procedurą tworzenia przepisów EASA. Okres konsultacji ograniczono do 6 tygodni od daty publikacji NPA w celu zgromadzenia uwag i udzielenia na nie odpowiedzi oraz umożliwienia wydania opinii przed 28 września 2006 r.
9. Do chwili upływu terminu 21 sierpnia 2006 r. Agencja otrzymała 15 uwag od 12 władz krajowych, organizacji zawodowych i osób prywatnych.
10. Wszystkie uwagi zostały przyjęte i wprowadzone do Dokumentu Reakcji na Uwagi (CRD), opublikowanego wraz z niniejszą opinią na stronie internetowej Agencji. Dokument CRD zawiera listę wszystkich osób i organizacji, które wniosły uwagi oraz odpowiedzi Agencji. Jest on łatwo dostępny na stronie internetowej Agencji.
11. Wszystkie otrzymane uwagi, z wyjątkiem jednej, zawierają poparcie dla nieodraczania daty wejścia w życie postanowień części 145 odnoszących się do kwalifikacji personelu certyfikującego w zakresie obsługi liniowej i bazowej statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 5700 kg. Żadne z państw członkowskich nie poinformowało, że będzie miało trudności z wdrożeniem bieżącej regulacji.

⁵ <http://www.easa.europa.eu/doc/Rulemaking/NPA/NPA-08-2006.pdf>

12. Zgodnie z art. 8 standardowej procedury tworzenia przepisów EASA Dyrektor Wykonawczy nie powinien przyjmować swojej opinii w odniesieniu do przedmiotowej kwestii przed upływem 2 miesięcy od daty publikacji dokumentu zawierającego odpowiedzi na uwagi, aby zapewnić zainteresowanym dostateczny czas na reakcję na jego treść. Jednakże ze względów przedstawionych powyżej w pkt. 8 opinia Agencji musi być upubliczniona możliwie jak najszybciej, aby wszyscy zainteresowani mogli dowiedzieć się, że postanowienia art. 7 ust. 3 lit. c) rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 nie zostaną zmienione i w związku z tym data wejścia w życie (28 września 2006 r.) postanowień części 145 odnoszących się do kwalifikacji personelu certyfikującego w zakresie obsługi liniowej i bazowej statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 5700 kg nie zostanie odroczone.

III. Treść opinii Agencji

13. Na podstawie wyników CRD (zob. pkt 11) Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego sugeruje Komisji niewprowadzanie zmian w art. 7 ust. 3 lit. c) rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003.

IV. Ocena wpływu tworzenia przepisów

14. Wpływ na sektory:

Głównym sektorem podlegającym wpływowi jest sektor dużych operatorów lotniczych. Z uwagi na fakt, że inżynierowie obsługi nieposiadający licencji zgodnej z Częścią 66 nie mogliby dopuszczać statków powietrznych do eksploatacji, operatorzy ci musieliby znaleźć odpowiednio wykwalifikowane osoby, które mogłyby to robić.

Podmioty zajmujące się obsługą, które nie byłyby w stanie zatrudnić inżynierów posiadających właściwe licencje mogłyby utracić część swoich kontraktów, ponieważ nie wypełniałyby one w okresie przejściowym postanowień Części 145.

Niektórzy inżynierowie obsługi do czasu konwersji ich kwalifikacji utraciliby przywileje, jakimi cieszyli się w ramach systemów krajowych.

Krajowe władze lotnicze, które nie dokonałyby konwersji kwalifikacji krajowych albo nie wydałyby dostatecznej liczby licencji zgodnych z Częścią 66 musiałyby wzmocnić wysiłki i stanąć w obliczu procedur restrykcyjnych uruchomionych przez Komisję Europejską.

15. Wpływ na bezpieczeństwo:

Decyzja o utrzymaniu uzgodnionej daty wejścia w życie jest zasadniczo najbardziej sprzyjającą podniesieniu bezpieczeństwa we Wspólnocie, ponieważ tylko statki powietrzne, które poddano odpowiedniej weryfikacji przez inżynierów spełniających najwyższe wymagania kwalifikacyjne, mogłyby być dopuszczane do eksploatacji.

Mogłoby to jednak skłonić niektóre państwa członkowskie do pośpiechu przy konwersji krajowych kwalifikacji na licencje zgodne z Częścią 66 bez odpowiedniego uzasadnienia/raportu konwersji i przyznania nienależnych przywilejów niektórym inżynierom obsługi. Miałoby to oczywiście implikacje dla bezpieczeństwa, gdyby niesprawny statek powietrzny został w ten sposób dopuszczony do eksploatacji.

Ryzyko to wydaje się jednak ograniczone w przypadku dużych statków powietrznych, które podlegają dodatkowemu nadzorowi ze strony organizacji kontrolujących

nieprzerwaną zdolność do lotu. Ponadto zadaniem Agencji jest przeprowadzanie inspekcji standaryzacyjnych w celu zapewnienia, że takie praktyki nie będą się zdarzały lub że będą natychmiast powodowały podjęcie stosownych działań korygujących.

16. Wpływ ekonomiczny:

Zasadniczo opcja ta nie powinna mieć globalnego wpływu ekonomicznego, ponieważ inwestycje w konwersję do nowego ustroju regulacyjnego przyjętego przez Wspólnotę muszą być poniesione i w związku z tym wszyscy zainteresowani odnoszą korzyści z realizacji rynku wewnętrznego w tej dziedzinie.

Ewentualny deficyt licencjonowanych inżynierów w niektórych państwach członkowskich może prowadzić do opóźnień w dopuszczaniu statków powietrznych do eksploatacji i generować znaczne koszty pośrednie dla operatorów. Mogłoby to wpłynąć także na funkcjonowanie rynku certyfikowanego personelu oraz podnieść średni poziom jego wynagrodzeń, co miałyby bezpośrednie skutki dla podmiotów zajmujących się obsługą i pośrednie dla ich klientów. Niemniej jednak nie należy się spodziewać przesadnie poważnych konsekwencji w okresie potrzebnym krajowym władzom lotniczym na nadrobienie opóźnień, ponieważ mała mobilność na rynku tego rodzaju usług certyfikacyjnych najprawdopodobniej będzie miała skutki tylko dla krajów, które dotychczas nie zrobiły dostatecznych postępów w procesie konwersji.

Większość krajowych władz lotniczych nie odczuje wpływu, o ile wydały one już dostateczną liczbę licencji. Tylko instytucje, które mają opóźnienia, będą zmuszone zintensyfikować wysiłki, co może wiązać się z koniecznością poniesienia dodatkowych kosztów, jeżeli będą one musiały zatrudnić dodatkowych pracowników w celu konwersji wszystkich licencji z systemu krajowego, tak aby były one zgodne z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2042/2003.

17. Wpływ na środowisko naturalne:

Brak

18. Wpływ społeczny:

Niektórzy inżynierowie certyfikujący, którzy nie otrzymali licencji zgodnych z Częścią 66, mogą odczuć poważne skutki, ponieważ po 28 września 2006 r. nie będą oni już posiadali kwalifikacji do wydawania decyzji o dopuszczeniu do eksploatacji dużych statków powietrznych. Może to wpłynąć na ich warunki zatrudnienia.

V. Wniosek

Na podstawie dokonanej analizy dotyczącej możliwości odroczenia daty wejścia w życie postanowień pkt. 145.A.30 lit. g) i pkt A.30 lit. h) pkt 1 odnoszących się do kwalifikacji personelu certyfikującego w zakresie dopuszczania do eksploatacji statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 5700 kg (obsługa liniowa i bazowa) Agencja uznała, że postanowienia art. 7 ust. 3 lit. c) rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 nie powinny być zmieniane i że określona w nich data powinna zostać utrzymana.

Kolonia, dnia 25 września 2006 r.

P. GOUDOU