

OPINIA nr 04/2007

EUROPEJSKIEJ AGENCJI BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO

w sprawie rozporządzenia Komisji zmieniającego rozporządzenie Komisji (WE) nr 1702/2003 ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących

ORAZ

w sprawie rozporządzenia Komisji zmieniającego rozporządzenie 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

Zezwolenia na lot:

Prawa instytucji zarządzających nieprzerwaną zdolnością do lotu (Continuing Airworthiness Management Organisations — CAMO)

I. Uwagi ogólne

1. Niniejsza opinia ma na celu zasugerować Komisji zmianę rozporządzeń Komisji (WE) nr 1702/2003¹ oraz nr 2042/2003². Uzasadnienie tych działań w zakresie tworzenia przepisów podano w dalszej części opinii.
2. Niniejsza opinia została przyjęta na podstawie procedury określonej przez zarząd Agencji³, zgodnie z postanowieniami art. 14 rozporządzenia (WE) nr 1592/2002⁴.

II. Konsultacje

3. W dniu 22 czerwca 2007 r. na stronie internetowej Agencji opublikowany został projekt opinii w sprawie rozporządzeń Komisji zmieniających rozporządzenie Komisji (WE) nr 1702/2003 i rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 (powiadomienie o wniosku dotyczącym zmiany — NPA-2007-06).
4. Do dnia 28 września 2007 r. (ostateczny termin nadsyłania informacji) do Agencji wpłynęły 62 uwagi od 13 podmiotów — krajowych władz lotniczych (NAA), organizacji zawodowych i prywatnych przedsiębiorstw.
5. Wszystkie uwagi zostały przyjęte i wprowadzone do dokumentu reakcji na uwagi (Comment Response Document — CRD), który w dniu 5 października 2007 r. opublikowano na stronie internetowej Agencji. Pod wpływem kilku uwag proponowane zmiany zostały zmodyfikowane i znalazło to odzwierciedlenie w CRD.
6. Część uwag wywołał fakt, iż przewidziano przyznanie prawa wydawania zezwoleń na loty jedynie instytucjom zarządzającym nieprzerwaną zdolnością do lotu (CAMO), natomiast nie dotyczyło to zatwierdzonych organizacji obsługi technicznej. Agencja uznała jednak, że w przypadku zatwierdzonych organizacji obsługi technicznej prawo wydawania zezwoleń na loty nie jest stosowne, ponieważ w ramach swoich uprawnień nie mają one możliwości łatwego ustalenia konfiguracji statku powietrznego. Prawdą jest, że zatwierdzone organizacje obsługi technicznej mogą uzyskać od stron trzecich informacje konieczne do potwierdzenia stanu zdolności do lotu oraz określenia konfiguracji konkretnego statku powietrznego. Jednakże zarządzanie stanem zdolności do lotu i konfiguracją statku powietrznego nie jest zasadniczym zadaniem organizacji obsługi technicznej i dlatego musi ona zawsze polegać na informacjach dostarczanych przez inne podmioty. Z uwagi na to, że organizacja obsługi technicznej nie zawsze będzie mogła

¹ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1702/2003 z dnia 24 września 2003 r. ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 243 z 27.9.2003 r., s. 6). Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 375/2007 z dnia 30 marca 2007 r. (Dz.U. L 94 z 4.4.2007 r., s. 3).

² Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. 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 (Dz.U. L 315 z 28.11.2003 r., s. 1). Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 376/2007 z dnia 30 marca 2007 r. (Dz.U. L 94 z 4.4.2007 r., s. 18).

³ Decyzja zarządu dotycząca procedur stosowanych przez Agencję przy wydawaniu opinii, warunków certyfikowania i wskazówek. EASA MB/7/03 z 27.06.2003 r. (procedura tworzenia przepisów).

⁴ Rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (Dz.U. L 240 z 7.9.2002 r., s. 1). Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1701/2003 z dnia 24 września 2003 r. (Dz.U. L 243 z 27.9.2003 r., s. 5).

w oparciu o własne zasoby stwierdzić stan zdatności do lotu i konfigurację statku powietrznego, trudno jej będzie ponosić odpowiedzialność związaną z prawem wydawania zezwoleń na loty. Co więcej, personel zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej niekoniecznie dysponuje właściwą wiedzą fachową pozwalającą na stwierdzenie stanu ogólnej zdatności do lotu oraz określenie konfiguracji konkretnego statku powietrznego.

7. Kilku komentujących wskazało potrzebę ograniczenia prawa wydawania zezwoleń na lot w sposób zbliżony do ograniczeń dotyczących prawa wystawiania certyfikatów oceny zdatności do lotu (airworthiness review certificates — ARC). W następstwie tych uwag Agencja postanowiła jednoznacznie powiązać prawo wydawania zezwoleń na lot z prawem wystawiania ARC. Agencja uznaje, że aby wydać zezwolenie na lot, organizacja musi móc ustalić stan zdatności do lotu i konfigurację danego statku powietrznego, czemu właśnie służy prawo wystawiania certyfikatu ARC. W odniesieniu do obydwu praw powinny obowiązywać jednakowe ograniczenia i dlatego Agencja postanowiła je ze sobą powiązać.

8. Do dnia 5 grudnia 2007 r. wpłynęło dziesięć odpowiedzi na CRD od sześciu komentujących. Część uwag była związana z dopuszczalnymi sposobami potwierdzania zgodności i materiałami poradnikowymi, co nie jest przedmiotem niniejszej opinii. Pozostałe odpowiedzi zostały omówione poniżej.
 Jeden z komentujących poprosił Agencję o ponowne rozważenie wymagań wobec personelu upoważnionego do wydawania w imieniu CAMO zezwoleń na lot. Komentujący proponuje, aby umożliwić zwykłym pracownikom CAMO wydawanie zezwoleń na lot. Agencja uważa jednak, że aby móc w pełni przyjąć w imieniu zatwierdzonej instytucji odpowiedzialność za podpisywanie zezwoleń na lot, odpowiednia osoba musi posiadać stosowny staż pracy i zakres kompetencji w danej instytucji. Osoba ta może opierać się na opiniach innych osób z danej instytucji, lecz musi piastować stanowisko pozwalające na przyjrzenie się pracy wykonywanej przez innych. Agencja uznaje za uzasadnione, aby od takich pracowników wymagać dodatkowych kwalifikacji, wykraczających poza wymagania wobec zwykłego personelu, oraz że kwalifikacje personelu dokonującego oceny zdatności do lotu są również odpowiednie do pełnienia funkcji związanej z wydawaniem zezwoleń na lot.
 Inny komentujący uważa, że nadal nie wiadomo, co dzieje się, gdy państwo rejestracji jest inne niż państwo, w którym CAMO ma siedzibę. Agencja uważa, że jest to dostatecznie jasne. Procedura wydawania zezwoleń na lot musi być uzgodniona z organem, który zatwierdza CAMO. W przypadku gdy CAMO wydaje zezwolenie na lot dla statku powietrznego zarejestrowanego w innym państwie członkowskim, przedkłada kopię zezwolenia na lot organowi w tym państwie.
 Kolejny komentujący przedstawił dalsze wyjaśnienie zgłoszonej przez siebie uwagi, że zatwierdzona organizacja projektująca może mieć prawo wydawania zezwolenia na lot także w przypadku statku powietrznego, dla którego zatwierdziła warunki wykonywania lotu, o ile kontroluje ona konfigurację statku powietrznego i potwierdza zgodność. Wobec tego dodatkowego wyjaśnienia Agencja postanowiła przyjąć uwagę i pkt 21A.263 lit. c) ppkt 7 został odpowiednio zmieniony.

9. Po ostatecznym zweryfikowaniu planowanego środka przez Agencję pkt M.A.711 lit. b) ppkt 3 — określający prawa CAMO — zmieniono, aby jego brzmienie było bardziej logiczne oraz aby był zgodny z porównywalnym przepisem dotyczącym zatwierdzonych organizacji produkujących.

III. Treść opinii Agencji

10. Rozporządzenia Komisji wynikające z wniosków Agencji w sprawie zezwolenia na loty, zawartych w zadaniu tworzenia przepisów 21.023, zostały przyjęte w dniu 30 marca 2007 r. i opublikowane w dniu 4 kwietnia 2007 r. Podczas dyskusji w sprawie wniosku Agencji postanowiono usunąć przewidywane dla CAMO prawo wydawania zezwoleń na loty i staranniej zbadać wszelkie jego skutki. Prawo to nie zostało później zawarte w rozporządzeniach Komisji (WE) nr 375/2007 i 376/2007 będących wynikiem procesu legislacyjnego. Dlatego Agencja zainicjowała nowy proces tworzenia przepisów dotyczących tego konkretnego tematu.
11. Głównym prawem przysługującym CAMO będzie wydawanie zezwoleń na lot po zatwierdzeniu — przez właściwy organ lub zatwierdzoną organizację — warunków wykonywania lotu. Ponadto przewiduje się również uprawnienie do zatwierdzania warunków wykonywania lotu, lecz będzie to ograniczone do przypadków, w których tego rodzaju zatwierdzenie nie jest związane z bezpieczeństwem projektu. Może to dotyczyć lotów koniecznych do wykazania nieprzerwanej zgodności ze standardem projektu uprzednio zatwierdzonym przez Agencję dla danego statku powietrznego, aby kwalifikował się on - lub kwalifikował ponownie - do uzyskania świadectwa zdatności do lotu.

Kolonia, dnia xx grudnia 2007 r.

P. GOUDOU
Dyrektor wykonawczy